

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAȘ DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII

ÎN ANUL 2023, SEMESTRUL II

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

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

Versiune: 1.0

Elaborat: apr 2024

Actualizat: mai 2024

Pentru și în numele Consiliului de Administrație:

Președinte Consiliu de Administrație

Gabriel POPA



CUPRINS

Cap. 1 Considerații preliminare.....	10
Cap. 2 Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății.....	13
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	13
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar.....	13
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	14
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	16
2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier	16
2.2.2 Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport	18
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru	20
2.3.1 Consecințe asupra transportului feroviar	20
2.3.2 Consecințe asupra economiei naționale	22
2.4 Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport.....	24
Cap. 3 Prezentare generală a societății și a mediului de business	27
3.1 Structura sistemului de transport	27
3.2 Organizarea sistemului feroviar român	28
3.3 Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică	29
3.4 Contextul de piață	29
3.4.1 Identificarea piețelor și a concurenților	29
3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători.....	30
3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători	31
3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători	31
3.4.2 Mediul concurențial pe piața transporturilor	31
3.4.2.1 La nivel național	31
3.4.2.2 La nivel internațional.....	32
3.5 Evoluția CFR Călători pe piețele relevante	32
3.5.1 Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători	32
3.5.2 Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători	34
3.5.3 Evoluția pe piața transporturilor publice de călători	35
3.6 Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	37
Cap. 4 Administrarea societății în perioada analizată.....	38
4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată	38
4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată	39
4.3 Principalele decizii adoptate de Consiliul de Administrație în perioada analizată	40
4.4 Priorități strategice privind dezvoltarea societății	42
4.4.1 Considerații de ordin general.....	42
4.4.2 Obiective strategice generale	42
4.4.3 Obiective strategice specifice	43
4.4.4 Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății	43
4.4.5 Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății	45

4.4.6	Măsuri prioritare pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	46
4.4.6.1	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	46
4.4.6.2	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată.....	48
4.4.6.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată.....	52
4.4.6.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre	54
4.4.6.5	Reevaluarea patrimoniului societății	56

Cap. 5 Aspecte relevante privind rezultatele activității de administrare a societății în perioada analizată 58

5.1	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar.....	58
5.1.1	Veniturile societății	60
5.1.2	Cheltuielile societății	60
5.1.3	Rezultat brut	61
5.1.4	Plăți restante.....	61
5.1.5	Creanțe restante.....	62
5.2	Realizarea obligațiilor de serviciu public.....	62
5.2.1	Indicatorul tren-km	63
5.2.2	Indicatorul călători expediați	65
5.2.3	Indicatorul călători-km.....	68
5.3	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	71
5.3.1	Materialul rulant	71
5.3.1.1	Material rulant motor.....	71
5.3.1.2	Vagoane.....	72
5.3.2	Resursele umane.....	75
5.3.3	Energia pentru tracțiune	77
5.3.3.1	Consumul de motorină.....	77
5.3.3.2	Consumul de energie electrică	79
5.4	Investiții.....	80
5.4.1	Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile	80
5.4.2	Investiții finanțate de la bugetul de stat	80
5.4.3	Investiții finanțate din fonduri proprii	81
5.5	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	82

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 83

6.1	Pentru administratorii noexecutivi	83
6.1.1	Indicatorii financiari.....	83
6.1.1.1	Obiective anuale asociate Indicatorilor cheie de performanță financiar	83
6.1.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	83
6.1.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	85
6.1.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	85
6.1.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	88
6.1.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	87
6.1.3.1	Obiective anuale asociate Indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	87
6.1.4	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	88
6.1.5	Indicatorii privind guvernarea corporativă.....	90
6.1.5.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă	90
6.1.5.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă	91
6.1.5.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	91
6.1.5.2.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	93
6.1.5.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	94

6.1.5.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	95
6.1.5.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	96
6.2	Pentru administratorii executivi	98
6.2.1	Indicatorii financiari	98
6.2.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	98
6.2.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	98
6.2.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	100
6.2.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	100
6.2.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	101
6.2.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	102
6.2.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	102
6.2.4	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	103
6.2.5	Indicatorii privind guvernanta corporativă	105
6.2.5.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanta corporativă	105
6.2.5.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă	106
6.2.5.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	106
6.2.5.2.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	108
6.2.5.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	109
6.2.5.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	110
6.2.5.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	111
Cap. 7	Quantificarea nivelului de performanță al administratorilor	113
7.1	Indicele de realizare a finanțării din fonduri publice	113
7.2	Pentru administratorii neexecutivi	114
7.2.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	114
7.2.2	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	115
7.2.3	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	116
7.2.4	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanta corporativă	117
7.2.5	Indicele global de performanță al activității directorilor	118
7.3	Pentru administratorii executivi	119
7.3.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	119
7.3.2	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	120
7.3.3	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	121
7.3.4	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanta corporativă	122
7.3.5	Indicele global de performanță al activității directorilor	123
Cap. 8	Activitatea directorilor societății	124
8.1	Directorii CFR Călători	124
8.2	Echipa de management executiv	124
8.3	Criterii principale de evaluare	125
8.4	Metodologia utilizată	126
8.5	Criteriul: Implementarea componentei de management a planului de administrare	127
8.5.1	Modalitatea specifică de evaluare	127
8.5.2	Măsuri aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății	128
8.5.3	Măsuri aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății	133
8.5.4	Măsuri pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	136
8.5.5	Determinarea indicelui agregat aferent criteriului	138
8.6	Criteriul: Implementarea investițiilor finanțate prin PNRR	139
8.6.1	Modalitatea specifică de evaluare	139
8.6.2	Determinarea indicelui agregat aferent criteriului	139

8.7	Criteriul: Îmbunătățirea rezultatelor societății	141
8.7.1	Modalitatea specifică de evaluare	141
8.7.2	Indicatorii financiari	142
8.7.3	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	143
8.7.4	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	144
8.7.5	Indicatorii privind guvernanța corporativă	145
8.7.6	Determinarea indicelui agregat aferent criteriului	147
8.8	Criteriul: Colaborarea cu Consiliul de Administrație	148
8.8.1	Modalitatea specifică de evaluare	148
8.8.2	Realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație	148
8.8.3	Implementarea deciziilor Consiliului de Administrație	150
8.8.4	Determinarea indicelui agregat aferent criteriului	150
8.9	Determinarea indicelui global privind activitatea directorilor	151
Cap. 9	Recomandări	152

LISTA FIGURI

Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar	14
Figura 2 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	15
Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	18
Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	19
Figura 5 - Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	20
Figura 6 - Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România	20
Figura 7 - Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene	21
Figura 8 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România	21
Figura 9 - Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România	22
Figura 10 - Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	23
Figura 11 - Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar	25
Figura 12 - Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	26
Figura 13 - Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	28
Figura 14 - Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România	32
Figura 15 - Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători	33
Figura 16 - Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România	34
Figura 17 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători	34
Figura 18 - Transport public vs transport individual în România	35
Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	35
Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	36
Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre	36
Figura 22 - Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	37
Figura 23 - Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății	42
Figura 24 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății	44
Figura 25 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății	45
Figura 26 - Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	50
Figura 27 - Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	52
Figura 28 - Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	54

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății	43
Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății	44
Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății	45
Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	82
Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	83
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi	83
Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi	85
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	86
Tabelul 9 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	87
Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	88
Tabelul 11 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțieri de guvernare corporativă pentru administratorii neexecutivi	90
Tabelul 12 – Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii neexecutivi)	92
Tabelul 13 – Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi	92
Tabelul 14 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi	93
Tabelul 15 – Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi	94
Tabelul 16 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi	96
Tabelul 17 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi)	96
Tabelul 18 – Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi	97
Tabelul 19 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	98
Tabelul 20 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi	98
Tabelul 21 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi	100
Tabelul 22 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	101
Tabelul 23 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	102
Tabelul 24 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	103
Tabelul 25 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțieri de guvernare corporativă pentru administratorii executivi	105
Tabelul 26 – Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii executivi)	107
Tabelul 27 – Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi	107
Tabelul 28 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi	108

Tabelul 29 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi	109
Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi	111
Tabelul 31 - Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi)	111
Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi.....	112
Tabelul 33 - Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice.....	113
Tabelul 34 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	114
Tabelul 35 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	115
Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	116
Tabelul 37 - Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă pentru administratorii neexecutivi	117
Tabelul 38 - Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi.....	118
Tabelul 39 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	119
Tabelul 40 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....	120
Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	121
Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi	122
Tabelul 43 - Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi.....	123
Tabelul 44 - Corespondența dintre calificativele și punctajele utilizate pentru evaluarea activității directorilor	126
Tabelul 45 - Ponderea criteriilor de evaluare a activității directorilor	126
Tabelul 46 - Ponderea criteriilor specifice de evaluare a implementării componentei de management.....	127
Tabelul 47 - Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind creșterea veniturilor proprii	128
Tabelul 48 - Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind reducerea costurilor	133
Tabelul 49 - Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	136
Tabelul 50 - Sinteza evaluărilor privind implementarea componentei de management a planului de administrare	138
Tabelul 51 - Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea investițiilor finanțate prin PNRR.....	139
Tabelul 52 - Ponderea criteriilor specifice de evaluare a îmbunătățirii rezultatelor societății.....	141
Tabelul 53 - Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari	142
Tabelul 54 - Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice	143
Tabelul 55 - Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor	144
Tabelul 56 - Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă	146
Tabelul 57 - Sinteza evaluărilor privind îmbunătățirea rezultatelor societății	147
Tabelul 58 - Ponderea criteriilor specifice de evaluare a colaborării cu Consiliul de Administrație	148
Tabelul 59 - Evaluarea activității directorilor privind raportarea trimestrială către Consiliul de Administrație	149
Tabelul 60 - Sinteza evaluărilor privind colaborarea cu Consiliul de Administrație.....	150
Tabelul 61 - Sinteza evaluărilor privind activitatea directorilor în anul 2023	151

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.

Sunt prezentate sintetic cele mai relevante aspecte privind activitatea consiliului de administrație în perioada analizată.

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

Sunt reamintite sintetic principalele elemente ale planului strategic privind dezvoltarea CFR Călători, stabilit prin Planul de administrare a societății în perioada 2023-2027 elaborat de către consiliul de administrație. 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, măsuri identificate de către consiliul de administrație, 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 31.12.2023 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare.

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

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

Cap. 8 - Activitatea directorilor societății

Consiliul de Administrație a efectuat o evaluare multicriterială a activității directorilor, în cadrul căreia a luat în considerare următoarele criterii de evaluare:

- 1) **Implementarea componentei de management a planului de administrare.** Componenta de management a planului de administrare al CFR Călători pentru perioada 2023-2027 a fost elaborată de directori conform prevederilor art. 36 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 și a fost aprobată de Consiliul de Administrație conform prevederilor art. 36 alin. (3) din OUG nr. 109/2011. Acest criteriu de evaluare a activității directorilor reprezintă o obligație legală prevăzută la art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011.
- 2) **Implementarea investițiilor finanțate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).** Consiliul de Administrație consideră că implementarea acestor proiecte de investiții reprezintă un aspect foarte important din perspectiva execuției contractelor de mandat ale directorilor.
- 3) **Îmbunătățirea rezultatelor societății.** Dezvoltarea CFR Călători și consolidarea situației economice a societății reprezintă principalul angajament al Consiliului de Administrație și al directorilor mandatați. Acest angajament trebuie să se reflecte în îmbunătățirea progresivă a rezultatelor societății. Ca urmare, Consiliul de Administrație consideră că îmbunătățirea rezultatelor reprezintă un aspect foarte important din perspectiva execuției contractelor de mandat ale directorilor.
- 4) **Colaborarea cu Consiliul de Administrație,** care reprezintă o componentă esențială a execuției contractelor de mandat al directorilor.

Consiliul de Administrație consideră că aceste criterii sunt relevante și acoperă aspectele principale ale activității directorilor, care trebuie să fie orientată spre dezvoltarea societății și spre consolidarea situației economice a acesteia. De asemenea, aceste criterii asigură conformitatea cu prevederile art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011.

Consiliul de Administrație a adoptat o metodologie riguroasă și obiectivă de cuantificare a activității directorilor prin prisma criteriilor de evaluare selectate, menționate mai sus.

Evaluarea a condus la determinarea unui indice global privind activitatea directorilor (N_{dir}) în valoare de 4,24 (pe o scală de la 1 la 5), care corespunde calificativului „Foarte bine”.

Cap. 9 - 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 FEROVIAR

2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

Feroviar vs Rutier

1 : 11

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

Feroviar vs Rutier

10 : 1

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

Feroviar vs Rutier

1 : 10

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

Feroviar vs Rutier

1 : 92

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2 SUSTENABILITATEA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

Există adeseori tentația de a considera transportul feroviar drept un mod de transport inefficient din punct de vedere economic, care nu poate supraviețui fără compensarea de către stat a pierderilor financiare înregistrate. O astfel de abordare poate fi identificată la nivelul multor state, inclusiv România. Consecința este 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.

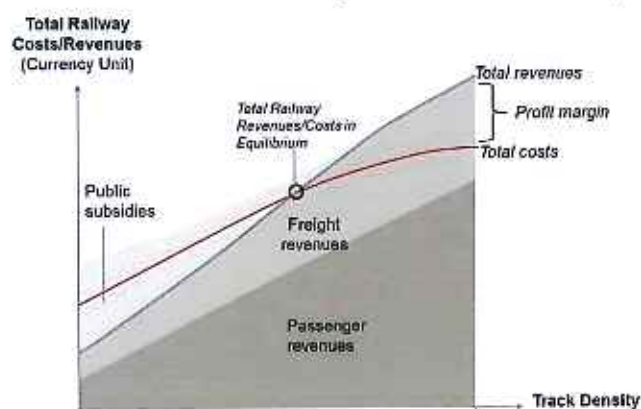


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

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.

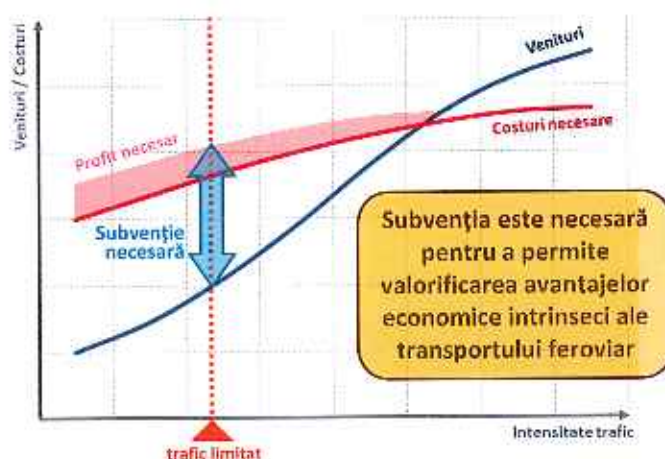


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Feroviar vs Rutier

55% : 16%

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 FINANȚAREA PUBLICA ASIMETRICA A MODURILOR DE TRANSPORT

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

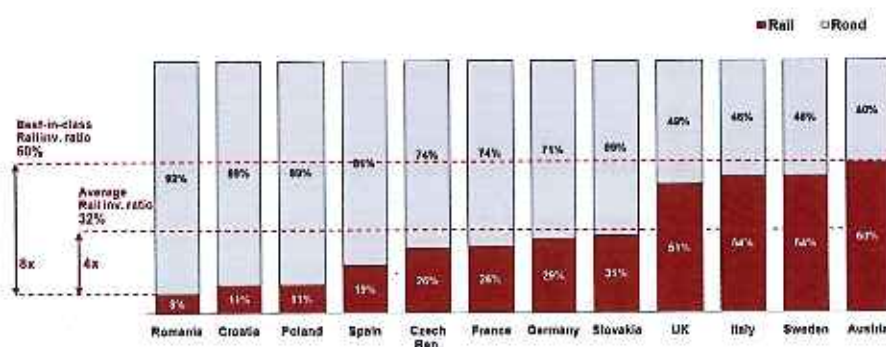
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția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

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

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

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

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



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

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

A.T. Kearney, W3422, p.11

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).

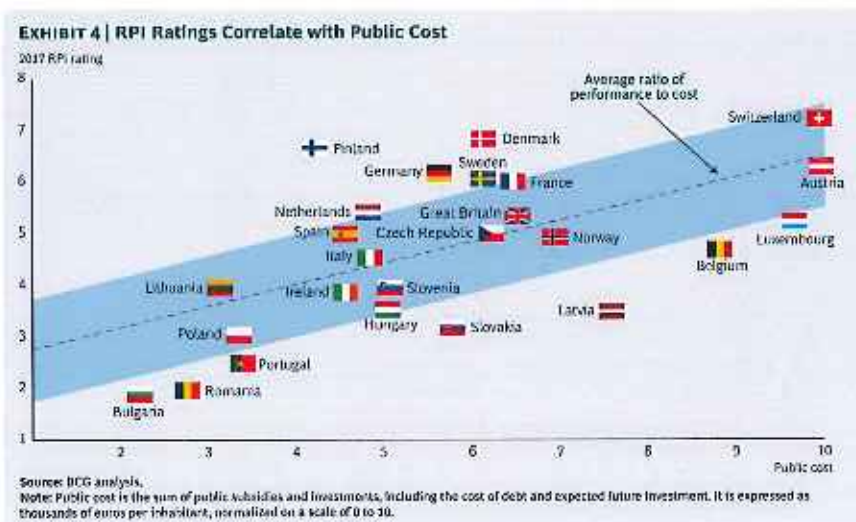


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

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.

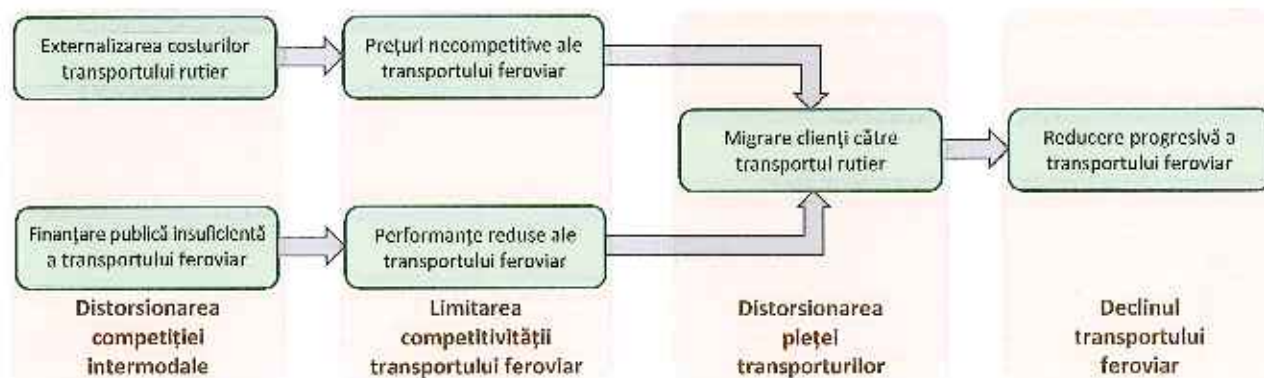


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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.

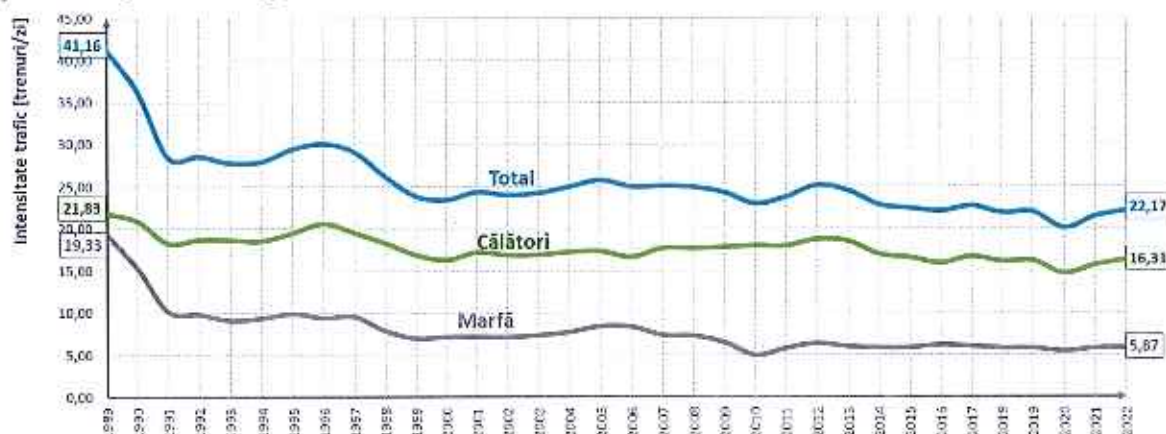


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

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.

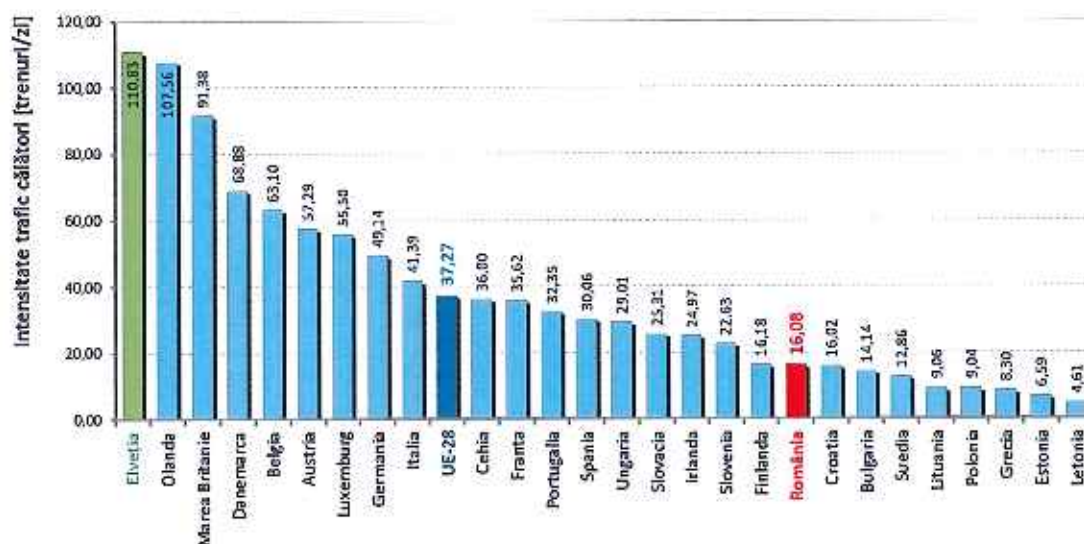


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

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.

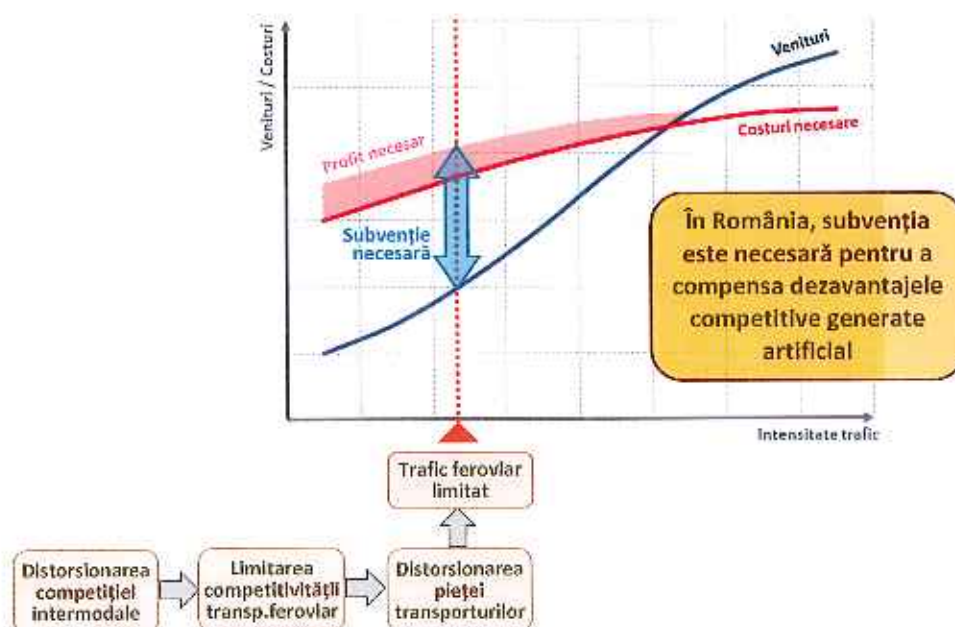


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

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.

