

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAȘ DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII

ÎN ANUL 2024, SEMESTRUL II

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

privind activitatea de administrare a societății

în anul 2024, semestrul II

Versiune: 1.0

Elaborat: afeb 2025

Actualizat: feb 2025

Pentru și în numele Consiliului de Administrație:

Președinte Consiliu de Administrație

Gabriel POPA



CUPRINS

Cap. 1 Considerații preliminare	9
Cap. 2 Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății	12
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	12
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar	12
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	13
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	15
2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier	15
2.2.2 Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport	17
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru	19
2.3.1 Consecințe asupra transportului feroviar	19
2.3.2 Consecințe asupra economiei naționale	21
2.4 Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport	23
Cap. 3 Prezentare generală a societății și a mediului de business	26
3.1 Structura sistemului de transport	26
3.2 Organizarea sistemului feroviar român	27
3.3 Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică	28
3.4 Contextul de piață	28
3.4.1 Identificarea piețelor și a concurenților	28
3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători	29
3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători	30
3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători	30
3.4.2 Mediul concurențial pe piața transporturilor	30
3.4.2.1 La nivel național	30
3.4.2.2 La nivel internațional	31
3.5 Evoluția CFR Călători pe piețele relevante	31
3.5.1 Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători	31
3.5.2 Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători	33
3.5.3 Evoluția pe piața transporturilor publice de călători	34
3.6 Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	36
Cap. 4 Administrarea societății în perioada analizată	37
4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată	37
4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată	38
4.3 Principalele decizii adoptate de Consiliul de Administrație în perioada analizată	39
4.4 Priorități strategice privind dezvoltarea societății	41
4.4.1 Considerații de ordin general	41
4.4.2 Obiective strategice generale	41
4.4.3 Obiective strategice specifice	42
4.4.4 Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății	42
4.4.5 Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății	44

4.4.6	Măsuri prioritare pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	45
4.4.6.1	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	45
4.4.6.2	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	47
4.4.6.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	51
4.4.6.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre	53
4.4.6.5	Reevaluarea patrimoniului societății	55

Cap. 5 Aspecte relevante privind rezultatele activității de administrare a societății în perioada analizată 57

5.1	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar	57
5.1.1	Veriturile societății	58
5.1.2	Cheltuielile societății	59
5.1.3	Rezultat brut	59
5.1.4	Plăți restante	60
5.1.5	Creanțe restante	60
5.2	Realizarea obligațiilor de serviciu public	60
5.2.1	Indicatorul Tren-km	61
5.2.2	Indicatorul Călători expediați	63
5.2.3	Indicatorul Călători km	65
5.3	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	68
5.3.1	Materialul rulant	68
5.3.1.1	Material rulant motor	68
5.3.1.2	Vagoane	70
5.3.2	Resursele umane	73
5.3.3	Energia pentru tracțiune	75
5.3.3.1	Consumul de motorină	75
5.3.3.2	Consumul de energie electrică pentru tracțiune	76
5.4	Investiții	77
5.4.1	Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile	77
5.4.2	Investiții finanțate de la bugetul de stat	79
5.4.3	Investiții finanțate din fonduri proprii	79
5.5	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	81

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 82

6.1	Pentru administratorii neexecutivi	82
6.1.1	Indicatori financiar	82
6.1.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiar	82
6.1.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	82
6.1.2	Indicatori operaționali orientați spre servicii publice	84
6.1.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	84
6.1.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	85
6.1.3	Indicatori operaționali privind managementul resurselor	88
6.1.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	88
6.1.3.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	88
6.1.4	Indicatori privind guvernarea corporativă	91
6.1.4.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă	91
6.1.4.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă	92
6.1.4.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	92
6.1.4.2.2	Stabilirea și implementarea politicilor privind riscurile asociate activității societății	94
6.1.4.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	95

6.1.4.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	96
6.1.4.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	97
6.2	Pentru administratorii executivi	99
6.2.1	Indicatorii financiari	99
6.2.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	99
6.2.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	99
6.2.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	101
6.2.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	101
6.2.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	101
6.2.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	105
6.2.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	105
6.2.3.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	105
6.2.4	Indicatorii privind guvernanța corporativă	108
6.2.4.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă	108
6.2.4.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	109
6.2.4.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	109
6.2.4.2.2	Stabilirea și implementarea politicilor privind riscurile asociate activității societății	111
6.2.4.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	112
6.2.4.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	113
6.2.4.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	114
Cap. 7	Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor	116
7.1	Indicele de realizare a finanțării din fonduri publice	116
7.2	Pentru administratorii neexecutivi	117
7.2.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	117
7.2.2	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	118
7.2.3	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	119
7.2.4	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	120
7.2.5	Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	121
7.3	Pentru administratorii executivi	122
7.3.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	122
7.3.2	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	123
7.3.3	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	124
7.3.4	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	125
7.3.5	Indicele global de performanță al activității directorilor	126
Cap. 8	Activitatea directorilor societății	127
8.1	Directorii CFR Călători	127
8.2	Echipa de management executiv	127
8.3	Evaluare preliminară a activității directorilor	128
Cap. 9	Recomandări	129