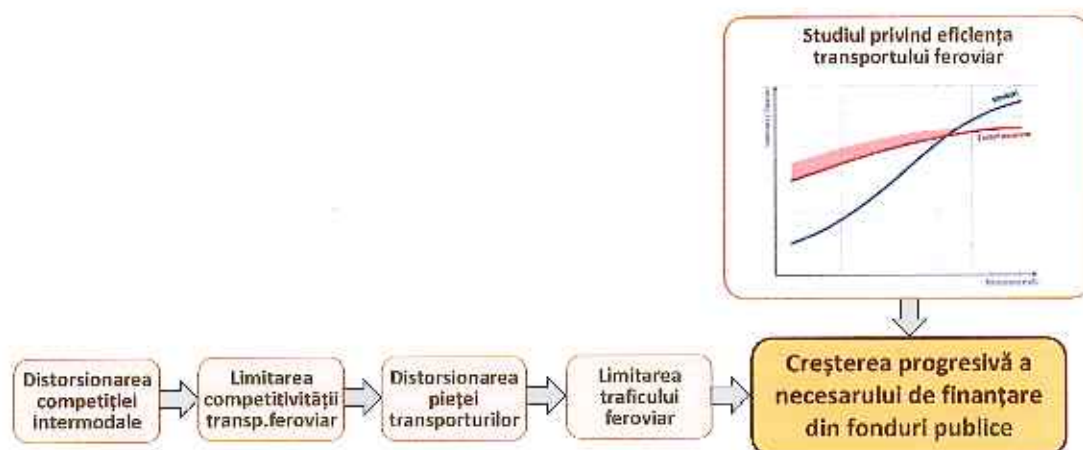


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

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**

generate în România de modurile de transport terestru care nu sunt recuperate de la beneficiarii transporturilor sunt de 17,8 miliarde euro/an pentru transportul rutier, față de numai 0,21 miliarde euro/an pentru transportul feroviar.

Feroviar vs Rutier

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

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

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

România vs UE-28

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

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

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

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

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

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

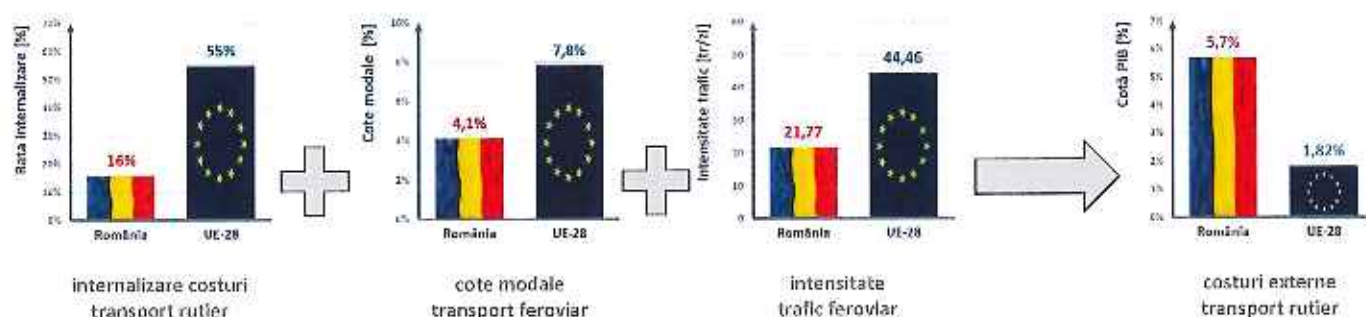


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

După cum s-a arătat în paragraful 2.2.1 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 HG nr. 985/2020

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

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

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



Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

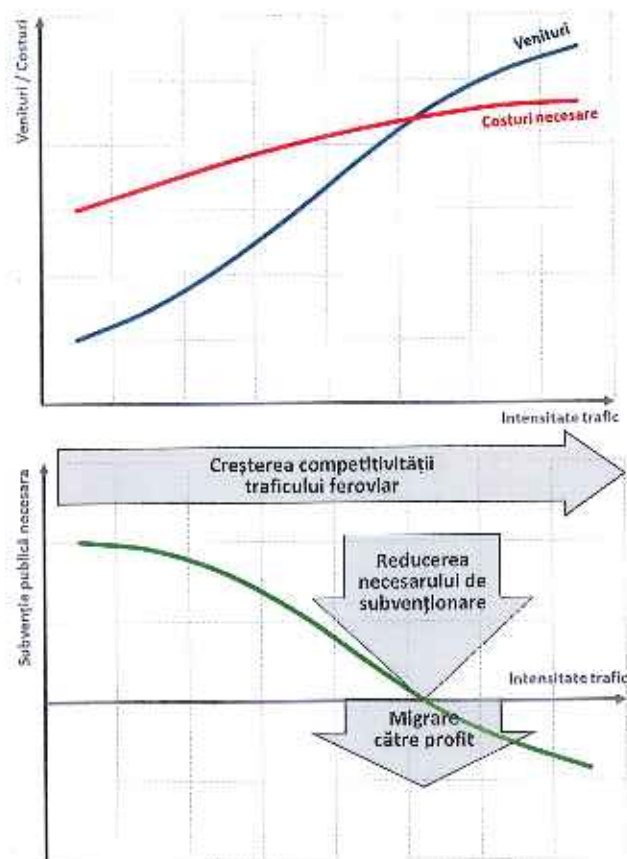


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

CAPITOLUL 3

PREZENTARE GENERALĂ A SOCIETĂȚII ȘI A MEDIULUI DE BUSINESS

3.1 STRUCTURA SISTEMULUI DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

Evoluția diferențiată a tehnologiilor de transport și evoluția intereselor economice privind transportul au condus la o evoluție continuă a modului de repartizare a transporturilor între cele trei moduri de transport generale. Analizele realizate pe 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 feroviar, 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 feroviar cu capital privat care deservește anumite relații de transport.

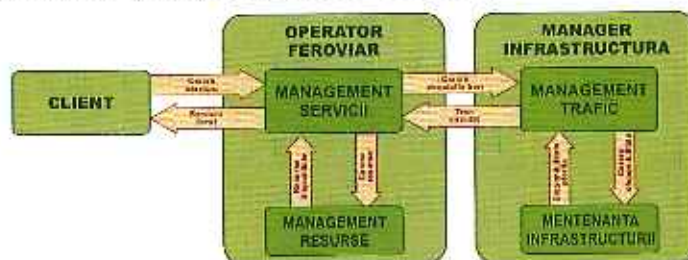


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

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

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

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

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

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

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

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

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

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

- a) Efectuarea transportului feroviar public de călători
- b) Efectuarea transportului de bagaje și mesagerii
- c) Organizarea și asigurarea exploatării vagoanelor de dormit, a cușetelor, barului și restaurantului, în trafic intern și internațional;
- d) Efectuarea de transporturi în vagoane specializate de tip poștă, militare, penitenciare și altele asemenea;
- e) alte activități conexe sau adiacente transportului feroviar public de călători, cum ar fi: producție industrială, consultanță, turism intern și internațional, prestări de servicii, transport bazat pe alte tehnologii decât cea feroviară, publicitate, reclama, editare, tipărire și difuzare, închirieri de mijloace de transport, exploatarea comercială a patrimoniului propriu, comerț, operațiuni în valută, declararea, depozitarea și vămuirea 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 pârgurilor 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 SI 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 "C.F.R. Călători" - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor 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 motociclete.

În conformitate cu datele furnizate de Institutul Național de Statistică al României (INS), pe această piață predomină transporturile terestre, respectiv transporturile pe cale rutieră și pe calea ferată, care reprezintă 96,69% din totalul transporturilor de călători în ceea ce privește numărul de călători transportați, respectiv 99,96% în ceea ce privește parcursul total al călătorilor⁵.

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

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

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

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

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

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

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 motociclete) cât și competiția cu transportul rutier public (cu autocare, autobuze și microbuze).

Din păcate, competiția intermodală pe această piață este grav distorsionată prin politicile de externalizare masivă a costurilor de operare a transporturilor rutiere (a se vedea paragraful 2.2.1 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.

⁵ 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 motocicletă.

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 Sursa: 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 FERUVIARE DE CĂLĂTORI

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

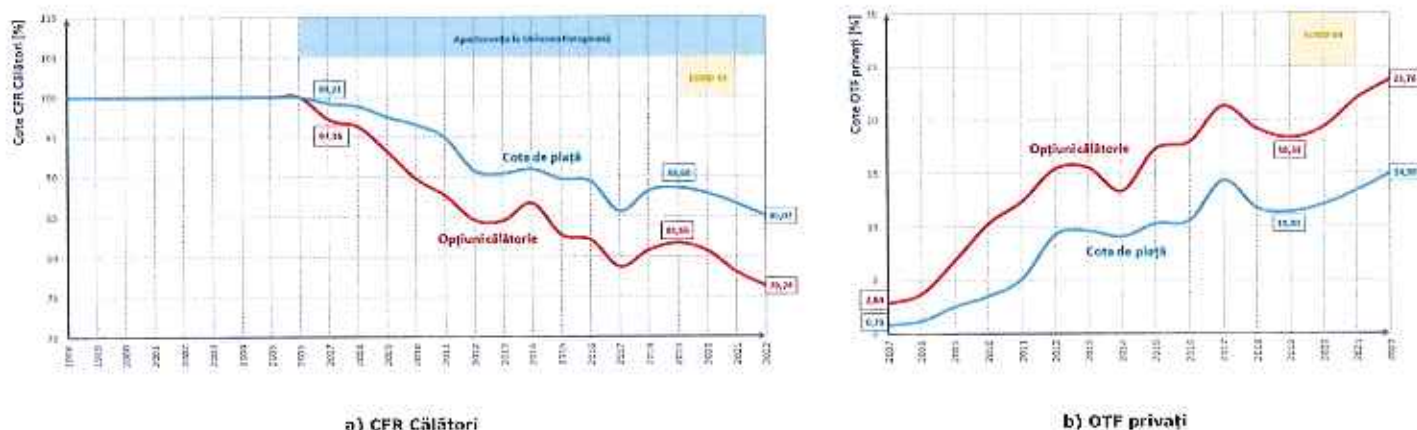


Figura 14 – Evoluția cotel de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

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.

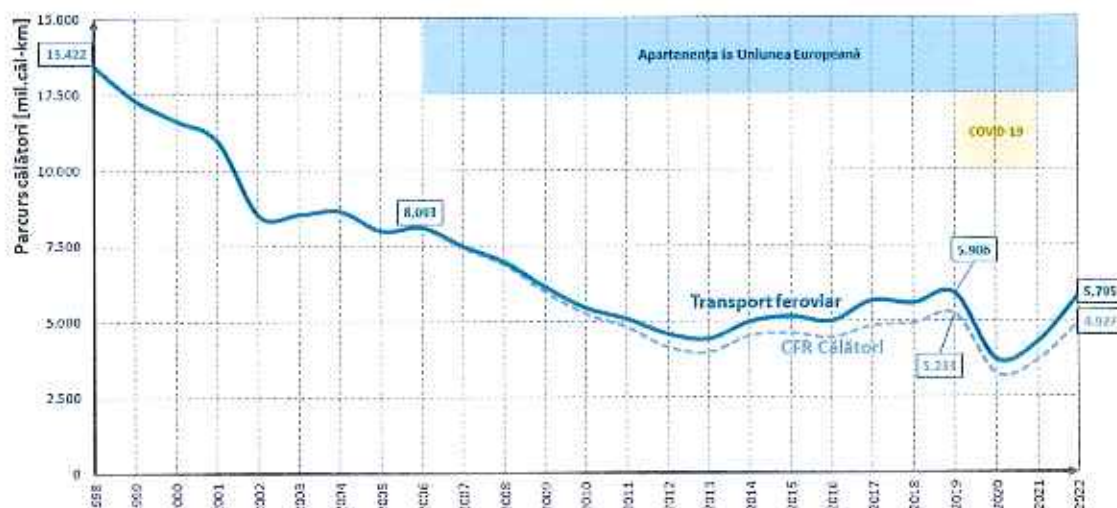
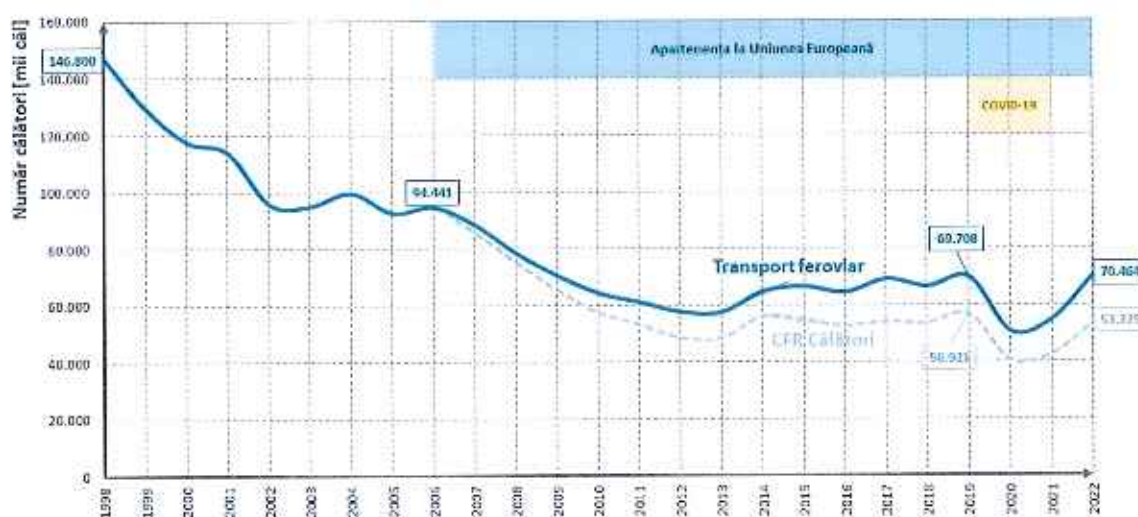
a) Parcursul
călătorilorb) Călători
transportați

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

3.5.2 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.

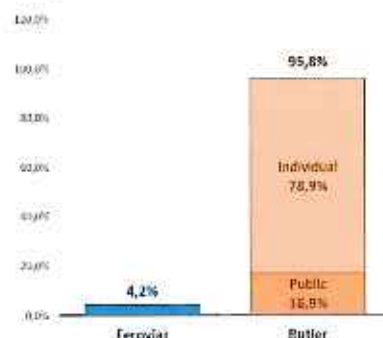


Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

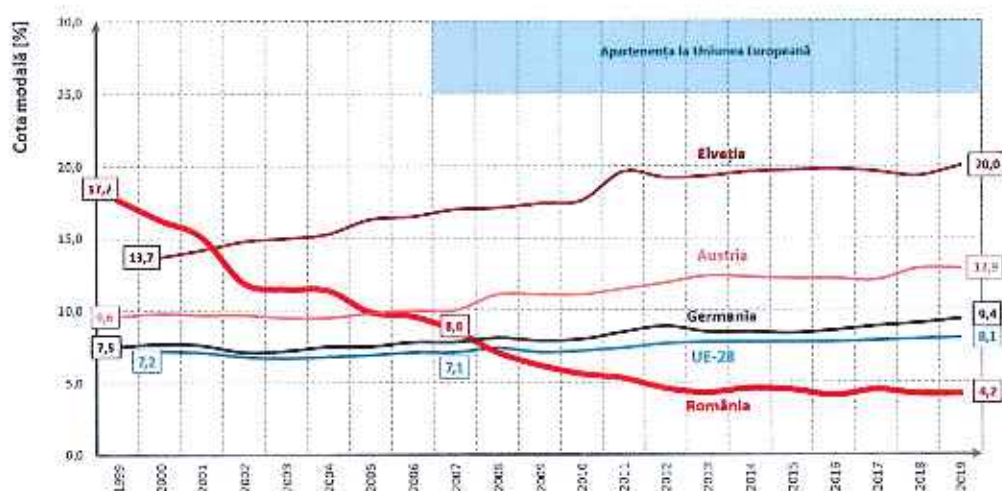


Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

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.

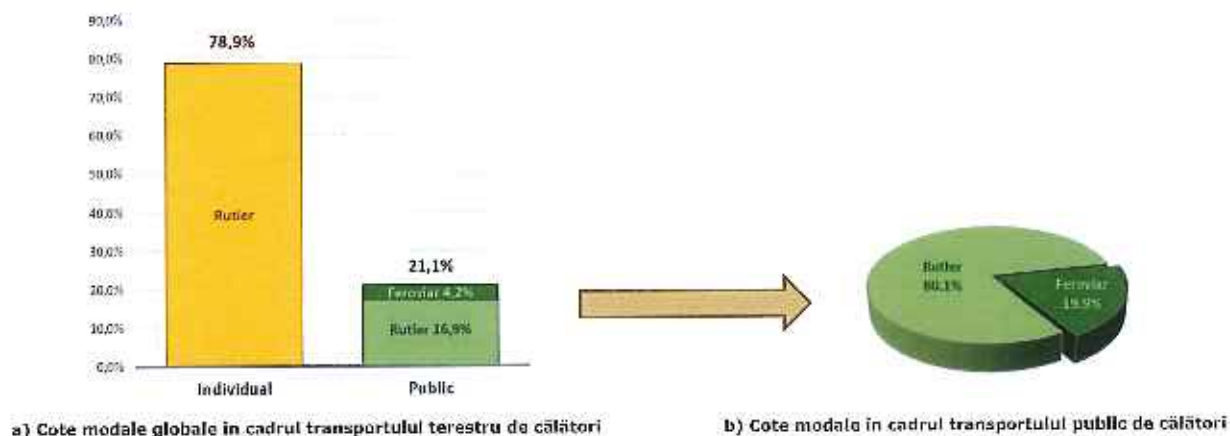


Figura 18 – Transport public vs transport individual în România

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.

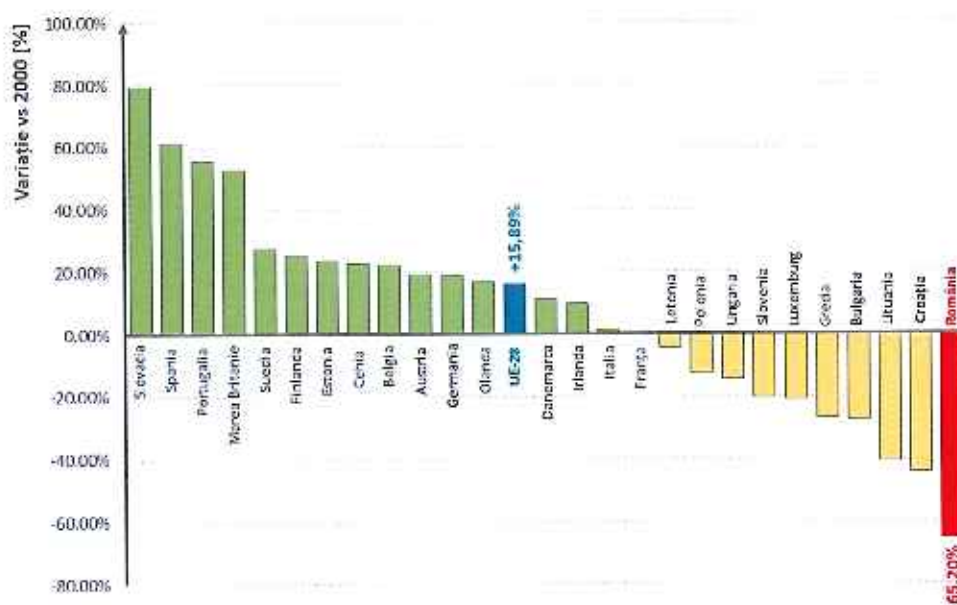


Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

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.

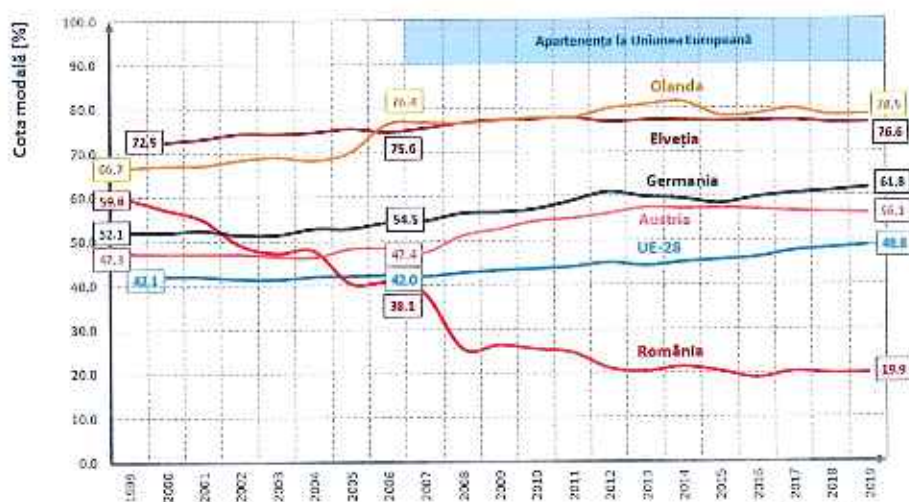


Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

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.

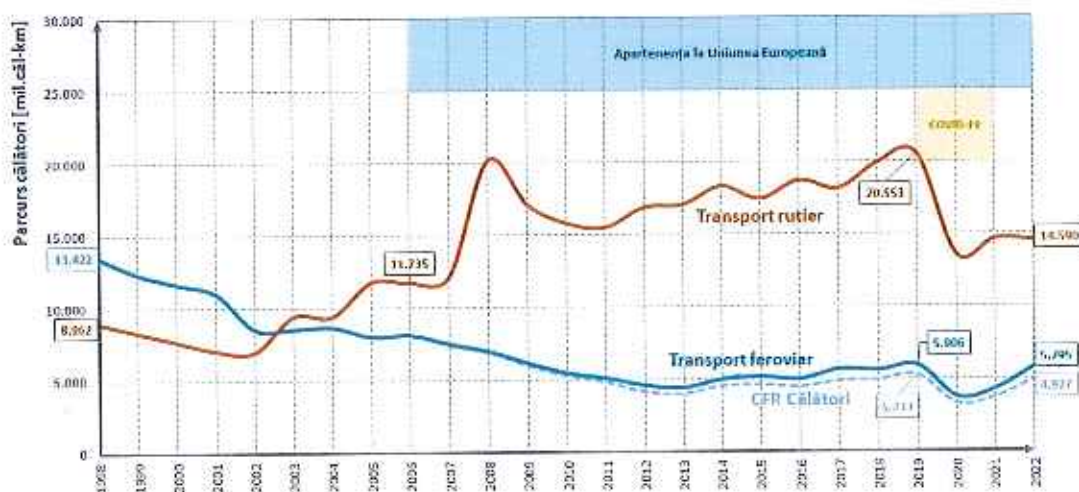


Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe ruta terestră

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.

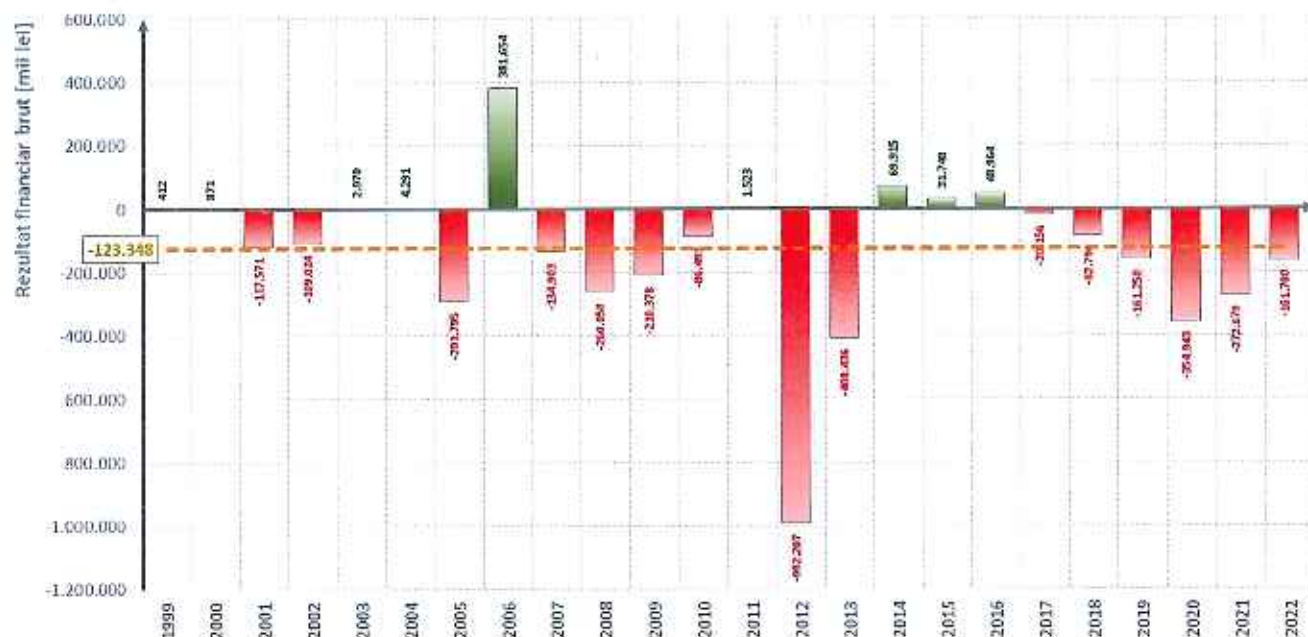


Figura 22 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

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

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 semnatare, 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 guvernanța 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.

Astfel, în perioada 01.07. – 31.12.2023, 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 a fost convocat în 11 ședințe (05 iulie 2023, 12 iulie 2023, 31 iulie 2023, 07 august 2023, 17 august 2023, 17 august 2023, 26 septembrie 2023, 23 octombrie 2023, 03 noiembrie 2023, 11 decembrie 2023 și 14 decembrie 2023) în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de 34 de Decizii ale Consiliului de Administrație.

4.3 PRINCIPALELE DECIZII ADOPTATE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În perioada 01.07. – 31.12.2023, deciziile adoptate de Consiliul de Administrație al CFR Călători au vizat, în principal, următoarele măsuri:

- numirea și prelungirea mandatelor provizorii ale directorului general și directorului financiar contabil, în conformitate cu prevederile legale,
- numirea directorului general și a directorului financiar contabil al CFR Călători în temeiul prevederilor art. 35 alin. (8) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, ca urmare a finalizării procedurii de selecție,
- aprobarea tarifelor pentru stabilirea contravalorii autorizațiilor de călătorie nominale și a permiselor de călătorie emise cu an valabilitate 2024,
- avizarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli al CFR Călători aferent anului 2023,
- avizarea criteriile de eligibilitate pentru selecția Directorului General și Directorului Financiar Contabil ai S.N.T.F.C. „CFR Călători”-S.A.,
- avizarea situațiilor financiare anuale consolidate întocmite conform IFRS ale Grupului CFR Călători cu filiala SCRL Brașov, întocmite conform O.M.F.P. nr. 2844/2016 pentru exercițiul financiar încheiat la data de 31.12.2022, întocmite conform IFRS la 31.12.2022, care cuprind: Situația IFRS consolidată a profitului sau pierderii și a altor elemente ale rezultatului global, Situația IFRS consolidată a poziției financiare, Situația IFRS consolidată a modificărilor capitalurilor proprii, Situația IFRS consolidată a fluxurilor de trezorerie și notele IFRS consolidate,
- aprobarea Raportului consolidat al administratorilor elaborat conform pct. 15 și 21 din Anexa la O.M.F.P. nr.2844/2016,
- aprobarea contractării de împrumuturi bancare pentru refinanțarea liniilor de credit existente cu băncile declarate câștigătoare în urma unor proceduri de atribuire în conformitate cu legislația specifică în vigoare,
- aprobarea componentei de management elaborată de către directori în conformitate cu prevederile art. 36 alin. (1) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, precum și aprobarea Planului de Administrare și indicatorii cheie de performanță rezultați din Planul de administrare.
- aprobarea măsurilor de redresare financiară a CFR Călători,
- aprobarea condițiilor minime de pregătire și vechime pentru angajarea și promovarea personalului CFR Călători,
- mandatarea Directorului General al S.N.T.F.C. „CFR Călători” - S.A pentru negocierea și semnarea unui nou Contract Colectiv de Muncă la nivel de unitate S.N.T.F.C. „CFR Călători”,
- aprobarea formei finale negociate a Contractului Colectiv de Muncă la nivel de unitate CFR Călători pe anii 2023-2024.

De asemenea, în perioada 01.07. – 31.12.2023 Consiliul de Administrație a luat act de:

- informarea privind 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 „CFR Călători”,
- informarea privind exercitarea și rezultatele controlului financiar de gestiune în cadrul CFR Călători din perioada 01.01.2023 - 31.03.2023,
- informarea privind execuția bugetară pe primele cinci luni, respectiv șase luni ale anului 2023,
- informarea cu privire la legalitatea etapelor din procedura de selecție a firmei de recrutare (expertul independent desemnat să efectueze procedura de selecție a directorilor, în conformitate cu O.U.G. nr. 109/2011),
- informarea privind situația economică financiară a CFR Călători - S.A. la luna iulie 2023.

4.4 PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA SOCIETĂȚII

4.4.1 CONSIDERAȚII DE ORDIN GENERAL

În contextul implementării 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:

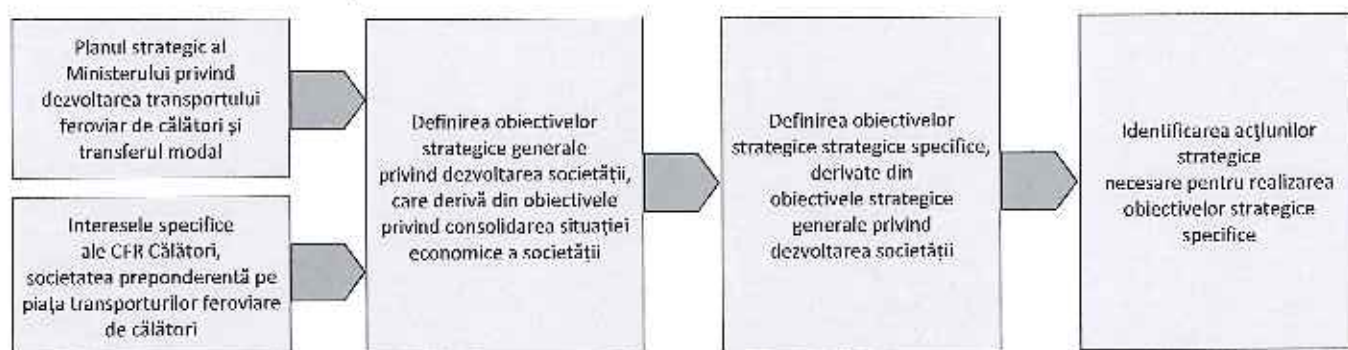


Figura 23 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

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 STRATEGICA 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.

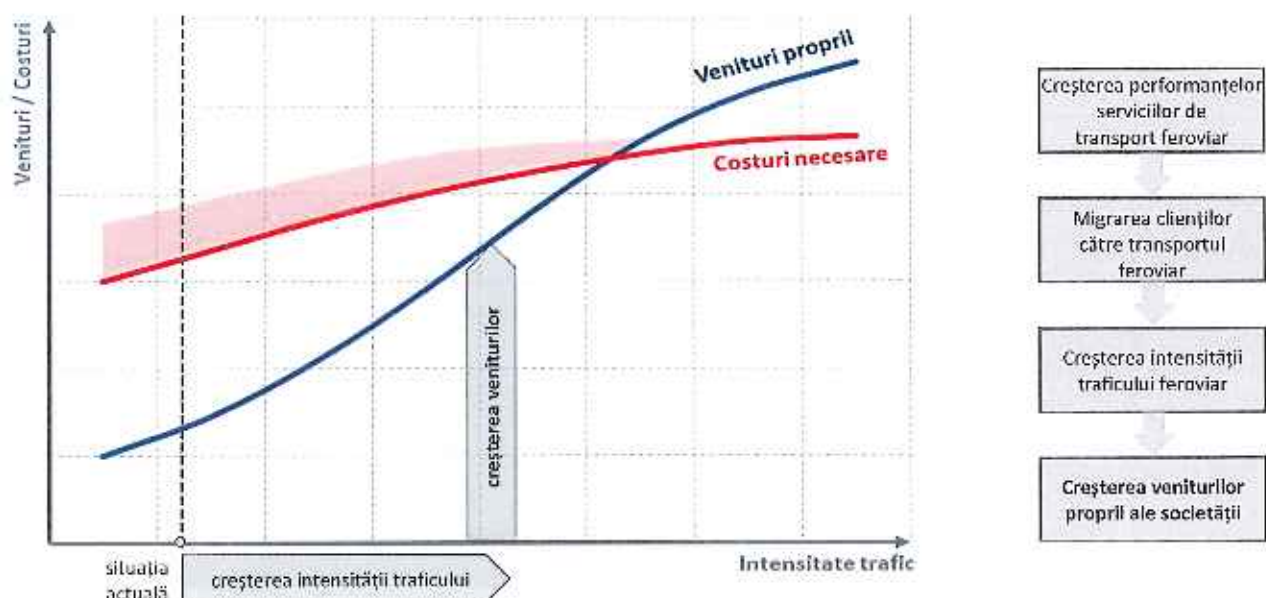


Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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 ai parcului de vagoane
	A.1.3	Reducerea frecvenței de defectare în parcurs a materialului rulant
A.2	Creșterea calității serviciilor de transport	
	A.2.1	Configurarea adecvată a compunerii trenurilor în raport de tipul serviciului
	A.2.2	Îmbunătățirea și diversificarea serviciilor oferite la bordul trenurilor
A.3	Creșterea gradului de adecvare al ofertei de servicii în raport cu așteptările clienților	
	A.3.1	Creșterea capacității de transport
	A.3.2	Creșterea gradului de acoperire geografică a serviciilor de transport
	A.3.3	Adaptarea orarelor în raport de necesitățile de transport
	A.3.4	Efficientizarea sistemului de vânzare al titlurilor de călătorie
	A.3.5	Efficientizarea 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 cadențale
	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.

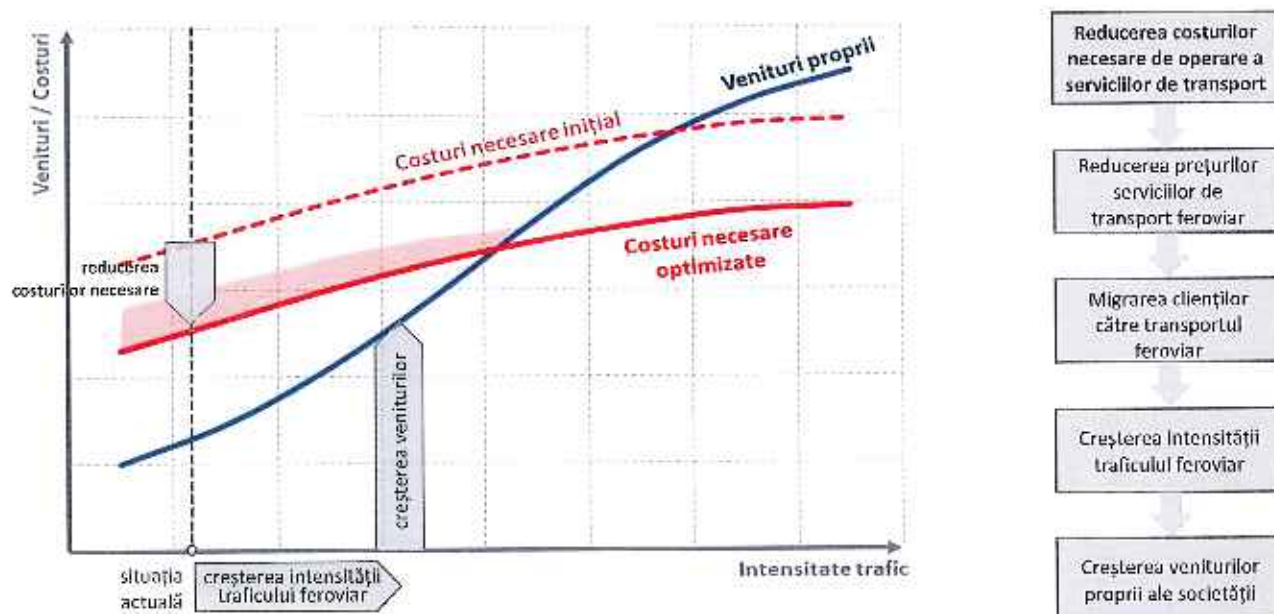


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății

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

4.4.6 MASURI PRIORITARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITAȚII 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 tarifării transporturilor rutiere, este absolut legitimă implicarea societății în demararea unui proces de modificare și completare a Legii nr. 226/2023, proces care ar trebui să fie bazat pe reconsiderarea principiilor de 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 tariful în raport de distanță (aplicarea TollRo) pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători⁷ și marfă⁸.
- d) Tariful în raport de distanță a transporturilor rutiere comerciale de călători și marfă trebuie aplicat pe întreaga rețea rutieră a României, deoarece internalizarea costurilor transportului rutier ar fi nesemnificativă în cazul aplicării doar pe rețeaua de drumuri naționale, care reprezintă doar 20% din rețeaua rutieră.
- e) Trebuie stabilit un calendar de creștere progresivă a tarifelor unitare (tarifele per km) astfel încât:
 - să fie evitate eventuale dezechilibre economice generate de creșterea brutală a prețurilor serviciilor de transport rutier;
 - obiectivul privind internalizarea completă a costurilor transporturilor rutiere comerciale să poată fi atins în maxim 15-20 de ani;
 - legea să producă efecte încă din primul an de aplicare în sensul susținerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de călători și marfă transportate în prezent pe cale rutieră.
- f) În cazul în care este necesară o perioadă de tranziție pentru implementarea sistemului de tariful în raport de distanță (TollRo), în această perioadă trebuie avută în vedere creșterea substanțială a tarifelor privind rovineta pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători și marfă, astfel încât inclusiv în această perioadă să fie încurajat transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.
- g) Nu este admisibilă utilizarea gratuită a infrastructurii rutiere pentru nici o categorie de servicii de transport (cu referire inclusiv la serviciile publice de transport rutier de călători), deoarece o astfel de abordare este contrară scopului enunțat la pct. a).
- h) Cea mai mare parte a fondurilor suplimentare obținute prin aplicarea noului sistem de tariful a transporturilor rutiere comerciale trebuie utilizat pentru finanțarea modurilor de transport nepoluante, cu referire în principal la transportul feroviar.

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

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

⁸ Cu referire la transporturi de marfă efectuate cu vehicule cu masă 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 minime 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.

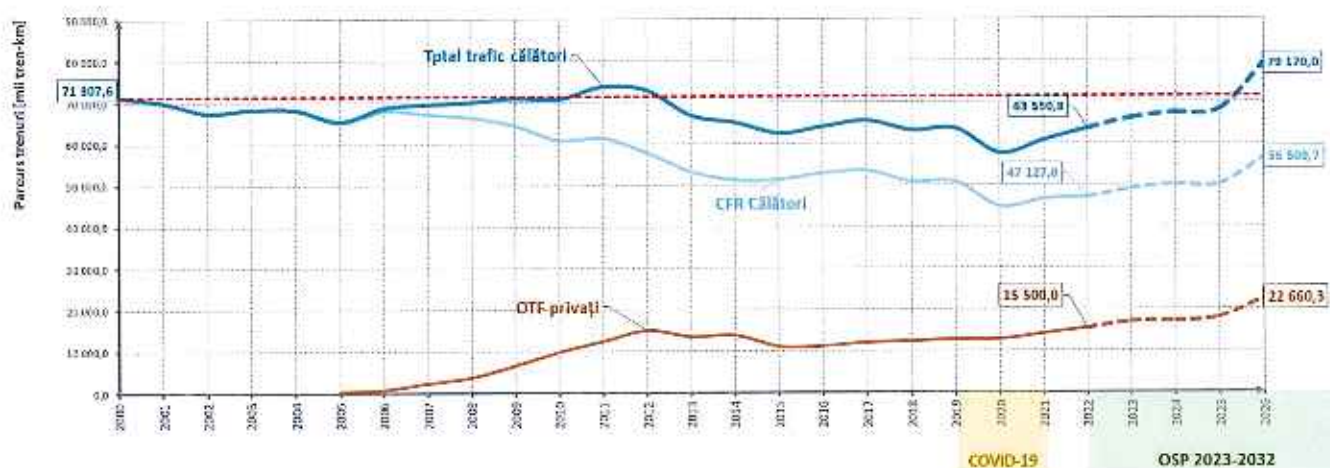


Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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

Mențiune: Acțiune se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

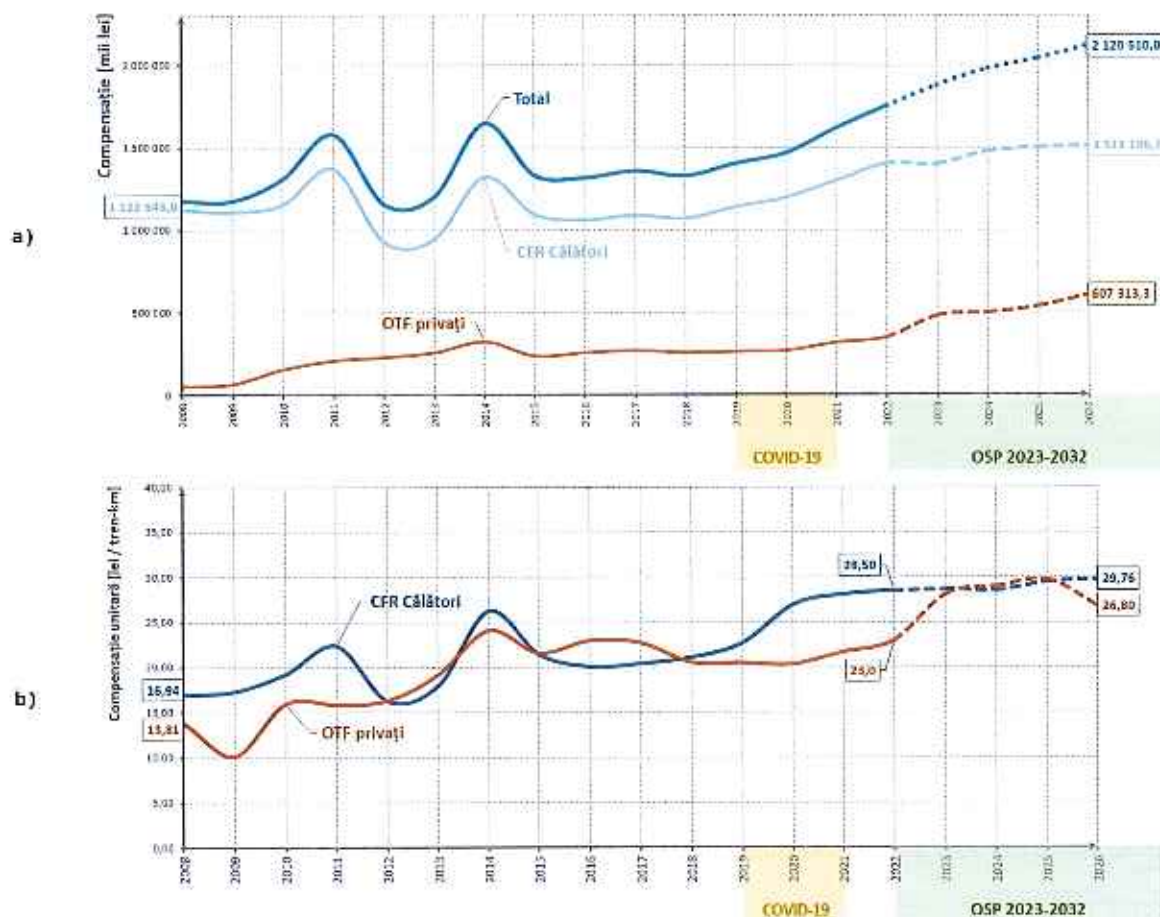
4.4.6.3 Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată

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).



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, 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. 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 sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor și constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi*.

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

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,

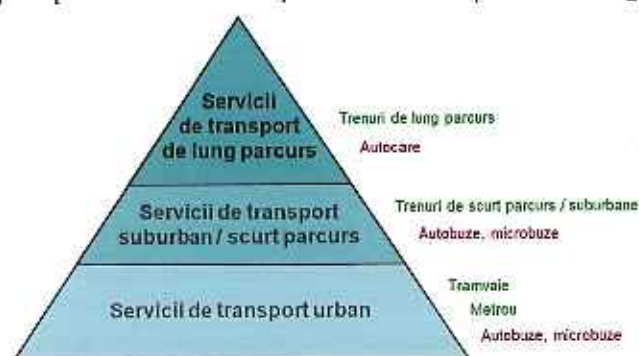


Figura 28 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

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 rutier 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.31/1990, 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 întrunită 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 reîntregit.

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 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

Tabelul următor prezintă analiza principalilor indicatori economico-financiar la data de 31 decembrie 2023 (date preliminare) în comparație cu data de 31 decembrie 2022:

INDICATORI	EXECUTIE 2022 [mil lei]	EXECUTIE 2023 [mil lei]	Diferența [mil lei]	%
0	1	2	3	4
TOTAL VENITURI	2.608.304	2.949.401	341.097	113,08
1. Venituri din exploatare	2.607.792	2.949.018	341.226	113,08
1.1. Venituri din transportul de calatori	1.013.279	1.186.118	172.839	117,06
- CCL (inclusiv online si kiosk)	504.691	605.557	100.866	119,99
- permise, facilitati, alte ven traf. international	508.588	580.561	71.973	114,15
- permise si carti de calatorie (soc. feroviare)	73.559	89.204	15.645	121,27
- permise MTI, altii, OG 112/Lg.210-ARF	118.467	142.906	24.439	120,63
- facilitati (elevi, studenti, pens. 50%, altii)	275.836	307.299	31.463	111,41
- alte venituri trafic international	40.726	41.152	426	101,05
1.2. Subventie pt. transport feroviar calatori	1.400.720	1.579.079	178.359	112,73
1.3. Alte venituri din exploatare	193.793	183.821	-9.972	94,85
- venituri din cota parte amortizare	163.250	154.150	-9.100	94,43
- venituri din chirii spatii, inchiriere locomotive	9.297	6.165	-3.132	66,31
- venituri vanzari active	1.238	160	-1.078	12,92
- venituri vanzare marfuri	1.127	2.056	929	182,43
- alte venituri (manevra, remorcari, remizari, prestatii vag si loc., taxe magazinaj, analize laborator, verificari tehnice, refacturari de utilitati, penalitati, etc), din care:	18.881	21.290	2.409	112,76
- penalitati	8.045	5.550	-2.495	68,99
2. Venituri financiare	512	383	-129	74,80
TOTAL CHELTUIELI	2.799.277	3.131.309	332.032	111,86
1. Cheltuieli de exploatare	2.774.810	3.097.826	323.016	111,64
1.1 Cheltuieli materiale	1.092.760	1.104.503	11.743	101,07
1.1.1 Cheltuieli cu materiale	43.803	57.591	13.788	131,48
1.1.2 Cheltuieli combustibil	221.903	197.504	-24.399	89,00
1.1.3 Cheltuieli energie electrica si apa	295.775	293.290	-2.485	99,16
1.1.4 Cheltuieli reparatii si intretinere	149.306	219.117	69.811	146,76
vagoane	32.906	47.270	14.364	143,65
locomotive	24.831	39.943	15.112	160,86
SCRL	88.919	131.169	42.250	147,52

INDICATORI	EXECUTIE 2022 [mii lei]	EXECUTIE 2023 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
alte reparatii	2.650	735	-1.915	27,74
1.1.5 Amortizari si provizioane	381.973	337.001	-44.972	88,23
- amortizare	378.820	349.191	-29.629	92,18
- provizioane	18.797	4.089	-14.708	21,75
1.2 Cheltuieli de personal	1.059.053	1.324.925	265.872	125,10
Salarii, din care:	951.956	1.189.427	237.471	124,95
- angajati	950.827	1.188.068	237.241	124,95
- ctr.mandat	1.129	1.359	230	120,37
contrib. asiguratorie (2018)-2,25%	21.431	26.773	5.342	124,93
cond. speciale (2018)	16.762	21.321	4.559	127,20
fd.solidaritate handicap	10.906	12.402	1.496	113,72
cheltuieli sociale max 5%	14.015	13.442	-573	95,91
tichete de masa	43.983	61.560	17.577	139,96
1.3 Cheltuieli utilizare infrastructura (TUI)	451.404	497.322	45.918	110,17
1.4 Alte cheltuieli infrastructura	37.742	40.179	2.437	106,46
Inform feroviara (prestari servicii)	10.603	10.236	-367	96,54
Geip (prestari servicii)	838	884	46	105,49
Telecomunicatii	1.726	1.606	-120	93,05
Chirii	679	6.266	5.587	922,83
Anexa 4 si 6	23.896	21.187	-2.709	88,66
1.5 Alte cheltuieli de exploatare	103.227	113.591	10.364	110,04
1.6 Cheltuieli cu penalitati	30.624	17.306	-13.318	56,51

Tabelul următor prezintă evoluția lunară a compensației acordate CFR Călători pentru obligația de serviciu public prestat în anul 2023

Luna	Compensatie [mii lei]
ianuarie	116.903
februarie	101.095
martie	101.095
Total trim I	319.093
aprilie	137.333
mai	167.288
iunie	159.627
Total trim II	464.248
iulie	133.021
august	130.602
septembrie	137.271
Total trim III	400.894
octombrie	51.442
noiembrie	85.525
decembrie	257.877
Total trim IV	394.844
Total an 2023	1.579.079

5.1.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

Veniturile totale cuprind venituri din exploatare și venituri financiare și înregistrează la 31 decembrie 2023 o creștere cu 13,08% față de realizările perioadei corespunzătoare anului precedent, fiind influențată pe de o parte de o creștere cu aproximativ 20% a veniturilor proprii din CCL și a facturărilor și decontărilor cu 14.15%, de creșterea cu 12.73% a compensației bugetare respectiv cu 178.359 mii lei, iar pe de altă parte de diminuarea cu cca. 5.15 % a veniturilor auxiliare, respectiv cu 9.972 mii lei mai mici la 31 decembrie 2023 față de aceeași perioadă a anului 2022.

Veniturile din transportul de călători. În structura veniturilor din transportul de călători, veniturile din CCL înregistrează o creștere la 31 decembrie 2023 față de data 31 decembrie 2022 cu cca. 20% iar veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități înregistrează o creștere cu cca. 14.15 % la 31 decembrie 2023 față de 31 decembrie 2022, respectiv cu suma de 172.839 mii lei influențată în principal de creșterea tarifelor și aplicării prevederilor HG nr. 811/08.09.2023 de extindere a facilitatilor de călătorie acordate studenților de la 50% la 90% .

Alte venituri din exploatare la 31 decembrie 2023 sunt cu cca. 5,15% sub nivelul realizărilor perioadei corespunzătoare anului precedent fiind influențate în principal de reducerea cu 5,57% a veniturilor din subvenții corespunzătoare amortizării calculate.

5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale cuprind cheltuielile din exploatare și cheltuielile financiare și înregistrează o creștere cu 11,86% la 12 luni 2023 față de 12 luni 2022, respectiv cu 332.032 mii lei.

Cheltuielile cu materiale sunt mai mari cu 31,48% la 12 luni 2023 față de nivelul cheltuielilor la 12 luni 2022.

Cheltuielile cu combustibilul la 12 luni 2023 sunt mai mici cu 11,00 %, respectiv cu valoarea de 24.399 mii lei, fata de aceeași perioada a anului 2022.

Cheltuieli cu energia și apa față de anul 2022 sunt mai mici cu 0,84 %, respectiv cu 2.485 mii lei.

Cheltuielile cu amortizarea, provizioanele și ajustările pentru depreciere active înregistrează o diminuare cu 11,77% față de 12 luni 2022 fiind influențată de descreșterea cu cca 7,82% a amortizării și de diminuarea cu cca 78,25% a cheltuielilor privind constituirea provizioanelor și deprecierea activelor curente.

Cheltuielile cu reparațiile materialului rulant au fost cu 46,76% mai mari, respectiv cu valoarea de 69.811 mii lei la 12 luni 2023 față de 12 luni 2022, generată în principal de creșterea valorii reparațiilor efectuate la SCRL Brasov cu 42.250 mii lei.

Cheltuielile cu personalul au crescut cu suma de 265.872 mii lei, respectiv cca 25,10% la 12 luni 2023 față de cheltuielile înregistrate la 12 luni 2022, datorită, în principal, următoarelor cauze :

Cheltuielile cu salariile au crescut în anul 2023 cu cca 24,95% față de cheltuielile cu salariile înregistrate în anul 2022, determinată de majorările salariale acordate în anul 2022, precum și ca urmare a aplicării începând cu 1 iulie 2023 a prevederilor Legii nr.195/2020 privind statutul personalului feroviar.

Cheltuielile cu tichetele de masă au crescut cu suma de 17.577 mii lei, respectiv cu 39,96% față de 12 luni 2022 ca urmare a creșterii valorii nominale a tichetului de masă acordat salariaților la 20 lei/tichet începând cu 01 iunie 2022, și din 1 decembrie 2022 la 30 lei/tichet pentru fiecare zi lucrată pe lună, față de nivelul de 15 lei/tichet acordat în perioada ianuarie - mai 2022.

Ponderea cheltuielilor de personal în totalul cheltuielilor societății în anul 2023, este de cca 42%.

Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii reprezintă 16% din totalul cheltuielilor de exploatare realizate în anul 2023 și sunt mai mari cu 10,17% la 12 luni 2023 față de 12 luni 2022, respectiv 45.918 mii lei, ca urmare revenirii activității de transport public de călători și a numărului de trenuri așa cum a fost stabilit prin programul Mersul Trenurilor 2022-2023.

Veniturile totale înregistrează o nerealizare de 3,41%, respectiv cu suma de 104.099 mii lei, cauzată în principal de nerealizarea veniturilor din transportul de călători, iar cheltuielile sunt realizate în proporție de 93,99%, respectiv se înregistrează o economie de 200.191 mii lei, astfel ca anul 2023 a fost încheiat cu o pierdere estimată de 181.908 mii lei.

5.1.3 REZULTAT BRUT

La data de 30.12.2023 CFR Călători înregistrează un rezultat brut - pierdere în sumă de **181.908 mii lei**, rezultat obținut ca diferență între veniturile totale înregistrate în valoare de 2.949.401 mii lei și cheltuielile totale înregistrate în valoare de 3.131.309 mii lei.

Evoluția BVC (venituri, cheltuieli, rezultate) în anul 2023

Indicator	BVC 2023 APROBAT prin HG 1115/2023	Preliminat an 2023	Preliminat. 2023/ Bugetat 2023 [%]
Venituri totale [mii lei]	3.053.500	2.949.401	96,59
Cheltuieli totale [mii lei]	3.331.500	3.131.309	93,99
Pierdere [mii lei]	-278.000	-181.908	134,57

5.1.4 PLAȚI RESTANTE

La data de 30.12.2023 CFR Călători a înregistrat „plăți restante” în valoare de 108.628 mii lei. Din totalul plăților restante, cele mai mari datorii se înregistrează față de următorii furnizori:

- mii lei

Total plăți restante 31.12.2023, din care:	108.628
CNCFR	53.010
Electrificare CFR	17.650
SCRL Brasov	7.901
Rompetrol	5.419
Atelierele Grivita	2.404
Reloc Craiova	1.646
Euro Construct	1.470
Remar Pascani	748
Informatica Feroviara	243

5.1.5 CREANȚE RESTANTE

La data de 30.12.2023 CFR Călători a înregistrat "creanțe restante" în valoare de 112.260 mii lei. Principalele creanțe restante de încasat la data de 30.12.2023 sunt:

- mii lei

Total creanțe restante 31.12.2023, din care:	112.260
ARF	67.471
Remarul 16 Februarie	6.662
Reloc SA	3.597
Grup Feroviar Roman	2.996
CFR IRLU	2.559
SCRL Brasov	2.206
CFR SA	1.095

5.2 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

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

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

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

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

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

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

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

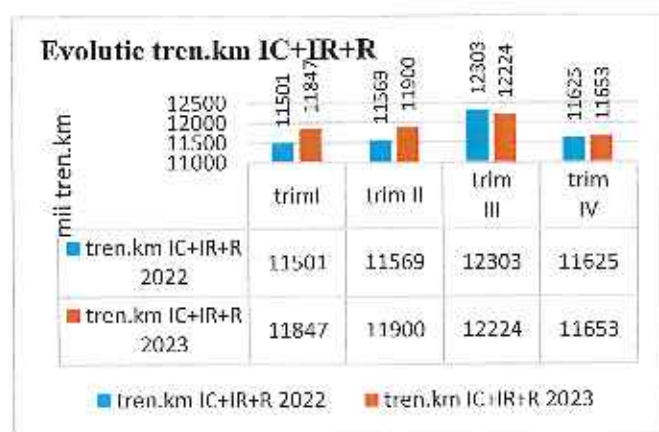
*după data calătoriei

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

5.2.1 INDICATORUL TREN-KM

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

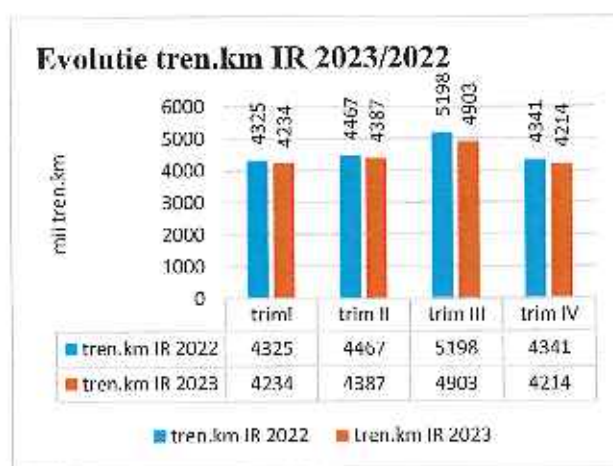
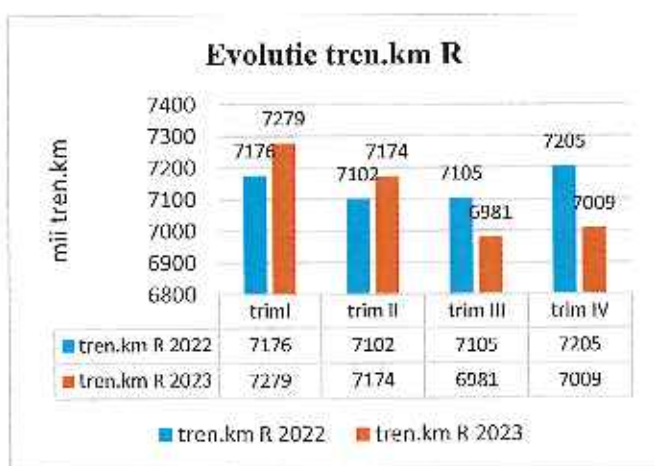
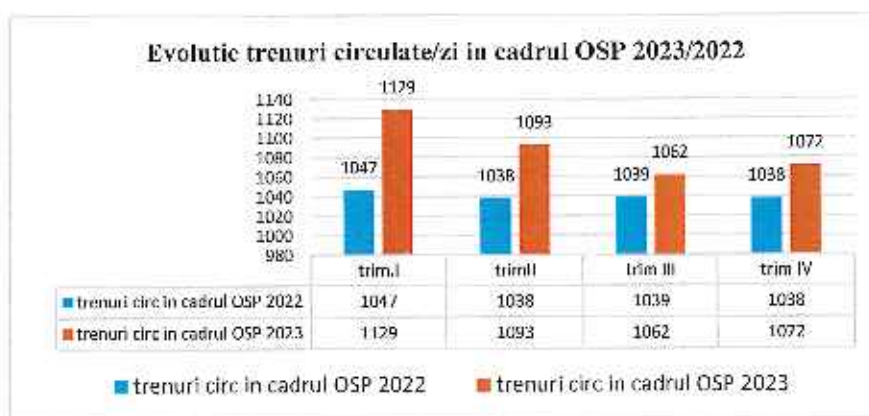
Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	Variație [%]	Trim.II 2022	Trim.II 2023	Variație [%]	Sem.I 2022	Sem.I 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Tren-km IC	mii tren-km	0	335		0	339		0	674	
Tren-km IR	mii tren-km	4.325	4.234	98%	4.467	4.387	98%	8.792	8.621	98%
Tren-km R	mii tren km	7.176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



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

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

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



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

5.2.2 INDICATORUL CALĂTORI EXPEDIAȚI

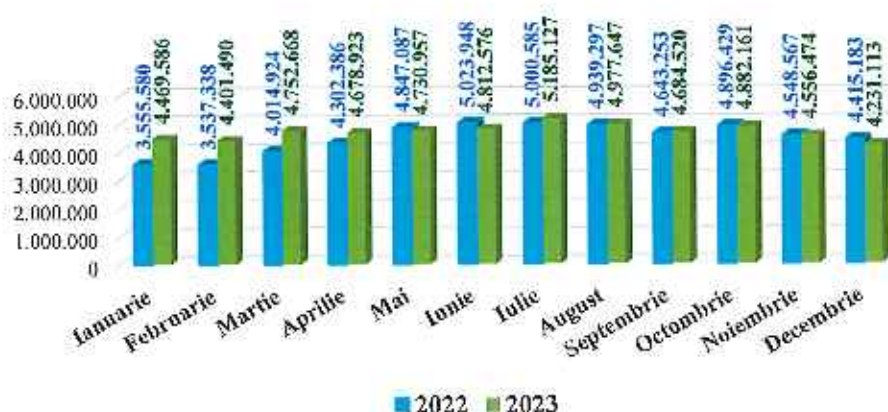
Acest indicator este calculat după data de emitere a legitimațiilor de călătoriei

Evoluția indicatorului „CĂLĂTORI EXPEDIAȚI” pe total SNTFC:

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022:

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

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022



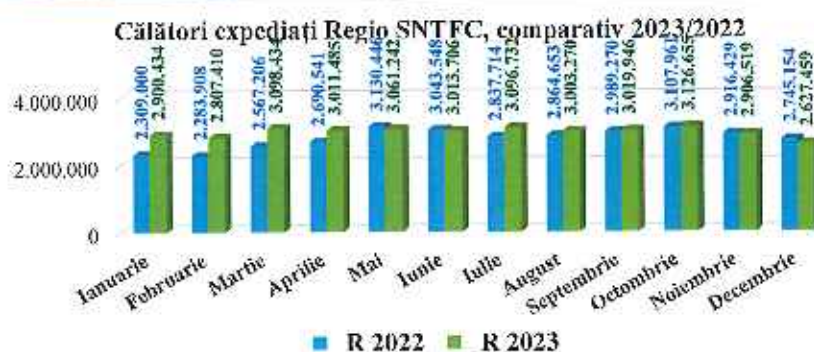
La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că, în semestrul I din anul 2023, indicatorul *călători expediați* a crescut cu 10,1% față de anul 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

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

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

Călători expediți Regio SNTFC, comparativ 2023/2022

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



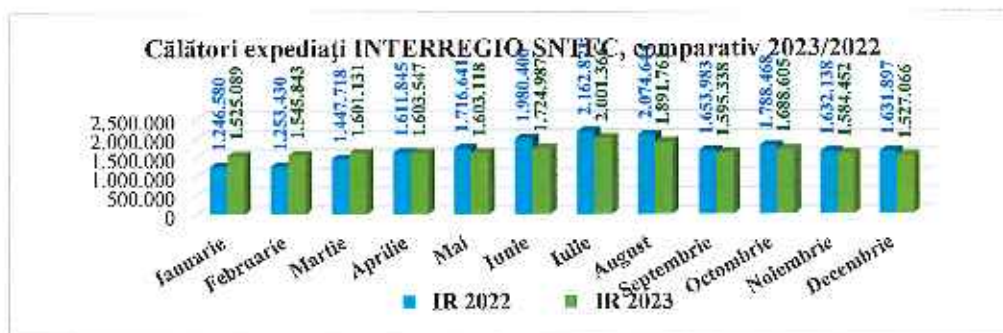
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediți cu trenurile Regio* a crescut, în semestrul I din 2023, cu 11,7% față de 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

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

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

Călători expediți INTERREGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

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



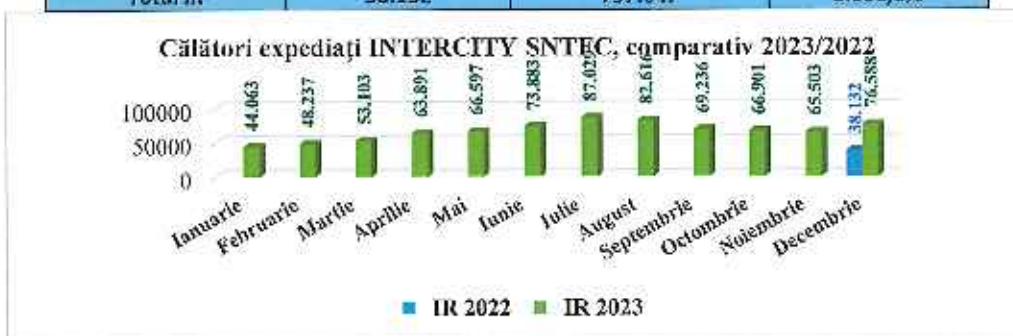
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediți cu trenurile InterRegio*, a crescut în semestrul I 2023 cu 3,7% față de semestrul I 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

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

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

Călători expediți INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022

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



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

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

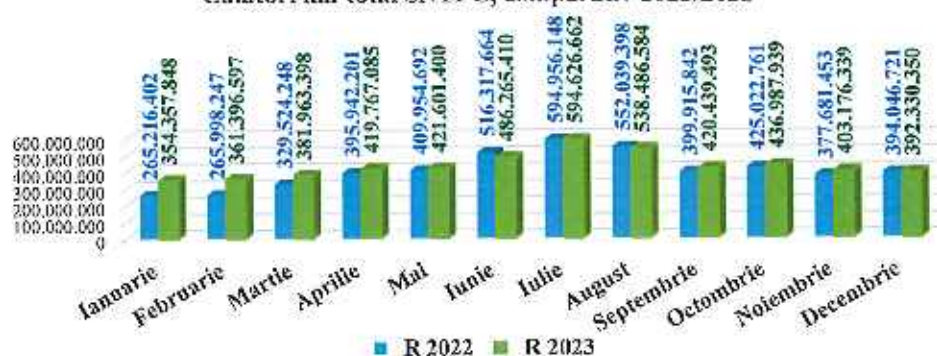
Indicator	UM	Sem. I 2022	Sem. I 2023	Variație [%]	Sem. II 2022	Sem. II 2023	Variație [%]	Total 2022	Total 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Căl exp R	mil	16.025	17.893	111,66%	17.461	17.781	101,83%	33.486	35.673	106,5%
Căl exp IR		9.257	9.604	103,75%	10.944	10.289	94,01%	20.201	19.892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

5.2.3 INDICATORUL CALĂTORI-KM

Călători km total SNTFC, comparativ 2023/2022:

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

Călători km total SNTFC, comparativ 2023/2022



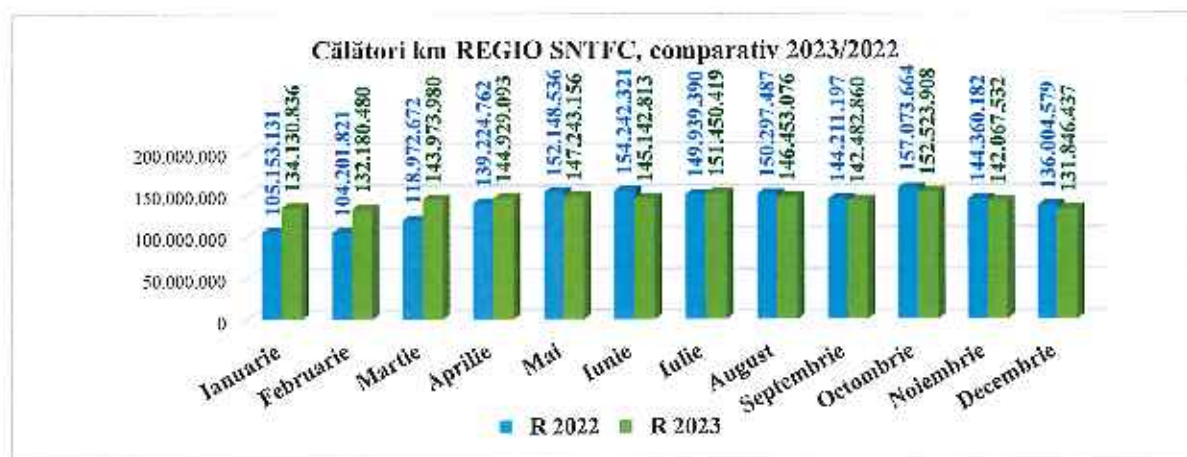
La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km*, în *semestrul I 2023*, a crescut cu 11,1% față de *semestrul I* din 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

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

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

Călători km REGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

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



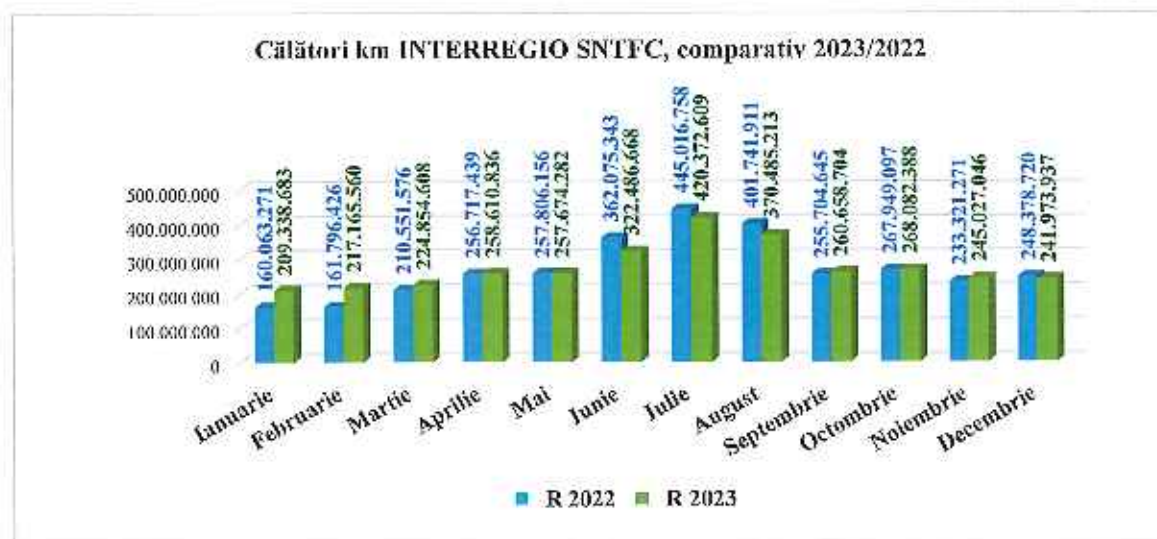
La nivel de SNTFC, în semestrul I 2023, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a crescut cu aproximativ 9,5% față de aceeași perioadă din 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

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

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

Călători km INTERREGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

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



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

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

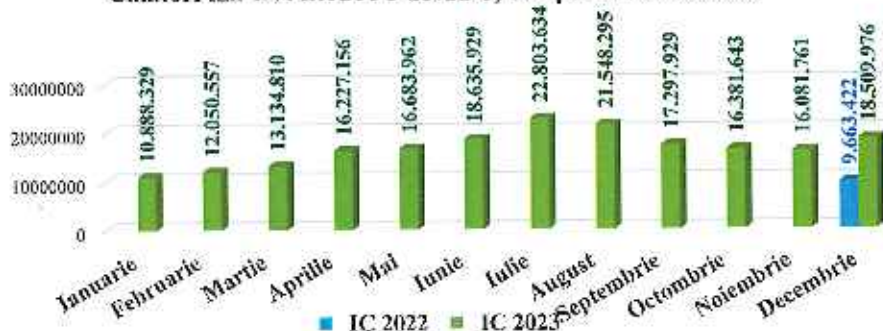
Comparând total an 2023 cu anul 2022, indicatorul *călători km pentru trenurile InterRegio* a crescut cu 1,1% față de 2022.

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

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022

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

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022



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

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

5.3 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.3.1 MATERIALUL RULANT

5.3.1.1 Material rulant motor

Parc vehicule feroviare motoare

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

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

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

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

Aceste contracte sunt:

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

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

5.3.1.2 Vagoane

Prezentarea parcului de vagoane

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

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

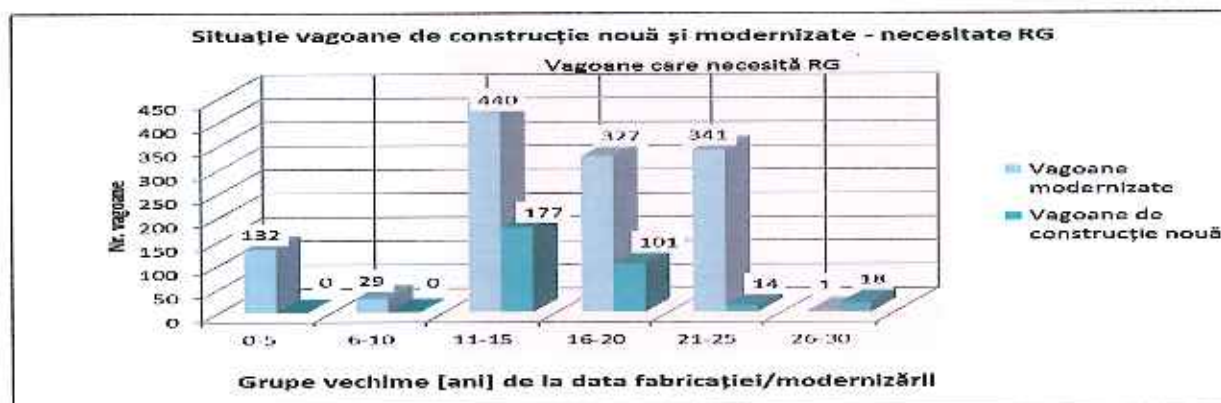
- vagoane tip AVA, construite la Astra Arad în perioada 1996-2011, având o vechime medie de 16 ani de la data fabricației: 310 unități, climatizate, apte de circulație cu viteze maxime de 160 – 200 km/h, dintre care 9 vagoane de dormit,
- vagoane modernizate sau adaptate pentru utilizarea pe rețeaua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



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

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

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



Evoluția parcului activ în cursul anului 2023

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

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

Vagoane clasă:

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

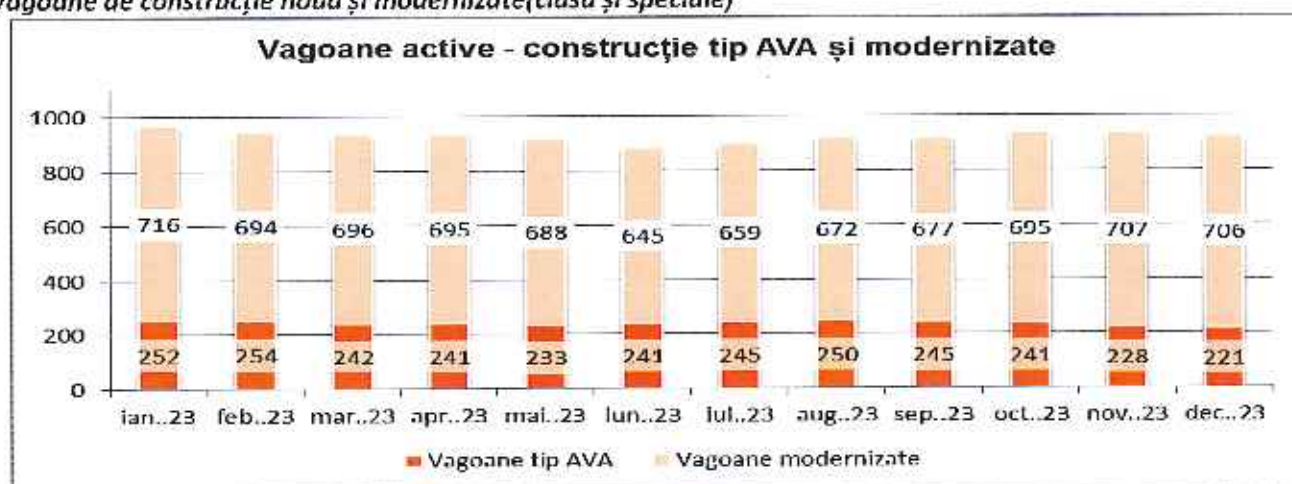
Vagoane speciale (de dormit, cușetă, restaurant, transport automobile):

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

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

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

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



Vagoane nemodernizate

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

Activitatea de întreținere a vagoanelor de călători în unități proprii

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SUMELE NU INCLUD ALOCAREA ȘI REALIZĂRILE PENTRU SRIFC 1-8

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

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

5.3.2 RESURSELE UMANE

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

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

Referitor la egalitatea de gen, aceasta se realizează având în vedere următoarele:

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

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

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

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

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

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

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.

5.3.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

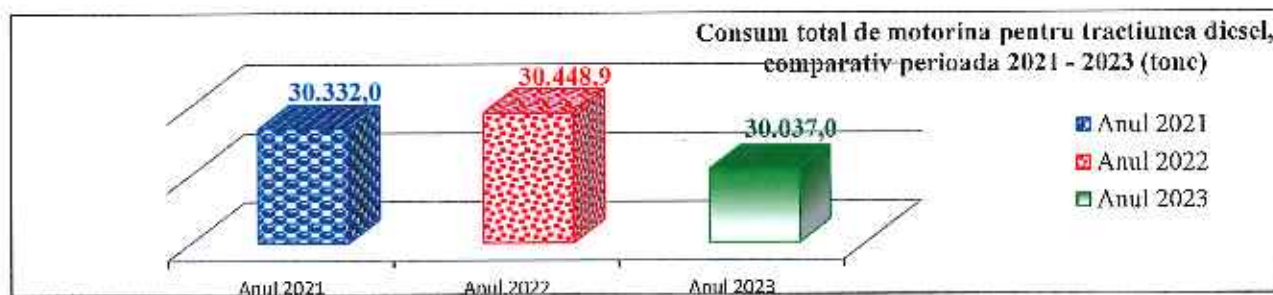
5.3.3.1 Consumul de motorină

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

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

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

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



TipMR	Consum motorină 2022 (tone)	Parcurs în 2022 (km)	Prestații 2022 (mil.stbr.km)	Consum motorină 2023 (tone)	Parcurs în 2023 (km)	Prestații 2023 (mil.stbr.km)
Total LD + AM	27.058,24	17.441.369	2.163,69	26.534,00	17.374.268	2.064,09
LD	18.713,53	7.787.610	1.337,08	18.679,24	7.973.783	1.295,25
Pondere din total LD + AM	69,16%	44,65%	61,80%	70,40%	45,89%	62,75%
AM	8.344,71	9.653.759	826,61	7.854,76	9.400.485	768,84
Pondere din total LD + AM	30,84%	55,35%	38,20%	29,60%	54,11%	37,25%
Manevră	3.390,83	*	*	3.502,95	*	*

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

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

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

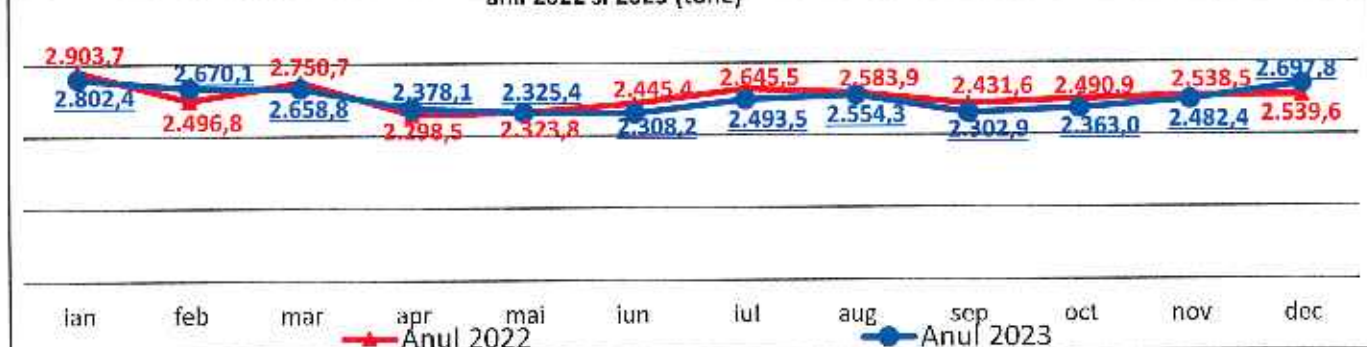
Concluzia rezultată scoate în evidență necesitatea continuării programului de reparații programate R7, R9 la automotoare Desiro și reintroducerea acestora în exploatare la trenuri de călători, pentru înlocuirea trenurilor energofage formate din locomotive diesel (LDE și LDH) și garnituri de vagoane.

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

(tone)

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

Graficul evoluției consumului lunar de motorină pentru tractiunea diesel, anii 2022 și 2023 (tone)



5.3.3.2 Consumul de energie electrică

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

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

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

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

5.4 INVESTIȚII

5.4.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

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

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

5.4.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

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

5.4.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI PROPRII

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

Buget alocat pentru modernizare vagoane în anul 2023 [mii lei]	36.362,84
Contractat Sem II 2023 [mii lei]	*
Facturat Sem II 2023 [mii lei]	2.372,86

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

De asemenea, menționăm 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 31.12.2023:

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

* BVC CFR 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. La 31.12.2023 nu am avut nicio factură 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 31.12.2023

5.5 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 1.07 – 31.12.2023.

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

Societatea / institutia publica cu care SNTFC "CFR Calatori" SA a incheiat tranzactia	Actul Juridic. Denumire act juridic nr. / data	Obiectul tranzactiei	Valoare tranzactiei (lei fara TVA)	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată / modalități	Data finalizare contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzactiei	Observatii
SCRL Brasov SA	300/16.10.2023	Servicii de reparatii de mare complexitate, cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.	4,000,000.00 RON	200,000.00 RON	30 zile / OP	30.11.2024	DMR3/3/46/0 6.10.2023	„CFR - SCRL Brasov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

CAPITOLUL 6

REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

6.1.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

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

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

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

6.1.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

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

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public, necesară				
	I.1.1. Total servicii	mil lei	m		1 964 771,000
	I.1.2. Servicii intercitty	mil lei	m		0,000
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	I.1.4. Servicii regi	mil lei	m		0,000

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.2	Compensția de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		1 579 079,350
	I.2.2. Servicii intercity	mii lei	m		0,000
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		80,37%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m		N.A.
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	I.3.4. Servicii regio	%	m		N.A.
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		1 732 294,000
	II.0.2. Servicii intercity	mii lei	aux		0,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		0,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 370 320,590
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		0,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		79,10%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m		N.A.
	II.2.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	II.2.4. Servicii regio	%	m		N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	2 431 563,000	2 782 709,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		14,44%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 331 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 296 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		35 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 131 307,920
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 097 824,960
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		33 482,960
	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		93,99%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P		93,97%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m		95,67%
	III.2.4. Cheltuieli excepționale	%	m		N.A.
	III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m		N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
	III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m		497 321,870
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		219 116,400
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m		293 289,820
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		1 324 925,120
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		763 171,750

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		-278 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-181 907,630
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		134,57%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P		176 587,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m		0,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m		0,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m		1 222 950,000
	V.2.2. Datorii restante	mii lei	P		108 628,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		271,2

6.1.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

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

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

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

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

6.1.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

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

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

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

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

6.1.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

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

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

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

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

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

6.1.4 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

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

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

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

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

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

6.1.5 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.1.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

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

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

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

6.1.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.1.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății

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

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

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

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

Indicatorul de performanță G.1 este definit în anexa nr. 3.1 la contractele de mandat pentru perioada 2023-2026. Informare privind realizarea indicatorilor de guvernanta corporatista G1 – implementarea SCIM la nivelul societatii SNTFC CFR Calatori-SA. Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2023. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2023. Realizarea indicatorului **G.1** se calculează pe baza metodologiei stabilite în Tabelul nr.49 din Planul de administrare a SNTFC CFR Calatori SA pentru perioada 2023-2027, și în anexa nr. 3.2 la contractul de mandat pentru perioada 2023-2026 având în vedere:

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

Se utilizează formula de calcul:

$$I_{G.1} = [\sum_{\text{Standarde}} R^i_{\text{impl}}] / (N_{\text{Standarde}} - 1) \quad [\%]$$

în care:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mențiuni:

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

² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mențiuni:

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

6.1.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

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

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

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

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

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

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

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

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

Mențiuni:

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

¹⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

¹¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mențiuni:

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

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

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

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

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

¹² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

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

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

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

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

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

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁸, formula (31).

¹⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

6.2.1 INDICATORII FINANCIARI

6.2.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

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

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

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

6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

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

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensatia de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 964 / 1,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		0,000
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		1 579 079,350
	I.2.2. Servicii interciti	mii lei	m		0,000
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		80,37%
	I.3.2. Servicii interciti	%	m		N.A.
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	I.3.4. Servicii regio	%	m		N.A.
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		1 732 294,000
	II.0.2. Servicii interciti	mii lei	aux		0,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		0,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 370 320,590
	II.1.2. Servicii interciti	mii lei	m		0,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		79,10%
	II.2.2. Servicii interciti	%	m		N.A.
	II.2.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	II.2.4. Servicii regio	%	m		N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	2 431 563,000	2 782 709,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		14,44%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 331 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 296 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		35 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 131 307,920
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 097 824,960
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		33 482,960
	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		93,99%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P		93,97%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m		95,67%
	III.2.4. Cheltuieli excepționale	%	m		N.A.
	III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m		N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
	III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m		497 321,870
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		219 116,400
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m		293 289,820
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		1 324 925,120
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		763 171,750

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		-278 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-181 907,630
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		134,57%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P		176 587,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m		0,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m		0,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m		1 222 950,000
	V.2.2. Datorii restante	mii lei	P		108 628,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		271,2

6.2.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

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

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

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

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

6.2.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

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

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

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

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

6.2.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

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

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

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

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

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

6.2.4 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

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

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

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

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

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

6.2.5 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.2.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

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

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

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

6.2.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.2.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății

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

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

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

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

Indicatorul de performanță G.1 este definit în anexa nr. 3.1 la contractele de mandat pentru perioada 2023-2026. Informare privind realizarea indicatorilor de guvernanta corporativă G1 – implementarea SCIM la nivelul societății SNTFC CFR Calatori - SA. Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2023. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2023. Realizarea indicatorului **G.1** se calculează pe baza metodologiei stabilite în Tabelul nr.49 din Planul de administrare a SNTFC CFR Calatori SA pentru perioada 2023-2027, și în anexa nr. 3.2 la contractul de mandat pentru perioada 2023-2026 având în vedere:

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

Se utilizează formula de calcul:

$$I_{G.1} = [\sum_{\text{Standarde}} R^i_{\text{impl}}] / (N_{\text{Standarde}} - 1) \quad [\%]$$

în care:

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

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

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

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

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

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

Tabelul 26 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii executivi)

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

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

Tabelul 27 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi

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

Mentii:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁴, formula (31).

¹⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelul 28 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi

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

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁵, formula (31).

6.2.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Indicatorul cheie de performanță **G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor** pentru directori are aceeași denumire cu indicatorul similar stabilit pentru administratori, dar semnificația este diferită deoarece se referă exclusiv la activitatea directorilor.

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

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

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

În cursul anului 2023 au fost însă prezentate doar două rapoarte ale directorilor, unul aferent trimestrelor I și II și unul aferent trimestrelor III și IV.

Ca urmare, luând în considerare formula stabilită la pct. 27 din anexa 3.1 la contractele de mandat, rezultă că valoarea realizată a indicatorului **G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor** pentru administratorii executivi este de 50,0%.

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

Tabelul 29 - Realizarea Indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru directori)	P	%	100,00	50,00	50,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁶, formula (31).

¹⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

¹⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

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

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

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

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

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

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

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

Tabelul 30 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi

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

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027¹⁷, formula (31).

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

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

Tabelul 31 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi)

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

¹⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

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

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

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

Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi

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

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf.
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁸, formula (31).

¹⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

CAPITOLUL II

CUANTIFICAREA NIVELULUI DE PERFORMANȚĂ AL ADMINISTRATORILOR

7.1 INDICELE DE REALIZARE A FINANȚĂRII DIN FONDURI PUBLICE

În conformitate cu prevederile paragrafului 6.2.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁹, indicele de realizare a finanțării din fonduri publice aferente unui indicator de performanță, R^F_i , se calculează cu formula

$$R^F_i = 100 * F_{\text{crt}} / F_{\text{ant}} \quad [\%]$$

unde:

- F_{crt} - finanțarea din fonduri publice asigurată efectiv de ARF în anul respectiv în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători;
- F_{ant} - finanțarea din fonduri publice asigurată efectiv de ARF în anul anterior în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători.

Tabelul următor prezintă situația finanțării din fonduri publice asigurate efectiv de ARF în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători și valoarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice calculat conform formulei de mai sus.

Tabelul 33 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice

	UM	Finanțare asigurată din fonduri publice				
		2022	2023	2024	2025	2026
Compensatie de serviciu public	mil lei	1 400 720,190	1 579 079,350			
Facilități de călătorie	mil lei	369 106,000	420 890,000			
Total fonduri publice asigurate	mil lei	1 769 826,190	1 999 969,350	0,000	0,000	0,000
Indice de realizare a finanțării din fonduri publice	%		113,00%	-	-	-

¹⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

7.2.1 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 34 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi

Nr. ord.	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	80,00%	79,10%	98,88%	113,00%	98,88%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	80,00%	93,97%	117,47%	113,00%	117,47%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mli lei	10	O/R	120 000,00	176 587,00	67,96%	113,00%	67,96%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datoriile restante	mli lei	10	O/R	110 000,00	108 628,00	101,26%	113,00%	101,26%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,00%	14,44%	361,03%	113,00%	361,03%
6	VI.1 Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mli lei/persoană/an	20	R/O	270,18	271,15	100,36%	113,00%	100,36%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 5 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁰, formula (4).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (3).

Având în vedere formula (2) prevăzută în paragraful 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii neexecutivi	152,47%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.2 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 35 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire Indicator	UM	Pondere [%]	Calculul ratei de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare financiară R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mii	20	R/O	56 000,00	56 412,69	100,74%	113,00%	100,74%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	20	R/O	5 000 000,00	5 208 391,13	104,17%	113,00%	104,17%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35	R/O	49 110 981,23	47 622 640,28	96,97%	113,00%	96,97%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	2,00%	0,86%	232,56%	113,00%	232,56%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	113,00%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	61,00%	63,51%	99,24%	113,00%	99,24%
7	A.11.1 Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	4	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
8	A.11.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3	O/R	7 500	8 774	85,48%	113,00%	85,48%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 7 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²¹, formula (8).
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²¹, formula (7).

Având în vedere formula (6) prevăzută în paragraful 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi	112,72%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.3 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Nr ort	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	B.7.7 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
10	C.7.5 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
11	B.8.7 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	12	R/O	76,50%	77,07%	100,74%	113,00%	100,74%
12	C.8.5 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	12	R/O	92,50%	93,13%	100,68%	113,00%	100,68%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	0	0	100,00%	113,00%	100,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	5	1	20,00%	113,00%	20,00%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	43,00%	44,84%	104,28%	113,00%	104,28%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 012,60	972,92	104,08%	113,00%	104,08%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	155,49	152,72	101,81%	113,00%	101,81%
18	E.1 Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	10	R/O	0,00%	0,00%	100,00%	113,00%	100,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 9 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²², formula (12).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 3.3 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (11).

Având în vedere formula (10) prevăzută în paragraful 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii neexecutivi	92,90%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

7.2.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2023.

Tabelul 37 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R_i [%]
0	1	3	4	5	6	7
1	G.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	20	100,00	106,67	106,67%
2	G.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	20	100,00	100,00	100,00%
3	G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru administratori)	%	20	100,00	75,00	75,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	100,00	100,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	75,00	75,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 5.1.5.2 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (15).

Având în vedere formula (14) prevăzută în paragraful 5.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind guvernarea corporativă, pentru administratorii neexecutivi	91,33%	Foarte bine
---	---------------	--------------------

²² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.5 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚĂ AL ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi și ponderile asociate acestora, conform documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²³, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 38 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiară	8	152,47%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către serviciul public	22	112,72%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	20	92,90%
4	Indicatori de performanță privind guvernarea corporativă	50	91,33%

Având în vedere formula (1) din paragraful 5.1 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	101,24%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²³ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

7.3.1 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță financiari pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 39 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi

Nr. crt.	Denumire Indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R^0 [%]	Realizare financiară R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget. Total venituri proprii	%	20	R/O	80,00%	79,10%	98,88%	113,00%	98,88%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	80,00%	93,97%	117,47%	113,00%	117,47%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	120 000,00	176 587,00	67,96%	113,00%	67,96%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	110 000,00	108 628,00	101,26%	113,00%	101,26%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,00%	14,44%	361,03%	113,00%	361,03%
6	VI.1 Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	20	R/O	270,18	271,15	100,36%	113,00%	100,36%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 19 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁴, formula (20).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (19).

Având în vedere formula (18) prevăzută în paragraful 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii executivi	152,47%	Foarte bine
---	---------	-------------

²⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.2 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 40 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Nr. crt.	Denumire Indicator	UM	Pondere [%]	Calculul ratei de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mii	20	R/O	56 000,00	56 412,69	100,74%	113,00%	100,74%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	20	R/O	5 000 000,00	5 208 391,13	104,17%	113,00%	104,17%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35	R/O	49 110 981,23	47 622 640,28	96,97%	113,00%	96,97%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	2,00%	0,86%	232,56%	113,00%	232,56%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr.	5	R/O	1	1	100,00%	113,00%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	64,00%	63,51%	99,24%	113,00%	99,24%
7	A.11.1 Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	4	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
8	A.11.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr.	3	O/R	7 500	8 774	85,48%	113,00%	85,48%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 21 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^O - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁵, formula (24).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragraful 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (23).

Având în vedere formula (22) prevăzută în paragraful 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii executivi	112,72%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.3 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _I [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	B.7.7 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
10	C.7.5 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	113,00%	100,00%
11	B.8.7 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	12	R/O	76,50%	77,07%	100,74%	113,00%	100,74%
12	C.8.5 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	12	R/O	92,50%	93,13%	100,68%	113,00%	100,68%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	0	0	100,00%	113,00%	100,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	5	1	20,00%	113,00%	20,00%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	43,00%	44,84%	104,28%	113,00%	104,28%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 012,60	972,92	104,08%	113,00%	104,08%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	155,49	152,72	101,81%	113,00%	101,81%
18	E.1 Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	10	R/O	0,00%	0,00%	100,00%	113,00%	100,00%

Mentiiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 23 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁶, formula (28).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁶, formula (27).

Având în vedere formula (26) prevăzută în paragraful 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi	92,90%	Foarte bine
---	--------	-------------

7.3.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚA REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2023.

Tabelul 42 – Realizarea Indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R_i [%]
0	1	3	4	5	6	7
1	G.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	20	100,00	106,67	106,67%
2	G.2. Stabilirea și implementarea politicilor privind riscurile asociate activității societății	%	20	100,00	100,00	100,00%
3	G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru administratori)	%	20	100,00	50,00	50,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	100,00	100,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	75,00	75,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 25 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.1.5.2 de mai sus
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁶, formula (31).

Având în vedere formula (30) prevăzută în paragraful 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind guvernanța corporativă, pentru administratorii executivi	86,33%	Foarte bine
--	--------	-------------

²⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.5 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚĂ AL ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță pentru administratorii executivi și ponderile asociate acestora, conform documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁷, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 43 – Sinteza realizării Indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi

Nr crt	Categorii de Indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	25	152,47%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	25	112,72%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	25	92,90%
4	Indicatori de performanță privind guvernarea corporativă	25	86,33%

Având în vedere formula (17) din paragraful 6.1 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	111,10%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

CAPITOLUL 8

ACTIVITATEA DIRECTORILOR SOCIETĂȚII

8.1 DIRECTORII CFR CĂLĂTORI

În conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) din Actul Constitutiv al CFR Călători, directorul general conduce activitatea curentă a Societății, în scopul realizării obiectului de activitate și pentru îndeplinirea deciziilor consiliului de administrație și ale adunării generale a acționarilor.

Astfel, în perioada 01.01.2023 – 31.12.2023 funcția de director general al CFR Călători a fost deținută de către domnul Preoteasa Traian în baza deciziilor Consiliului de Administrație nr. 1/19.01.2023, nr. 11/23.02.2023, 36/20.06.2023, nr. 50/17.08.2023 și nr. 55/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Totodată, în perioada 01.01.2023 – 31.12.2023 funcția de director financiar al CFR Călători a fost deținută, de către doamna Hanganu Aida în conformitate cu deciziile Consiliului de Administrație nr. 2/19.01.2023, nr. 12/23.02.2023, nr. 35/20.06.2023, nr. 50/17.08.2023 și nr. 56/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Ca urmare a finalizării procedurii de selecție, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (8) al Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul de Administrație, prin Decizia nr. 55 din 23 octombrie 2023, l-a numit pe domnul Preoteasa Traian în funcția de Director General și prin Decizia nr. 56 din 23 octombrie 2023 pe doamna Hanganu Aida în funcția de Director Financiar Contabil, încheindu-se cu aceștia Contracte de mandat pentru perioada 23.10.2023 - 13.02.2027.

8.2 ECHIPA DE MANAGEMENT EXECUTIV

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.01.2023-31.12.2023, a fost condusă de o echipă alcătuită din următoarele persoane:

LITRA MARCEL	DIRECTOR GENERAL ADJUNCT	DEPARTAMENT PRODUCTIE	
MANOLE MIHAIL VICTOR	DIRECTOR	DIRECTIA MATERIAL RULANT	
NITA ROBERT PASTOREL	DIRECTOR	DIRECTIA OPERATIONAL	
CONDRUZ VIOREL STEFAN	DIRECTOR	DIRECTIA DEZVOLTARE	
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 pana in data de 05.11.2023

NICOLAE PETRISOR	REVIZOR GENERAL SC	REVIZORATUL GENERAL SC	
RENTEA ADELINA CRISTINA	SEF OFICIU	OFICIUL RESURSE UMANE	
VLAICU ADRIAN CALIN	SEF OFICIU	OFICIUL MARKETING SI COMUNICARE	pana la data de 03.10.2023
TOMA GHEORGHE	SEF OFICIU	OFICIUL DIGITALIZARE	

8.3 CRITERII PRINCIPALE DE EVALUARE

În conformitate cu prevederile art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011 „Evaluarea activității directorilor ... vizează atât execuția contractului de mandat, cât și a componentei de management a planului de administrare”. Ca urmare, Consiliul de Administrație al CFR Călători a decis să ia în considerare următoarele criterii principale pentru evaluarea activității directorilor:

- 1) **Implementarea componentei de management a planului de administrare.** Componenta de management a planului de administrare al CFR Călători pentru perioada 2023-2027 a fost elaborată de directori conform prevederilor art. 36 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 și a fost aprobată de Consiliul de Administrație conform prevederilor art. 36 alin. (3) din OUG nr. 109/2011. Acest criteriu de evaluare a activității directorilor reprezintă o obligație legală prevăzută la art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011.
- 2) **Implementarea investițiilor finanțate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).** Consiliul de Administrație consideră că implementarea acestor proiecte de investiții reprezintă un aspect foarte important din perspectiva execuției contractelor de mandat ale directorilor.
- 3) **Îmbunătățirea rezultatelor societății.** Dezvoltarea CFR Călători și consolidarea situației economice a societății reprezintă principalul angajament al Consiliului de Administrație și al directorilor mandatați. Acest angajament trebuie să se reflecte în îmbunătățirea progresivă a rezultatelor societății. Ca urmare, Consiliul de Administrație consideră că îmbunătățirea rezultatelor reprezintă un aspect foarte important din perspectiva execuției contractelor de mandat ale directorilor.
- 4) **Colaborarea cu Consiliul de Administrație,** care reprezintă o componentă esențială a execuției contractelor de mandat al directorilor.

Aceste criterii asigură conformitatea cu prevederile art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011.

8.4 METODOLOGIA UTILIZATĂ

Pentru evaluarea activității directorilor se acordă sau, după caz, se calculează punctaje pe o scală de la 0 (exclusiv) la 5 (inclusiv). Acestor punctaje li se asociază calificative, conform tabelului de mai jos.

Tabelul 44 – Corresponzența dintre calificativele și punctajele utilizate pentru evaluarea activității directorilor

Punctaj acordat/calculat (intervale de referință)	(0 ... 1]	(1 ... 2]	(2 ... 3]	(3 ... 4]	(4 ... 5]
Calificativ asociat punctajului	Inacceptabil	Nesatisfăcător	Satisfăcător	Bine	Foarte bine

Mențiuni:

- Având în vedere că în urma calculelor pot rezulta valori neîntregi, punctajele au fost evidențiate în tabel sub forma unor intervale de valori. S-au utilizat convențiile cunoscute din matematică privind utilizarea parantezelor pentru delimitarea intervalelor.
- Pentru a facilita urmărirea evaluărilor care vor fi prezentate în continuare, au fost alocate culori distincte pentru fiecare dintre calificativele asociate punctajelor acordate/calculate.

Evaluarea activității directorilor se cuantifică pe baza unui indice global privind activitatea directorilor (N_{dir}) care se calculează cu formula:

$$N_{dir} = a_{CM} * N_{CM} + a_{PNR} * N_{PNR} + a_{rez} * N_{rez} + a_{CA} * N_{CA} \quad (1)$$

unde:

- N_{CM} - indicele agregat privind implementarea componentei de management a planului de administrare, calculat conform prevederilor paragrafului 8.5 de mai jos
- a_{CM} - ponderea criteriului privind implementarea componentei de management a planului de administrare, conform datelor din Tabelul 45 de mai jos [%]
- N_{PNR} - indicele agregat privind implementarea investițiilor finanțate prin PNRR, calculat conform prevederilor paragrafului 8.6 de mai jos
- a_{PNR} - ponderea criteriului privind implementarea investițiilor finanțate prin PNRR, conform datelor din Tabelul 45 de mai jos [%]
- N_{rez} - calificativul agregat privind îmbunătățirea rezultatelor societății, calculat conform prevederilor paragrafului 8.7 de mai jos
- a_{rez} - ponderea criteriului privind îmbunătățirea rezultatelor societății, conform datelor din Tabelul 45 de mai jos [%]
- N_{CA} - indicele agregat privind colaborarea cu Consiliul de Administrație, calculat conform prevederilor paragrafului 8.8 de mai jos
- a_{CA} - ponderea criteriului privind colaborarea cu Consiliul de Administrație, conform datelor din Tabelul 45 de mai jos [%]

Ponderile criteriilor principale de evaluare a activității directorilor sunt cele din tabelul următor:

Tabelul 45 – Ponderea criteriilor de evaluare a activității directorilor

Criteriu principal de evaluare	Pondere	
	Coefficient	Valoare
1	2	3
Implementarea componentei de management a planului de administrare	a_{CM}	30%
Implementarea investițiilor finanțate prin PNRR	a_{PNR}	25%
Îmbunătățirea rezultatelor societății	a_{rez}	25%
Colaborarea cu Consiliul de Administrație	a_{CA}	20%

8.5 CRITERIUL: IMPLEMENTAREA COMPONENTEI DE MANAGEMENT A PLANULUI DE ADMINISTRARE

8.5.1 MODALITATEA SPECIFICĂ DE EVALUARE

Componenta de management a planului de administrare este, în esență, un plan tactic care definește măsurile prioritare aferente direcțiilor de acțiune strategică, necesare pentru realizarea obiectivelor strategice generale și specifice stabilite de către Consiliul de Administrație. Planul tactic (planul de management) este completat cu măsurile prioritare necesare pentru a asigura fezabilitatea planului strategic de dezvoltare a societății.

Ca urmare, activitatea directorilor în ceea ce privește implementarea componentei de management a planului de administrare este evaluată pe baza următoarelor criterii specifice:

- Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății
- Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății
- Realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății

Indicele agregat privind implementarea componentei de management a planului de administrare (N_{CM}) se calculează cu formula:

$$N_{CM} = a_{ven} * N_{ven} + a_{red} * N_{red} + a_{fez} * N_{fez} \quad (2)$$

unde:

- N_{ven} - indicele care cuantifică realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății, calculat conform prevederilor paragrafului 8.5.2 de mai jos
- a_{ven} - ponderea criteriului referitor la realizarea obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății, conform datelor din Tabelul 58 de mai jos [%]
- N_{red} - indicele care cuantifică realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății, calculat conform prevederilor paragrafului 8.5.3 de mai jos
- a_{red} - ponderea criteriului referitor la realizarea obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății, conform datelor din Tabelul 58 de mai jos [%]
- N_{fez} - indicele care cuantifică realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, calculat conform prevederilor paragrafului 8.5.4 de mai jos
- a_{fez} - ponderea criteriului referitor la realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, conform datelor din Tabelul 58 de mai jos [%]

Ponderile criteriilor de evaluare a activității directorilor în ceea ce privește implementarea componentei de management a planului de administrare sunt cele din tabelul următor:

Tabelul 46 - Ponderile criteriilor specifice de evaluare a implementării componentei de management

Criteriu specific de evaluare	Pondere	
	Coeficient	Valoare
1	2	3
Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății	a_{ven}	35%
Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății	a_{red}	30%
Realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății	a_{fez}	35%

8.5.2 MASURI AFERENTE OBIECTIVULUI STRATEGIC GENERAL PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR PROPRII ALE SOCIETĂȚII

Indicele care cuantifică realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății (N_{ven}) se calculează cu formula:

$$N_{ven} = \sum_{\text{ob-spec-A}} (a_i^A + P_i^A) \quad (3)$$

unde

$\sum_{\text{ob-spec-A}}$ – sumă după toate obiectivele strategice specifice privind creșterea veniturilor proprii ale societății, prezentate în Tabelul 47 de mai jos, coloana 2

P_i^A – punctajul aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzut în coloana 4 din Tabelul 47 de mai jos

a_i^A – ponderea setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzută în coloana 3 din Tabelul 47 de mai jos

Pentru fiecare set de măsuri prioritare se acordă un punctaj de la 1 la 5 și calificativul asociat punctajului, cu următoarea semnificație:

Punctaj	Calificativ	Semnificație
5	Foarte bine	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat cadrul pentru implementarea completă a obiectivului până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
4	Bine	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat o probabilitate ridicată de implementare a obiectivului până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
3	Satisfăcător	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat posibilitatea implementării obiectivului dar cu o probabilitate limitată de finalizare în perioada de mandat a directorilor
2	Nesatisfăcător	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat posibilitatea implementării obiectivului dar cu o probabilitate redusă de finalizare în perioada de mandat a directorilor
1	Inacceptabil	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific nu asigură perspectiva implementării obiectivului în perioada de mandat a directorilor

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic obiectivele strategice specifice privind creșterea veniturilor proprii ale societății, ponderile acestora (coeficienții a_i^A) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului setului de măsuri prioritare pentru realizarea fiecărui obiectiv strategic specific (punctajele P_i^A și calificativele asociate).

Tabelul 47 – Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind creșterea veniturilor proprii

Nr. crt	Măsuri aferente obiectivului strategic specific:		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
1	A.1	Creșterea nivelului de performanță al serviciilor de transport	25%	3,70	Bine	A se vedea mențiunea nr. 2
2	A.2	Creșterea calității serviciilor de transport	25%	3,55	Bine	A se vedea mențiunea nr. 3
3	A.3	Creșterea gradului de adecvare al ofertei de servicii în raport cu așteptările clienților	25%	3,37	Bine	A se vedea mențiunea nr. 4
4	A.4	Implementarea unor servicii de transport cu grad ridicat de atractivitate	20%	3,55	Bine	A se vedea mențiunea nr. 5
5	A.5	Creșterea veniturilor aferente altor activități ale CFR Călători	5%	3,00	Satisfăcător	A se vedea mențiunea nr. 6

Mențiuni:

- 1) Punctajul P^A_i aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzut în coloana 4 din tabelul de mai sus se calculează cu formula:

$$P^A_i = \sum_{\text{măsuri}} (a_j \cdot P^j_i) \quad (3')$$

unde

$\sum_{\text{măsuri}}$ – sumă după toate măsurile prioritare aferente obiectivului strategic specific „i”

P^j_i – punctajul aferent măsurii prioritare „j” necesare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”

a_j – ponderea măsurii prioritare „j” necesare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”

- 2) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.1 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a^1_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P^1_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	A.1.1	Creșterea parametrilor de performanță ai parcului de material rulant motor				
1	A.1.1.1	Completarea parcului de material rulant motor cu echipamente performante achiziționate centralizat	10%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea intensivă a materialului rulant motor achiziționat centralizat. În anul 2023 CFR Călători a câștigat licitația pentru atribuirea competitivă a ramelor electrice de lung parcurs furnizate de Alstom.
2	A.1.1.2	Completarea parcului de material rulant motor cu echipamente performante achiziționate de CFR Călători	15%	3	Satisfăcător	Societatea a identificat disponibilitatea pe piață a unor rame diesel și a demarat procesul de pregătire a achiziționării acestora în leasing.
3	A.1.1.3	Creșterea vitezelor de circulație ale parcului actual de material rulant motor	15%	5	Foarte bine	Proiectele de modernizare a locomotivelor finanțate prin PNRR se derulează conform graficului asumat. În plus, în limita fondurilor disponibile, societatea derulează proiecte finanțate din fonduri proprii pentru modernizarea locomotivelor și ramelor diesel din parcul propriu.
	A.1.2	Creșterea parametrilor de performanță ai parcului de vagoane				
4	A.1.2.1	Completarea parcului de vagoane cu echipamente performante	15%	2	Nesatisfăcător	Nu au fost încă demarate proceduri de pregătire a achiziționării de vagoane în leasing.
5	A.1.2.2	Creșterea vitezelor de circulație ale parcului de vagoane existent	15%	5	Foarte bine	În limita fondurilor disponibile, societatea derulează proiecte finanțate din fonduri proprii pentru modernizarea vagoanelor din parcul propriu.
	A.1.3	Reducerea frecvenței de defectare în parcurs a materialului rulant				
6	A.1.3.1	Mentenanța preventivă a parcului activ de material rulant	15%	3	Satisfăcător	În limita fondurilor disponibile, societatea depune eforturi pentru a derula activitățile necesare de mentenanță preventivă a parcului de material rulant.
7	A.1.3.2	Repararea parcului existent de material rulant	15%	4	Bine	Se depun eforturi susținute pentru consolidarea capacității tehnice a SCRL Brașov de a asigura repararea parcului de material rulant motor al companiei. Încă nu a fost identificată o soluție de achiziționare a unui atelier specializat în reparații de vagoane.
Punctajul P^A_1 aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific A.1				3,70	Bine	Calculat conform formulei (3')

- 3) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.2 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a^2_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P^2_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	A.2.1	Configurarea adecvată a compunerii trenurilor în raport de tipul serviciului				
1	A.2.1.1	Utilizarea adecvată a ramei electrice și diesel	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea adecvată a ramei electrice și diesel care urmează a fi achiziționate în leasing în perioada următoare.
2	A.2.1.2	Utilizarea adecvată a vagoanelor clasă în raport de tipul serviciului	15%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea adecvată a vagoanelor care urmează a fi disponibilizate ca urmare a utilizării ramei electrice și diesel care urmează a fi achiziționate în perioada următoare centralizat și/sau în leasing.
3	A.2.1.3	Utilizarea adecvată a vagoanelor speciale	15%	3	Satisfăcător	Până la finalizarea proiectelor de modernizare deja demarate, parcul activ de vagoane speciale este încă insuficient.
	A.2.2	Îmbunătățirea și diversificarea serviciilor oferite la bordul trenurilor				
4	A.2.2.1	Asigurarea integrală a cerințelor minime impuse prin reglementările în vigoare	20%	4	Bine	În pofida limitărilor impuse de cuantumul fondurilor disponibile, societatea asigură respectarea practică integrală a cerințelor minime impuse prin reglementările în vigoare.
5	A.2.2.2	Implementarea unor servicii suplimentare la bordul trenurilor	15%	3	Satisfăcător	Progresele sunt limitate deoarece insuficiența fondurilor disponibile temporizează ritmul de modernizare a parcului existent de vagoane clasă.
6	A.2.2.3	Implementarea unor servicii de alimentație publică la bordul trenurilor	15%	3	Satisfăcător	Progresele sunt limitate deoarece insuficiența fondurilor disponibile temporizează ritmul de modernizare a parcului existent de vagoane speciale.
Punctajul P_2 aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific A.2				3,55	Bine	Calculat conform formulei (3')

- 4) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.3 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a^3_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P^3_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	A.3.1	Creșterea capacității de transport				
1	A.3.1.1	Creșterea numărului trenurilor operate de societate	6%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru creșterea numărului trenurilor operate în perspectivă extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății.
2	A.3.1.2	Creșterea capacității medii de transport a trenurilor operate de societate	6%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru creșterea capacității medii de transport a trenurilor operate în perspectivă extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății.
	A.3.2	Creșterea gradului de acoperire geografică a serviciilor de transport				
3	A.3.2.1	Extinderea gamei de relații de transport deservite de CFR Călători	6%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru extinderea gamei de relații de transport deservite în perspectivă extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății.
4	A.3.2.2	Utilizarea autobuzelor de înlocuire	6%	3	Satisfăcător	Progresul este limitat. Este necesară consolidarea colaborării cu ARF pentru completarea cadrului legal necesar și pentru dimensionarea adecvată a obligației de serviciu public și a compensației de serviciu public.
	A.3.3	Adaptarea orarelor în raport de necesitățile de transport				
5	A.3.3.1	Extinderea progresivă a ponderii serviciilor de transport cadențate	6%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru extinderea progresivă a ponderii serviciilor de transport cadențate în perspectivă extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății.

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
6	A.3.3.2	Cresterea numărului trenurilor operate pe anumite relații de transport	5%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru creșterea numărului trenurilor operate pe anumite relații de transport în perspectiva extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății
	A.3.4	Eficiențizarea sistemului de vânzare al titlurilor de călătorie				
7	A.3.4.1	Consolidarea sistemului de vânzare on-line	6%	4	Bine	S-au înregistrat progrese pe linia fiabilizării sistemului și pe linia diversificării canalelor de acces a clienților la facilitățile sistemului
8	A.3.4.2	Vânzarea titlurilor de călătorie la bordul trenurilor	6%	4	Bine	S-au înregistrat progrese pe linia migrării către digitalizarea sistemului de vânzare a titlurilor de călătorie la bordul trenurilor
9	A.3.4.3	Utilizarea automatelor pentru vânzarea titlurilor de călătorie	5%	4	Bine	Societatea utilizează automate pentru vânzarea titlurilor de călătorie și acționează pentru extinderea acestui sistem
10	A.3.4.4	Implementarea unui sistem de tarificare care să încurajeze vânzarea anticipată	5%	2	Nesatisfăcător	Sistemul de tarificare este încă rigid. Trebuie acționat în colaborare cu ARF pentru flexibilizarea cadrului legal incident
	A.3.5	Eficiențizarea sistemului de rezervare a locurilor				
11	A.3.5.1	Consolidarea sistemului de rezervare on-line	6%	4	Bine	S-au înregistrat progrese pe linia fiabilizării sistemului și pe linia diversificării canalelor de acces a clienților la facilitățile sistemului
12	A.3.5.2	Implementarea unui sistem de tarificare care să încurajeze vânzarea anticipată	6%	2	Nesatisfăcător	Sistemul de tarificare este încă rigid. Trebuie acționat în colaborare cu ARF pentru flexibilizarea cadrului legal incident
	A.3.6	Creșterea accesibilității serviciilor de transport				
13	A.3.6.1	Sincronizarea cu serviciile de transport public local	6%	2	Nesatisfăcător	Nu s-au înregistrat progrese. Trebuie acționat în colaborare cu ARF pentru inițierea unor acțiuni privind sincronizarea cu serviciile de transport public local
14	A.3.6.2	Integrarea titlurilor de călătorie	6%	3	Satisfăcător	CFR Călători este angajată în acțiunea de integrare a titlurilor de călătorie cu operatorii de transport feroviar de călători. Nu s-au înregistrat progrese pe linia integrării titlurilor de călătorie cu operatorii transport rutier de călători care deservește garile feroviare
15	A.3.6.3	Integrarea intermodală cu transportul individual	6%	3	Satisfăcător	S-au înregistrat progrese pe linia asigurării facilităților de transport a bicicletelor în trenurile de pasageri. Nu s-au înregistrat progrese pe linia creșterii nivelului de integrare intermodală cu transportul rutier individual cu autoturisme
	A.3.7	Îmbunătățirea conexiunilor serviciilor de transport				
16	A.3.7.1	Migrarea către un sistem de servicii de transport cu finanță îmbunătățită a călătorilor	6%	3	Satisfăcător	Societatea este pregătită pentru proiectarea adecvată a orarelor serviciilor de transport operate de CFR Călători inclusiv din perspectiva reducerii duratelor de așteptare ale clienților la schimbarea trenului, dar progresele sunt limitate din cauza parcului activ insuficient de material rulant
17	A.3.7.2	Utilizarea autobuzelor de înlocuire pentru a îmbunătăți fluența călătorilor	5%	3	Satisfăcător	Progrese limitate. Trebuie acționat în colaborare cu ARF pentru flexibilizarea cadrului legal incident și pentru dimensionarea adecvată a obligației de serviciu public și a compensației de serviciu public
Punctajul P ³ aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific A.3				3,37	Bine	Calculat conform formulei (3')

- 5) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.4 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a^4) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P^4 și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	A.4.1	Servicii Interurbane cadențate				
1	A.4.1.1	Servicii cadențate de lung parcurs	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru implementarea serviciilor cadențate de lung parcurs în perspectiva extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății
2	A.4.1.2	Servicii cadențate de mediu parcurs	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru implementarea serviciilor cadențate de mediu parcurs în perspectiva extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății
	A.4.2	Servicii de transport în zonele metropolitane				
3	A.4.2.1	Implicarea CFR Călători în realizarea obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane	15%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru implicarea în realizarea obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane, în perspectiva extinderii parcului activ de material rulant aflat la dispoziția societății
4	A.4.2.2	Implicarea CFR Călători în realizarea obligațiilor de serviciu public de interes local privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane	15%	3	Satisfăcător	Societatea este pregătită pentru implicarea în realizarea obligațiilor de serviciu public de interes local privind transportul feroviar al călătorilor în zonele metropolitane, trebuie acționat în colaborare cu ARF pentru flexibilizarea cadrului legal incident
	A.4.3	Servicii de transport pe timp de noapte				
5	A.4.3.1	Implementarea progresivă a serviciilor de transport pe timp de noapte	15%	3	Satisfăcător	Progrese limitate. Trebuie acționat pentru creșterea parcului disponibil de vagoane de dormit și cușetă prin modernizare și prin achiziționare în leasing
6	A.4.3.2	Implementarea serviciilor complementare de catering în vagoanele de dormit	15%	3	Satisfăcător	Progrese limitate. Trebuie acționat în primul rând pentru creșterea parcului disponibil de vagoane de dormit și cușetă prin modernizare și prin achiziționare în leasing
Punctajul P ₄ aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific A.4				3,55	Bine	Calculat conform formulei (3')

- 6) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.5 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a⁵) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P⁵ și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
1	A.5.1.1	Valorificarea activelor auxiliare	40%	3	Satisfăcător	Activitatea se derulează în mod curent, dar cuantumul veniturilor este relativ redus
2	A.5.1.2	Servicii de transport rutier al călătorilor complementare serviciilor de transport feroviar operate de societate	30%	3	Satisfăcător	Progresul este limitat. Este necesară consolidarea colaborării cu ARF pentru completarea cadrului legal necesar și pentru dimensionarea adecvată a obligației de serviciu public și a compensației de serviciu public
3	A.5.1.3	Identificarea și implementarea unor noi linii de business ale societății	30%	3	Satisfăcător	Progrese limitate. Este necesară intensificarea eforturilor în acest sens
Punctajul P ₅ aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific A.5				3,00	Satisfăcător	Calculat conform formulei (3')

Prin aplicarea formulei (3) de mai sus cu datele din Tabelul 47 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății”	Indice (N _{vea})	3,52
	Calificativ	Bine

8.5.3 MASURI AFERENTE OBIECTIVULUI STRATEGIC GENERAL PRIVIND REDUCEREA COSTURILOR SOCIETĂȚII

Indicele care cuantifică realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății (N_{red}) se calculează cu formula:

$$N_{red} = \sum_{ob-spec-B} (a^B_i + P^B_i) \quad (4)$$

unde

$\sum_{ob-spec-B}$ – sumă după toate obiectivele strategice specifice privind reducerea costurilor societății, prezentate în Tabelul 48 de mai jos, coloana 2

P^B_i – punctajul aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzut în coloana 4 din Tabelul 48 de mai jos

a^B_i – ponderea setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzută în coloana 3 din Tabelul 48 de mai jos

Pentru fiecare măsură se acordă un punctaj de la 1 la 5 și calificativul asociat punctajului, cu următoarea semnificație:

Punctaj	Calificativ	Semnificație
5	Foarte bine	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat cadrul pentru implementarea completă a obiectivului până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
4	Bine	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat o probabilitate ridicată de implementare a obiectivului până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
3	Satisfăcător	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat posibilitatea implementării obiectivului dar cu o probabilitate limitată de finalizare în perioada de mandat a directorilor
2	Nesatisfăcător	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific a generat posibilitatea implementării obiectivului dar cu o probabilitate redusă de finalizare în perioada de mandat a directorilor
1	Inacceptabil	Progresul implementării setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific nu asigură perspectiva implementării obiectivului în perioada de mandat a directorilor

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic obiectivele strategice specifice privind reducerea costurilor societății, ponderile acestora (coeficienții a^B_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului setului de măsuri prioritare pentru realizarea fiecărui obiectiv strategic specific (punctajele P^B_i și calificativele asociate).

Tabelul 48 – Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind reducerea costurilor

Nr. crt	Măsuri aferente obiectivului strategic specific:		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
1	B.1	Creșterea eficienței energetice a operării serviciilor de transport	40%	3,70	Bine	A se vedea mențiunea nr. 1
2	B.2	Reducerea costurilor unitare de operare a serviciilor de transport furnizate de societate	30%	4,20	Foarte bine	A se vedea mențiunea nr. 2
3	B.3	Creșterea productivității activităților societății	30%	3,80	Bine	A se vedea mențiunea nr. 3

Mențiuni:

- 1) Punctajul P^B_i aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific „i”, prevăzut în coloana 4 din tabelul de mai sus se calculează cu formula:

$$P^B_i = \sum_{măsuri} (a_i + P_i) \quad (4')$$

unde

$\sum \text{măsuri}$ – sumă după toate măsurile prioritare aferente obiectivului strategic specific „I”

P_j – punctajul aferent măsurii prioritare „j” necesare pentru realizarea obiectivului strategic specific „I”

a_j – ponderea măsurii prioritare „j” necesare pentru realizarea obiectivului strategic specific „I”

- 2) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.6 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	B.1.1	Extinderea parcului de material rulant cu echipamente eficiente energetic				
1	B.1.1.1	Extinderea parcului de material rulant cu echipamente achiziționate centralizat	15%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea intensivă a materialului rulant motor achiziționat centralizat. În anul 2023 CFR Călători a câștigat licitația pentru atribuirea competitivă a ramei electrice de lung parcurs furnizate de Alstom
2	B.1.1.2	Achiziționarea în leasing a unor echipamente eficiente energetic	20%	3	Satisfăcător	Societatea a identificat disponibilitatea pe piață a unor rame diesel și a demarat procesul de pregătire a achiziționării acestora în leasing
	B.1.2	Creșterea eficienței energetice a parcului existent de material rulant motor				
3	B.1.2.1	Modernizarea locomotivelor electrice existente	20%	5	Foarte bine	Proiectele de modernizare a locomotivelor finanțate prin PNRR se derulează conform graficului asumat. În plus, în limita fondurilor disponibile, societatea derulează proiecte finanțate din fonduri proprii pentru modernizarea locomotivelor electrice din parcul propriu.
4	B.1.2.2	Modernizarea locomotivelor diesel existente	15%	3	Satisfăcător	În limita fondurilor disponibile, societatea derulează proiecte finanțate din fonduri proprii pentru modernizarea locomotivelor diesel din parcul propriu.
5	B.1.2.3	Reînnoirea parcului de automotoare Desiro	15%	4	Bine	În limita fondurilor disponibile, societatea derulează proiecte finanțate din fonduri proprii pentru modernizarea automotoarelor Desiro din parcul propriu.
6	B.1.2.4	Retragerea progresivă din circulație a automotoarelor care nu pot fi modernizate	15%	3	Satisfăcător	A fost demarat procesul de retragere progresivă din circulație a automotoarelor care nu pot fi modernizate
Punctajul P_j aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific B.1				3,70	Bine	Calculat conform formulei (1)

- 3) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 11.2.7 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform tabelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	B.2.1	Creșterea productivității activităților de operare a trenurilor				
1	B.2.1.1	Reducerea costurilor unitare de operare a trenurilor cu tracțiune diesel	20%	4	Bine	Măsurile adoptate au condus la reducerea cu 1,57% față de anul anterior a consumurilor unitare de energie pentru tracțiunea diesel
2	B.2.1.2	Reducerea costurilor unitare de operare a trenurilor cu tracțiune electrică	20%	4	Bine	Măsurile adoptate au condus la reducerea cu 1,57% față de anul anterior a consumurilor unitare de energie pentru tracțiunea electrică

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
3	B.2.1.3	Creșterea gradului de utilizare a capacității de transport a trenurilor	20%	5	Foarte bine	Măsurile adoptate au condus la creșterea cu 5,88% față de anul anterior a gradului de utilizare a capacității de transport a trenurilor
	B.2.2	Optimizarea compunerii trenurilor				
4	B.2.2.1	Extinderea utilizării ramelor electrice și diesel	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea intensivă a ramelor electrice și diesel care urmează a fi achiziționate în perioada următoare, centralizat și/sau în leasing.
5	B.2.2.2	Utilizarea adecvată a trenurilor cu compunere clasică	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea adecvată a vagoanelor care urmează a fi disponibilizate cu urmare a utilizării ramelor electrice și diesel care urmează a fi achiziționate în perioada următoare centralizat și/sau în leasing.
Punctajul P^0_2 aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific B.2				4,20	Foarte bine	Calculat conform formulei (4')

- 4) Măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific sunt prezentate în paragraful 1.1.2.8 din documentul „Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”. Aceste măsuri sunt structurate pe direcții de acțiune strategică, conform Labelului următor.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru realizarea acestui obiectiv strategic specific, ponderile acestora (coeficienții a^3_j) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare aferente acestui obiectiv strategic specific (punctajele P^3_j și calificativele asociate).

Nr. crt.	Direcția de acțiune strategică / Măsura prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire obiectiv		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
	B.3.1	Optimizarea structurii organizatorice și a lanțurilor de comandă/control				
1	B.3.1.1	Crearea unei structuri proprii de reparare a materialului rulant	20%	4	Bine	Se depun eforturi susținute pentru consolidarea capacității tehnice a SCRL Brașov de a asigura repararea parcului de material rulant motor al companiei. Încă nu a fost identificată o soluție de achiziționare a unui atelier specializat în reparații de vagoane
2	B.3.1.2	Optimizarea structurii organizatorice a societății	20%	4	Bine	A fost inițiat procesul de pregătire a modificării a structurii organizatorice a societății astfel încât să asigure conformitatea cu prevederile Legii nr. 296/2023. Modificarea vizează inclusiv optimizarea lanțurilor de comandă și control în cadrul societății
	B.3.2	Optimizarea modelului de business privind operarea serviciilor de transport				
3	B.3.2.1	Utilizarea materialului rulant achiziționat centralizat	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea intensivă a materialului rulant motor achiziționat centralizat. În anul 2023 CFR Călători a câștigat licitația pentru atribuirea competitivă a ramelor electrice de lung parcurs furnizate de Alstom
4	B.3.2.2	Utilizarea materialului rulant achiziționat în leasing	20%	4	Bine	Societatea este pregătită pentru utilizarea intensivă a materialului rulant motor achiziționat în leasing. Societatea a identificat disponibilitatea pe piață a unor rame diesel și a demarat procesul de pregătire a achiziționării acestora în leasing
5	B.3.2.3	Utilizarea autobuzelor de înlocuire	5%	3	Satisfăcător	Progresul este limitat. Este necesară consolidarea colaborării cu ARF pentru completarea cadrului legal necesar și pentru dimensionarea adecvată a obligației de serviciu public și a compensației de serviciu public
6	B.3.2.4	Implementarea unor servicii comerciale eficiente economic	15%	3	Satisfăcător	Progrese limitate. Este necesară intensificarea eforturilor în acest sens
Punctajul P^3_3 aferent setului de măsuri prioritare pentru realizarea obiectivului strategic specific B.3				3,80	Bine	Calculat conform formulei (6')

Prin aplicarea formulei (4) de mai sus cu datele din Tabelul 48 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății”	Indice (N_{red})	3,88
	Calificativ	Bine

8.5.4 MASURI PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE A SOCIETĂȚII

Indicele care cuantifică realizarea măsurilor prioritare pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății (N_{fez}) se calculează cu formula:

$$N_{fez} = \sum_{\text{măsură-G}} (a^G_i \cdot P^G_i) \quad (5)$$

unde

- $\sum_{\text{măsură-G}}$ – sumă după toate măsurile prioritare pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, prezentate în Tabelul 49 de mai jos, coloana 2
- P^G_i – punctajul aferent măsurii prioritare „i” pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, prevăzut în coloana 4 din Tabelul 49 de mai jos
- a^G_i – ponderea măsurii prioritare „i” pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, prevăzută în coloana 3 din Tabelul 49 de mai jos

Pentru fiecare măsură se acordă un punctaj de la 1 la 5 și calificativul asociat punctajului, cu următoarea semnificație:

Punctaj	Calificativ	Semnificație
5	Foarte bine	Progresul implementării măsurii prioritare a generat cadrul pentru implementarea completă a acesteia până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
4	Bine	Progresul implementării măsurii prioritare a generat o probabilitate ridicată de implementare a acesteia până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
3	Satisfăcător	Progresul implementării măsurii prioritare a generat posibilitatea implementării acesteia, dar cu o probabilitate limitată de finalizare în perioada de mandat a directorilor
2	Nesatisfăcător	Progresul implementării măsurii prioritare a generat posibilitatea implementării acesteia, dar cu o probabilitate redusă de finalizare în perioada de mandat a directorilor
1	Inacceptabil	Progresul implementării măsurii prioritare nu asigură perspectiva implementării acesteia în perioada de mandat a directorilor

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic măsurile prioritare pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății, ponderile acestora (coeficienții a^G_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare (punctajele P^G_i și calificativele asociate).

Tabelul 49 – Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea măsurilor privind asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății

Nr. crt	Măsură prioritare		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire măsură		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
1	G.1	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	20%	2	Nesatisfăcător	A se vedea mențiunea nr. 1 de mai jos

Nr. crt	Măsură prioritară		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor		Mențiuni
	Cod	Denumire măsură		Punctaj	Calificativ	
0	1	2	3	4	5	6
2	G.2	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	20%	3	Satisfăcător	A se vedea mențiunea nr. 2 de mai jos
3	G.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public privind transportul călătorilor pe calea ferată	20%	3	Satisfăcător	A se vedea mențiunea nr. 3 de mai jos
4	G.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre	20%	2	Nesatisfăcător	A se vedea mențiunea nr. 4 de mai jos
5	G.5	Reevaluarea patrimoniului societății	20%	4	Bine	A se vedea mențiunea nr. 5 de mai jos

Mențiuni:

- Progresele sunt insuficiente. Sunt necesare demersuri iterative pe lângă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea inițierii unui proiect de act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr. 276/2023
- Demersurile recurente efectuate până în prezent către Autoritatea pentru Reformă Feroviară au generat efecte limitate, constând în corecții punctuale ale obligației de serviciu public, efectuate prin acte adiționale la contractul de servicii publice. Este necesară intensificarea eforturilor în scopul migrării către un mecanism adecvat de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată.
- Demersurile recurente efectuate până în prezent către Autoritatea pentru Reformă Feroviară au generat efecte limitate, constând în corecții punctuale ale compensației de serviciu public, efectuate prin acte adiționale la contractul de servicii publice. Este necesară intensificarea eforturilor în scopul migrării către un mecanism adecvat de dimensionare a compensației de serviciu public privind transportul călătorilor pe calea ferată.
- Progresele sunt insuficiente. Sunt necesare demersuri iterative 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
- S-a finalizat auditul extern independent din care reiese subcompensarea firmei pentru perioada 2019-2023 și în baza căreia se poate capitaliza societatea.

În vederea atribuirii unui contract sectorial având ca obiect reevaluarea imobilizărilor corporale reprezentând material rulant, terenuri, clădiri, construcții speciale, parc auto existente în evidența contabilă a S.N.T.F.C. „C.F.R. Călători” S.A. la data de 31.12.2023, cu un evaluator autorizat ANEVAR și agreeat de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii, SNIFC „CFR Călători” SA a organizat două proceduri de atribuire prin procedura simplificată inițiate în SEAP care au fost anulate, după cum urmează:

- anunțul de participare cu nr. SCN1138622 din 12.01.2024, prin Raportul procedurii nr. DA3/2/190/01.02.2024 s-a aprobat anularea procedurii în baza prevederilor Art. 225 alin(1), lit. a) din Legea nr. 99/2016 cu modificările și completările ulterioare, deoarece „[...] nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare admisibilă”;
- anunțul de participare cu nr. SCN1140196 din 12.02.2024, prin Nota DA3/2/305/21.02.2024 s-a aprobat anularea procedurii în baza prevederilor Art. 225 alin(1), lit. a) din Legea nr. 99/2016 cu modificările și completările ulterioare, deoarece „[...] nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare”.

Prin aplicarea formulei (5) de mai sus cu datele din Tabelul 49 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății”	Indice (N _{rez})	2,80
	Calificativ	Satisfăcător

8.5.5 DETERMINAREA INDICELUI AGREGAT AFERENT CRITERIULUI

Tabelul de mai jos sintetizează concluziile analizelor prezentate în paragrafele anterioare cu privire la implementarea componentei de management a planului de administrare.

Tabelul 50 – Sinteza evaluărilor privind implementarea componentei de management a planului de administrare

Nr. crt	Criteriu specific de evaluare	Indice	Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
				Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5
1	Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind creșterea veniturilor proprii ale societății	N _{ven}	35	3,52	Bine
2	Realizarea măsurilor aferente obiectivului strategic general privind reducerea costurilor societății	N _{red}	30	3,88	Bine
3	Realizarea măsurilor pentru asigurarea fezabilității planului de administrare al societății	N _{fez}	35	2,80	Satisfăcător

Prin aplicarea formulei (2) de mai sus cu datele din Tabelul 50 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului principal „Implementarea componentei de management a planului de administrare”	Indice agregat (N _{CM})	3,37
	Calificativ	Bine

8.6 CRITERIUL: IMPLEMENTAREA INVESTIȚIILOR FINANȚATE PRIN PNRR

8.6.1 MODALITATEA SPECIFICĂ DE EVALUARE

Indicele agregat privind implementarea investițiilor finanțate prin PNRR (N_{PNR}) se calculează cu formula:

$$N_{PNR} = \sum_{\text{proiecte}} (a^{PNR}_i * p^{PNR}_i) \quad (6)$$

unde

$\sum_{\text{proiecte}}$ – sumă după toate proiectele principale de investiții finanțate din PNRR, prezentate în Tabelul 51 de mai jos, coloana 1

p^{PNR}_i – punctajul aferent proiectului „i”, prevăzut în coloana 8 din Tabelul 51 de mai jos

a^{PNR}_i – ponderea proiectului „i”, prevăzută în coloana 7 din Tabelul 51 de mai jos

Pentru fiecare proiect principal de investiții finanțate din PNRR se acordă un punctaj de la 1 la 5 și calificativul asociat punctajului, cu următoarea semnificație:

Punctaj	Calificativ	Semnificație
5	Foarte bine	Progresul implementării proiectului a generat cadrul pentru implementarea completă a acestuia până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
4	Bine	Progresul implementării proiectului a generat o probabilitate ridicată de implementare a acestuia până la finalizarea perioadei de mandat a directorilor
3	Satisfăcător	Progresul implementării proiectului a generat posibilitatea implementării acestuia, dar cu o probabilitate limitată de finalizare în perioada de mandat a directorilor
2	Nesatisfăcător	Progresul implementării proiectului a generat posibilitatea implementării acestuia, dar cu o probabilitate redusă de finalizare în perioada de mandat a directorilor
1	Inacceptabil	Progresul implementării proiectului nu asigură perspectiva implementării acestuia în perioada de mandat a directorilor

Mențiune: Reguliile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

8.6.2 DETERMINAREA INDICELUI AGREGAT AFERENT CRITERIULUI

Conform calendarului stabilit prin PNRR, până la sfârșitul anului 2023 trebuiau finalizate procedurile de atribuire a execuției contractelor de execuție a proiectelor și, de asemenea, trebuiau încheiate contractele cu entitățile declarate câștigătoare în cadrul procedurilor de atribuire. Ca urmare, analiza vizează realizarea acestor obiective.

Tabelul următor prezintă sintetic proiectele principale de investiții finanțate din PNRR ponderile acestora (coeficienții a^{PNR}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește asigurarea progresului fiecărei măsuri prioritare (punctajele p^{PNR}_i și calificativele asociate). De asemenea, sunt prezentate termenele de finalizare, datele de inițiere și finalizare a procedurilor de atribuire a contractelor și datele de referință privind contractele încheiate (numărul contractului și data încheierii contractului).

Tabelul 51 – Evaluarea activității directorilor referitoare la implementarea investițiilor finanțate prin PNRR

Nr. crt	Obiectul procedurii de atribuire a contractului	Termen finalizare	Derulare procedură		Contract		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
			Inițiere	Finalizare	Nr	Data		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Servicii de modernizare locomotivă electrică 5100 kW în locomotivă electrică cu motoare electrice de tracțiune asincrone și sistem ETCS nivel 2 și achiziția de servicii de mentenanță pentru locomotivele modernizate	31.12.2023	21.05.2023	17.10.2023	377	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
2	Servicii de modernizare locomotivă electrică 5100 kW în locomotivă electrică cu motoare electrice de tracțiune asincrone și achiziția de servicii de mentenanță pentru locomotivele modernizate	31.12.2023	19.05.2023	18.09.2023	378	19.12.2023	10%	5	Foarte bine

Nr. crt	Obiectul procedurii de atribuire a contractului	Termen finalizare	Derulare procedură		Contract		Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
			Inițiere	Finalizare	Nr	Data		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	Servicii de modernizare vagon clasa a II-a seria 2190 și achiziție servicii de mentenanță vagon clasa a II-a modernizat	31.12.2023	19.05.2023	18.09.2023	383	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
4	Servicii de modernizare vagon de dormit și achiziție servicii de mentenanță vagon de dormit modernizat	31.12.2023	19.05.2023	08.09.2023	381	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
5	Servicii de modernizare vagon seria 2190 în vagon cuseta și achiziție servicii de mentenanță la vagonul modernizat	31.12.2023	19.05.2023	08.09.2023	382	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
6	Servicii de modernizare vagon clasa I seria 1980 și achiziție servicii de mentenanță vagon clasa I modernizat	31.12.2023	19.05.2023	19.09.2023	386	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
7	Servicii de modernizare vagon clasa a II-a seria 2076 și achiziție servicii de mentenanță vagon clasa a II-a modernizat	31.12.2023	10.06.2023	29.09.2023	385	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
8	Servicii de modernizare vagon seria 2076 în vagon clasa a II-a cu dotări PRM, transport biciclete/schiori și achiziție servicii de mentenanță vagon clasa a II-a modernizat	31.12.2023	10.06.2023	29.09.2023	384	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
9	Servicii de modernizare vagon bar-bistro seria 8976 și achiziție servicii de mentenanță vagon bar-bistro modernizat	31.12.2023	11.10.2023	05.12.2023	387	19.12.2023	10%	5	Foarte bine
10	Servicii de modernizare vagon clasa a I-a seria 1976 și achiziție servicii de mentenanță vagon clasa a I-a modernizat	31.12.2023	25.10.2023	03.01.2023	10	11.01.2024	10%	4	Bine

Mențiuni:

Prin aplicarea formulei (6) de mai sus cu datele din Tabelul 51 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului principal „Implementarea investițiilor finanțate prin PNRR”	Indice agregat (N_{PNR})	4,90
	Calificativ	Foarte bine

8.7 CRITERIUL: ÎMBUNĂTĂȚIREA REZULTATELOR SOCIETĂȚII

8.7.1 MODALITATEA SPECIFICĂ DE EVALUARE

Activitatea directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor societății este evaluată prin prisma indicatorilor cheie de performanță aprobați de acționar prin Hotărârea AGA nr. 4 din 1.03.2024. Având în vedere structura setului de indicatori cheie de performanță, pentru evaluare se utilizează următoarele criterii specifice:

- Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari
- Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice
- Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor
- Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă

Indicele agregat privind îmbunătățirea rezultatelor societății (N_{rez}) se calculează cu formula:

$$N_{rez} = a_{fin} * N_{fin} + a_{osp} * N_{osp} + a_{omr} * N_{omr} + a_{guv} * N_{guv} \quad (7)$$

unde:

- N_{fin} - indicele privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari, calculat conform prevederilor paragrafului 8.7.2 de mai jos
- a_{fin} - ponderea criteriului referitor la îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari, conform datelor din Tabelul 52 de mai jos [%]
- N_{osp} - indicele privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice, calculat conform prevederilor paragrafului 8.7.3 de mai jos
- a_{osp} - ponderea criteriului referitor la îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice, conform datelor din Tabelul 52 de mai jos [%]
- N_{omr} - indicele privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor, calculat conform prevederilor paragrafului 8.7.4 de mai jos
- a_{omr} - ponderea criteriului referitor la îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor, conform datelor din Tabelul 52 de mai jos [%]
- N_{guv} - indicele privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă, calculat conform prevederilor paragrafului 8.7.5 de mai jos
- a_{guv} - ponderea criteriului referitor la îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă, conform datelor din Tabelul 52 de mai jos [%]

Ponderile criteriilor de evaluare a activității directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor societății sunt cele din tabelul următor:

Tabelul 52 - Ponderele criteriilor specifice de evaluare a îmbunătățirii rezultatelor societății

Criteriu specific de evaluare	Pondere	
	Coeficient	Valoare
1	2	3
Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari	a_{fin}	25%
Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice	a_{osp}	25%
Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor	a_{omr}	25%
Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă	a_{guv}	25%

8.7.2 INDICATORII FINANCIARI

Acest criteriu specific de evaluare se referă la analiza evoluției față de anul anterior a valorilor aferente indicatorilor cheie de performanță financiari stabiliți prin planul de administrare și aprobați de acționar prin Hotărârea AGA nr. 4 din 1.03.2024.

Indicele aferent criteriului specific privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari (N_{fin}) se calculează cu formula:

$$N_{fin} = \sum_{ICP_{fin}} (a^{fin}_i * p^{fin}_i) \quad (8)$$

unde

$\sum_{ICP_{fin}}$ – sumă după toți indicatorii cheie de performanță din Tabelul 53 de mai jos

p^{fin}_i – punctajul aferent indicatorului „i”, prevăzut în coloana 8 din Tabelul 53 de mai jos

a^{fin}_i – ponderea indicatorului „i”, prevăzută în coloana 4 din Tabelul 53 de mai jos [%]

Punctajul aferent indicatorului „i” (coloana 8 din Tabelul 53 de mai jos) se determină în raport de variația în raport de anul anterior a valorilor realizate (coloana 7 din tabel) conform regulilor prezentate în tabelul următor

Variație [%]	Punctaj acordat	Calificativ asociat
$\geq 0\%$	5	Foarte bine
$\geq -10\%$	4	Bine
$\geq -30\%$	3	Satisfăcător
$\geq -50\%$	2	Nesatisfăcător
$< -50\%$	1	Inacceptabil

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță financiari, ponderile acestora (coeficienții a^{fin}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari (punctajele p^{fin}_i și calificativele asociate).

Tabelul 53 – Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari

Nr. crt	Indicator cheie de performanță		UM	Pondere [%]	Realizat		Variație [%]	Evaluarea activității directorilor	
	Cod	Denumire			2022	2023		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20%	109,37%	81,20%	-25,75%	3	Satisfăcător
2	III.2.2	Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20%	92,42%	95,75%	3,60%	5	Foarte bine
3	V.1.1	Reducerea creanțelor: Total creanțe	mil lei	10%	132 830,82	216 538,00	63,02%	5	Foarte bine
4	V.2.2	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datoriile restante	mil lei	10%	67 647,75	108 166,00	59,90%	5	Foarte bine
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20%	19,93%	15,89%	-20,27%	3	Satisfăcător
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mil lei/persoană/an	20%	233,74	274,36	17,38%	5	Foarte bine

Mențiune: Variația în raport de anul anterior (coloana 7 din tabel) a valorilor realizate se calculează cu formula

$$V_i = 100 * (V_{ort} - V_{ant}) / V_{ant} \quad [\%]$$

unde

V_{ort} - valoarea realizată în anul curent (coloana 6 din tabel)

V_{ant} - valoarea realizată în anul anterior (coloana 5 din tabel)

Prin aplicarea formulei (8) de mai sus cu datele din Tabelul 53 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor financiari”	Indice (N_{fin})	4,20
	Calificativ	Foarte bine

8.7.3 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Acest criteriu specific de evaluare se referă la analiza evoluției față de anul anterior a valorilor aferente indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice stabiliți prin planul de administrare și aprobați de acționar prin Hotărârea AGA nr. 4 din 1.03.2024.

Indicele aferent criteriului specific privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice (N_{osp}) se calculează cu formula:

$$N_{osp} = \sum_{ICP_{osp}} (a^{osp}_i * P^{osp}_i) \quad (9)$$

unde

$\sum_{ICP_{osp}}$ – sumă după toți indicatorii cheie de performanță din Tabelul 54 de mai jos

P^{osp}_i – punctajul aferent indicatorului „i”, prevăzut în coloana 8 din Tabelul 54 de mai jos

a^{osp}_i – ponderea indicatorului „i”, prevăzută în coloana 4 din Tabelul 54 de mai jos [%]

Punctajul aferent indicatorului „i” (coloana 8 din Tabelul 54 de mai jos) se determină în raport de variația în raport de anul anterior a valorilor realizate (coloana 7 din tabel) conform regulilor prezentate în tabelul următor

Variație [%]	Punctaj acordat	Calificativ asociat
$\geq 0\%$	5	Foarte bine
$\geq -10\%$	4	Bine
$\geq -30\%$	3	Satisfăcător
$\geq -50\%$	2	Nesatisfăcător
$< -50\%$	1	Inacceptabil

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice, ponderile acestora (coeficienții a^{osp}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor aferente acestor indicatori (punctajele P^{osp}_i și calificativele asociate).

Tabelul 54 – Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice

Nr. crt	Indicator cheie de performanță		UM	Pondere [%]	Realizat		Variație [%]	Evaluarea activității directorilor	
	Cod	Denumire			2022	2023		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1	Călători expediați	mii	20%	53 689,34	56 412,69	5,07%	5	Foarte bine
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mli căl-km	20%	4 929 524,61	5 208 391,13	5,66%	5	Foarte bine
3	A.3	Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35%	46 969,79	47 622,64	1,39%	5	Foarte bine
4	A.8.1	Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10%	0,63%	0,86%	35,79%	5	Foarte bine
5	A.10.1	Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5%	0	1	N.A.	5	Foarte bine
6	A.10.2	Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3%	N.A.	63,51%	N.A.	5	Foarte bine
7	A.11.1	Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	4%	100,00%	100,00%	0,00%	5	Foarte bine
8	A.11.2	Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3%	7 976	8 774	10,01%	5	Foarte bine

Mențiuni:

- 1) Variația în raport de anul anterior (coloana 7 din tabel) a valorilor realizate se calculează cu formula

$$V_i = 100 * (V_{crt} - V_{ant}) / V_{ant} \quad [\%]$$

unde

V_{crt} - valoarea realizată în anul curent (coloana 6 din tabel)

V_{ant} - valoarea realizată în anul anterior (coloana 5 din tabel)

- 2) Prin excepție față de regulile menționate mai sus, s-a acordat punctaj maxim (5 puncte) pentru indicatorii 5 (*Înfectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor*) și 6 (*Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății*) deoarece:
- în anul 2022 nu s-a realizat un sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor;
 - realizarea unui astfel de sondaj în anul 2023 reprezintă o îmbunătățire evidentă față de anul anterior.

Prin aplicarea formulei (9) de mai sus cu datele din Tabelul 54 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice”	Indice (N_{osp})	5,00
	Calificativ	Foarte bine

8.7.4 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Acest criteriu specific de evaluare se referă la analiza evoluției față de anul anterior a valorilor aferente indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor stabiliți prin planul de administrare și aprobați de acționar prin Hotărârea AGA nr. 4 din 1.03.2024.

Indicele aferent criteriului specific privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor (N_{omr}) se calculează cu formula:

$$N_{omr} = \sum_{ICP_{omr}} (a^{omr}_i + P^{omr}_i) \quad (10)$$

unde

$\sum_{ICP_{omr}}$ – sumă după toți indicatorii cheie de performanță din Tabelul 55 de mai jos

P^{omr}_i – punctajul aferent indicatorului „i”, prevăzut în coloana 8 din Tabelul 55 de mai jos

a^{omr}_i – ponderea indicatorului „i”, prevăzută în coloana 4 din Tabelul 55 de mai jos [%]

Punctajul aferent indicatorului „i” (coloana 8 din Tabelul 55 de mai jos) se determină în raport de variația în raport de anul anterior a valorilor realizate (coloana 7 din tabel) conform regulilor prezentate în tabelul următor

Variație [%]	Punctaj acordat	Calificativ asociat
$\geq 0\%$	5	Foarte bine
$\geq -10\%$	4	Bine
$\geq -30\%$	3	Satisfăcător
$\geq -50\%$	2	Nesatisfăcător
$< -50\%$	1	inacceptabil

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor, ponderile acestora (coeficienții a^{omr}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor aferente acestor indicatori (punctajele P^{omr}_i și calificativele asociate).

Tabelul 55 – Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor

Nr. crt	Indicator cheie de performanță		UM	Pondere [%]	Realizat		Variație [%]	Evaluarea activității directorilor	
	Cod	Denumire			2022	2023		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	B.7.7	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	12%	N.A.	100,00%	N.A.	N.A.	N.A.
10	C.7.5	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	12%	N.A.	100,00%	N.A.	N.A.	N.A.

Nr. crt.	Indicator cheie de performanță		UM	Pondere [%]	Realizat		Variație [%]	Evaluarea activității directorilor	
	Cod	Denumire			2022	2023		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	B.8.7	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	12%	53,29%	77,07%	44,63%	5	Foarte bine
12	C.8.5	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	12%	84,15%	93,13%	10,67%	5	Foarte bine
13	B.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10%	0	0	N.A.	N.A.	N.A.
14	B.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10%	4	1	-75,00%	1	Inacceptabil
15	D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6%	42,35%	44,84%	5,88%	5	Foarte bine
16	D.5.3	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8%	1 004,59	972,92	-3,15%	4	Bine
17	D.5.6	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8%	155,16	152,72	-1,57%	4	Bine
18	E.1	Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	10%	0,00%	0,00%	N.A.	N.A.	N.A.

Mențiuni:

- 1) Variația în raport de anul anterior (coloana 7 din tabel) a valorilor realizate se calculează cu formula

$$V_i = 100 * (V_{crt} - V_{ant}) / V_{ant} \quad [\%]$$

unde

V_{crt} - valoarea realizată în anul curent (coloana 6 din tabel)

V_{ant} - valoarea realizată în anul anterior (coloana 5 din tabel)

- 2) Nu au fost acordate punctaje pentru indicatorii B.7.7, C.7.5, B.7 și E.1 (pozițiile 9, 10, 13 și 18 din tabel) deoarece, având în vedere că în anul 2022 societatea nu a beneficiat de fonduri europene nerambursabile, nu există o referință pentru a calcula variația în raport de anul anterior a valorilor realizate pentru acești indicatori.

Prin aplicarea formulei (10) de mai sus cu datele din Tabelul 55 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali privind managementul resurselor”	Indice (N_{omr})	4,00
	Calificativ	Bine

Mențiuni:

- a) Formula (10) de mai sus a fost aplicată luând în considerare doar indicatorii pentru care s-a putut calcula variația în raport de anul anterior (a se vedea mențiunea 3 de mai sus). Ponderea cumulată a acestor indicatori (a se vedea coloana 7 din tabel) este de 56%.
- b) Pentru a evita donaturarea analizei aferente acestui criteriu specific, rezultatul aplicării formulei (10) conform mențiunii anterioare a fost corectat prin înmulțirea cu coeficientul $100/56 = 1,7857143$.

8.7.5 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Acest criteriu specific de evaluare se referă la analiza evoluției față de anul anterior a valorilor aferente indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă stabiliți prin planul de administrare și aprobați de acționar prin Hotărârea AGA nr. 4 din 1.03.2024.

Indicele aferent criteriului specific privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanța corporativă (N_{guv}) se calculează cu formula:

$$N_{guv} = \sum ICP_{guv} (a^{guv}_i * p^{guv}_i) \quad (11)$$

unde

- $\sum_{ICP_{guv}}$ – sumă după toți indicatorii cheie de performanță din Tabelul 56 de mai jos
 P^{guv}_i – punctajul aferent indicatorului „i”, prevăzut în coloana 8 din Tabelul 56 de mai jos
 a^{guv}_i – ponderea indicatorului „i”, prevăzută în coloana 4 din Tabelul 56 de mai jos [%]

Punctajul aferent indicatorului „i” (coloana 8 din Tabelul 56 de mai jos) se determină în raport de variația în raport de anul anterior a valorilor realizate (coloana 7 din tabel) conform regulilor prezentate în tabelul următor

Variație [%]	Punctaj acordat	Calificativ asociat
$\geq 0\%$	5	Foarte bine
$\geq -10\%$	4	Bine
$\geq -30\%$	3	Satisfăcător
$\geq -50\%$	2	Nesatisfăcător
$< -50\%$	1	Inacceptabil

Mențiune: Regulile de asociere a calificativului în raport de punctaj sunt cele prevăzute în Tabelul 44 de mai sus.

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță privind guvernanta corporativă, ponderile acestora (coeficienții a^{guv}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește îmbunătățirea rezultatelor aferente acestor indicatori (punctajele P^{guv}_i și calificativele asociate).

Tabelul 56 – Evaluarea activității directorilor privind îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă

Nr. crt	Indicator cheie de performanță		UM	Pondere [%]	Realizat		Variație [%]	Evaluarea activității directorilor	
	Cod	Denumire			2022	2023		Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	20%	106,66%	106,66%	0,00%	5	Foarte bine
2	G.2	Stabilirea și implementarea politici privind riscurile asociate activității societății	%	20%	100,00%	100,00%	0,00%	5	Foarte bine
3	G.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	20%	50,00%	50,00%	-50,00%	2	Nesatisfăcător
4	G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20%	100,00%	100,00%	0,00%	5	Foarte bine
5	G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20%	75,00%	75,00%	25,00%	3	Satisfăcător

Mențiuni:

- 1) Variația în raport de anul anterior (coloana 7 din tabel) a valorilor realizate se calculează cu formula

$$V_i = 100 * (V_{crt} - V_{ant}) / V_{ant} \quad [\%]$$

unde

V_{crt} - valoarea realizată în anul curent (coloana 6 din tabel)

V_{ant} - valoarea realizată în anul anterior (coloana 5 din tabel)

- 2) Prin excepție față de regulile menționate mai sus, nu s-a acordat punctaj maxim (5 puncte) pentru indicatorii G.3 și G.5 deoarece în aceste cazuri s-a menținut nerealizarea obiectivelor asumate. În aceste cazuri variația a fost calculată în raport de obiectivele asumate prin planul de administrare, utilizând formula:

$$V_i = 100 * (V_{crt} - V_{obj}) / V_{obj} \quad [\%] \quad \text{pentru } i = 3 \text{ și } i = 5$$

unde

V_{crt} - valoarea realizată în anul curent (coloana 6 din tabel)

V_{obj} - obiectivul asumat prin planul de administrare (100%)

Prin aplicarea formulei (11) de mai sus cu datele din Tabelul 56 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor privind guvernanta corporativă”	Indice (N_{guv})	4,00
	Calificativ	Bine

8.7.6 DETERMINAREA INDICELUI AGREGAT AFERENT CRITERIULUI

Tabelul de mai jos sintetizează concluziile analizelor prezentate în paragrafele anterioare cu privire la îmbunătățirea rezultatelor societății.

Tabelul 57 – Sinteza evaluărilor privind îmbunătățirea rezultatelor societății

Nr. crt	Criteriu specific de evaluare	Indice	Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
				Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5
1	Îmbunătățirea rezultatelor aferente Indicatorilor financiari	N_{fin}	25%	4,20	Foarte bine
2	Îmbunătățirea rezultatelor aferente indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice	N_{asp}	25%	5,00	Foarte bine
3	Îmbunătățirea rezultatelor aferente Indicatorilor operaționali privind managementul resurselor	N_{omr}	25%	4,00	Bine
4	Îmbunătățirea rezultatelor aferente Indicatorilor privind guvernarea corporativă	N_{guy}	25%	4,00	Bine

Prin aplicarea formulei (7) de mai sus cu datele din Tabelul 57 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului principal „Îmbunătățirea rezultatelor societății”	Indice agregat (N_{rez})	4,30
	Calificativ	Foarte bine

8.8 CRITERIUL: COLABORAREA CU CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

8.8.1 MODALITATEA SPECIFICĂ DE EVALUARE

Activitatea directorilor în ceea ce privește colaborarea cu Consiliul de Administrație este evaluată pe baza următoarelor criterii specifice:

- a) Realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație.
- b) Implementarea deciziilor Consiliului de Administrație.

Indicele agregat privind colaborarea cu Consiliul de Administrație (N_{CA}) se calculează cu formula:

$$N_{CA} = a_{rap} * N_{rap} + a_{dec} * N_{dec} \quad (12)$$

unde:

- N_{rap} - indicele privind realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație, calculat conform prevederilor paragrafului 8.8.2 de mai jos
- a_{rap} - ponderea criteriului privind realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație, conform datelor din Tabelul 58 de mai jos [%]
- N_{dec} - indicele (punctajul) privind implementarea deciziilor Consiliului de Administrație, calculat conform prevederilor paragrafului 8.8.3 de mai jos
- a_{dec} - ponderea criteriului privind implementarea deciziilor Consiliului de Administrație, conform datelor din Tabelul 58 de mai jos [%]

Ponderile criteriilor de evaluare a activității directorilor în ceea ce privește colaborarea cu Consiliul de Administrație sunt cele din tabelul următor:

Tabelul 58 - Ponderele criteriilor specifice de evaluare a colaborării cu Consiliul de Administrație

Criteriu specific de evaluare	Pondere	
	Coefficient	Valoare
1	2	3
Realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație	a_{rap}	40%
Implementarea deciziilor Consiliului de Administrație	a_{dec}	60%

8.8.2 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE RAPORTARE CĂTRE CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

Evaluarea privind realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație se referă la rapoartele prezentate de directori în conformitate cu prevederile art. 54 din OUG nr. 109/2011.

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

Rapoartele trimestriale ale directorilor sunt analizate prin prisma a două criterii de bază:

- respectarea termenului de prezentare
- conținutul raportului

Pentru fiecare criteriu de bază se acordă un punctaj în conformitate cu Tabelul 44 de mai sus. Analiza este prezentată în Tabelul 59 de mai jos.

Indicele aferent criteriului specific privind raportarea activității directorilor (N_{rap}) se calculează cu formula:

$$N_{rap} = \sum_{criterii} (a^{rap}_i \cdot p^{rap}_i) \quad (14)$$

unde

$\sum_{criterii}$ – sumă după toate criteriile de evaluare utilizate în Tabelul 59 de mai jos

p^{rap}_i – punctajul aferent criteriului „i”, prevăzut în coloana 3 din Tabelul 59 de mai jos

a^{rap}_i – ponderea criteriului „i”, prevăzută în coloana 5 din Tabelul 59 de mai jos [%]

Tabelul următor prezintă analiza obligațiilor de raportare trimestrială ale directorilor, prevăzute art. 54 din OUG nr. 109/2011, prin prisma criteriilor „Respectarea termenului” și „Conținutul raportului”. Pentru fiecare criteriu analizat sunt prezentate ponderile acestora (coeficienții a^{rap}_i) și evaluarea activității directorilor în ceea ce privește realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație prin prisma criteriului respectiv (punctajele p^{rap}_i și calificativele asociate).

Tabelul 59 – Evaluarea activității directorilor privind raportarea trimestrială către Consiliul de Administrație

Referințe			Evaluarea activității directorilor		Pondere [%]	Mențiuni
Nr. crt.	Raport analizat	Criteriu de bază	Punctaj	Calificativ		
0	1	2	3	4	5	6
1	Trimestrul I 2023	Respectarea termenului	1	Inacceptabil	5,00%	Raportul nu a fost prezentat
		Conținutul raportului	4	Bine	20,00%	A se vedea mențiunea 1 de mai jos
2	Trimestrul II 2023	Respectarea termenului	3	Satisfăcător	5,00%	Raport prezentat în data de 9.05.2024
		Conținutul raportului	5	Foarte bine	20,00%	A se vedea mențiunea 2 de mai jos
3	Trimestrul III 2023	Respectarea termenului	1	Inacceptabil	5,00%	Raportul nu a fost prezentat
		Conținutul raportului	4	Bine	20,00%	A se vedea mențiunea 3 de mai jos
4	Trimestrul IV 2023	Respectarea termenului	4	Bine	5,00%	Raport prezentat în data de 9.05.2024
		Conținutul raportului	5	Foarte bine	20,00%	A se vedea mențiunea 4 de mai jos

Mențiuni:

- 1) Nu a fost prezentat un raport distinct al directorilor aferent trimestrului I al anului 2023, ceea ce înseamnă nerespectarea prevederilor art. 54 din OUG nr. 109/2011 și a condus la acordarea calificativului „Inacceptabil”. A fost prezentat un raport aferent semestrului I al anului 2023, care a inclus implicit și prezentarea activității din trimestrul I. Deși conținutul acestui raport este complet și asigură conformitatea cu prevederile legale în vigoare, nu a putut fi acordat calificativul maxim deoarece activitatea din trimestrul I nu a făcut obiectul unui raport separat.
- 2) Conținutul raportului aferent semestrului I al anului 2023 este complet și asigură conformitatea cu prevederile legale în vigoare, ceea ce justifică acordarea calificativului maxim.
- 3) Nu a fost prezentat un raport distinct al directorilor aferent trimestrului III al anului 2023, ceea ce înseamnă nerespectarea prevederilor art. 54 din OUG nr. 109/2011 și a condus la acordarea calificativului „Inacceptabil”. A fost prezentat un raport aferent semestrului II al anului 2023, care a inclus implicit și prezentarea activității din trimestrul III. Deși conținutul acestui raport este complet și asigură conformitatea cu prevederile legale în vigoare, nu a putut fi acordat calificativul maxim deoarece activitatea din trimestrul III nu a făcut obiectul unui raport separat.
- 4) Conținutul raportului aferent semestrului II al anului 2023 este complet și asigură conformitatea cu prevederile legale în vigoare, ceea ce justifică acordarea calificativului maxim.

Prin aplicarea formulei (14) de mai sus cu datele din Tabelul 59 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație”	Indice (N_{rap})	4,05
	Calificativ	Foarte bine

8.8.3 IMPLEMENTAREA DECIZIILOR CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE

Directorul general și directorul financiar au dus la îndeplinire toate actele necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al Societății, cu respectarea limitelor de competență stabilite de legislația în vigoare, Actul Constitutiv și hotărârile Adunării Generale a Acționarilor, precum și sarcinile care i-au fost atribuite în contractul de mandat încheiat cu Societatea.

La nivel de colaborare directă între conducerea CFR Călători și Consiliul de administrație au existat întâlniri de lucru și predictibilitate în solicitările de aprobare la nivelul Consiliului de Administrație.

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 integral de către conducerea executivă în scopul îmbunătățirii activității de management.

Ca urmare, având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului specific „Implementarea deciziilor Consiliului de Administrație”	Indice (N_{dec})	5
	Calificativ	Foarte bine

8.8.4 DETERMINAREA INDICELUI AGREGAT AFERENT CRITERIULUI

Tabelul de mai jos sintetizează concluziile analizelor prezentate în paragrafele anterioare cu privire la colaborarea cu Consiliul de Administrație.

Tabelul 60 – Sinteza evaluărilor privind colaborarea cu Consiliul de Administrație

Nr. crt	Criteriu specific de evaluare	Indice	Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
				Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5
1	Realizarea obligațiilor de raportare către Consiliul de Administrație	N_{rap}	40	4,05	Foarte bine
2	Implementarea deciziilor Consiliului de Administrație	N_{dec}	60	5,00	Foarte bine

Prin aplicarea formulei (12) de mai sus cu datele din Tabelul 60 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

Evaluarea aferentă criteriului principal „Colaborarea cu Consiliul de Administrație”	Indice agregat (N_{ca})	4,62
	Calificativ	Foarte bine

8.9 DETERMINAREA INDICELUI GLOBAL PRIVIND ACTIVITATEA DIRECTORILOR

Tabelul de mai jos sintetizează concluziile analizelor prezentate în cadrul acestui capitol cu privire la evaluarea activității directorilor.

Tabelul 61 – Sinteza evaluărilor privind activitatea directorilor în anul 2023

Nr. crt	Criteriu principal de evaluare	Indice agregat	Pondere [%]	Evaluarea activității directorilor	
				Punctaj	Calificativ
0	1	2	3	4	5
1	Implementarea componentei de management a planului de administrare	N _{CM}	30%	3,37	Bine
2	Implementarea investițiilor finanțate prin PNRR	N _{PNR}	25%	4,90	Foarte bine
3	Îmbunătățirea rezultatelor societății	N _{rez}	25%	4,30	Foarte bine
4	Colaborarea cu Consiliul de Administrație	N _{CA}	20%	4,62	Foarte bine

Prin aplicarea formulei (1) de mai sus cu datele din Tabelul 61 și având în vedere Tabelul 44 de mai sus rezultă:

EVALUAREA ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR ÎN ANUL 2023

Indice global (N _{dir})	4,24
Calificativ global	Foarte bine

CAPITOLUL 9

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 în continuare acțiunile necesare în vederea îmbunătățirii serviciilor de transport furnizate de CFR Călători, cu consecințe în creșterea progresivă a veniturilor societății și reducerea cheltuielilor în scopul realizării obiectivelor strategice generale și specifice stabilite în Planul de Management, componentă a Planului de Administrare al CFR Călători.

Recomandarea nr. 2

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2024.