LISTA FIGURI

Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar	13
Figura 2 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	14
Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	17
Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	18
Figura 5 - Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	19
Figura 6 - Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România	19
Figura 7 - Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene	20
Figura 8 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România	20
Figura 9 - Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România	21
Figura 10 - Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	22
Figura 11 - Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar	24
Figura 12 - Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	25
Figura 13 - Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	27
Figura 14 - Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România	31
Figura 15 - Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători	32
Figura 16 - Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România	33
Figura 17 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători	33
Figura 18 - Transport public vs transport individual în România	34
Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	34
Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	35
Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre	35
Figura 22 - Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	36
Figura 23 - Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății	41
Figura 24 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății	43
Figura 25 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății	44
Figura 26 - Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	49
Figura 27 - Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	51
Figura 28 - Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	53

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății.....	42
Tabelul 2 – Sinteză planului strategic privind creșterea veniturilor societății.....	43
Tabelul 3 – Sinteză planului strategic privind reducerea costurilor societății.....	44
Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011.....	81
Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.....	82
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi.....	82
Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi.....	84
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi.....	85
Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor operaționali privind performanța societății pe piețele relevante, la data de 30.06.2024.....	86
Tabelul 10 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.....	88
Tabelul 11 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.....	88
Tabelul 12 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțieri de guvernanță corporativă pentru administratorii neexecutivi.....	91
Tabelul 13 – Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei.....	93
Tabelul 14 – Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi.....	93
Tabelul 15 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi.....	94
Tabelul 16 – Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi.....	95
Tabelul 17 – Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi.....	97
Tabelul 18 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi).....	97
Tabelul 19 – Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi.....	98
Tabelul 20 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.....	99
Tabelul 21 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi.....	99
Tabelul 22 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi.....	101
Tabelul 23 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....	102
Tabelul 24 – Realizarea indicatorilor operaționali privind performanța societății pe piețele relevante, la data de 30.06.2024.....	103
Tabelul 25 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	105
Tabelul 26 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	105
Tabelul 27 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțieri de guvernanță corporativă pentru administratorii executivi.....	108
Tabelul 28 – Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei.....	110
Tabelul 29 – Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi.....	110

Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi.....	111
Tabelul 31 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi.....	112
Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi.....	114
Tabelul 33 - Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi).....	114
Tabelul 34 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi.....	115
Tabelul 35 - Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice.....	116
Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.....	117
Tabelul 37 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi.....	118
Tabelul 38 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.....	119
Tabelul 39 - Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi.....	120
Tabelul 40 - Sinteză realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi.....	121
Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.....	122
Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....	123
Tabelul 43 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	124
Tabelul 44 - Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.....	125
Tabelul 45 - Sinteză realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi.....	126

CAPITOLUL 1

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

Prezentul raport este întocmit în conformitate cu prevederile art. 55 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 privind guvernanța 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, măsurile 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 31.12.2024 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare.

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

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

Cap. 7 - Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor

În acest capitol este prezentată cuantificarea indicelui global de performanță al activității administratorilor, pe baza metodologiei aprobate de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024. Cuantificarea este prezentată distinct pentru administratorii neexecutivi și pentru administratorii executivi.

Valoarea determinată a indicelui global de performanță a activității neexecutivi este de 102,28%, care corespunde calificativului „Foarte bine”.

Valoarea determinată a indicelui global de performanță a activității executivi este de 116,70%, care corespunde calificativului „Foarte bine”.

Cap. 8 - Activitatea directorilor societății

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

Cap. 9 - Recomandări

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

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.

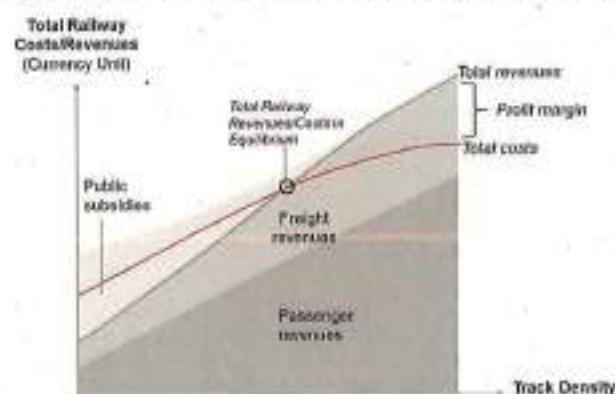


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar
Sursa: Studiul "Railway Efficiency - An Overview and a Look at Opportunities for Improvement"

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.

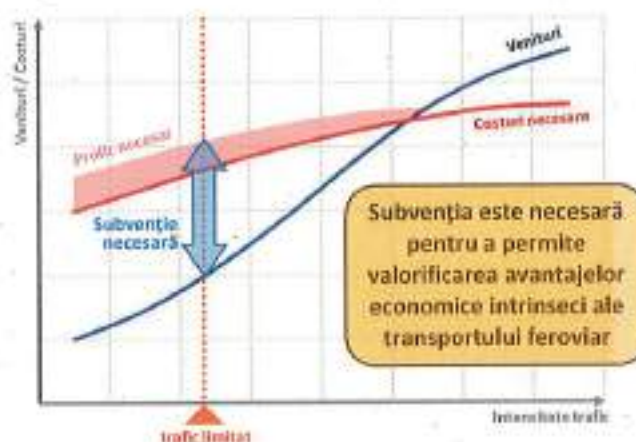


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

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

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

- costuri privind infrastructurile de transport,
- costuri pentru acoperirea efectelor negative ale schimbărilor climatice cauzate de 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 creează premisele distorsionării pieței, deoarece s-ar permite ca un mod de transport care generează costuri totale mai mari să ofere un preț mai mic.

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

Feroviar vs Rutier

55% : 16%

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 FINANȚAREA PUBLICĂ ASIMETRICA A MODURILOR DE TRANSPORT

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

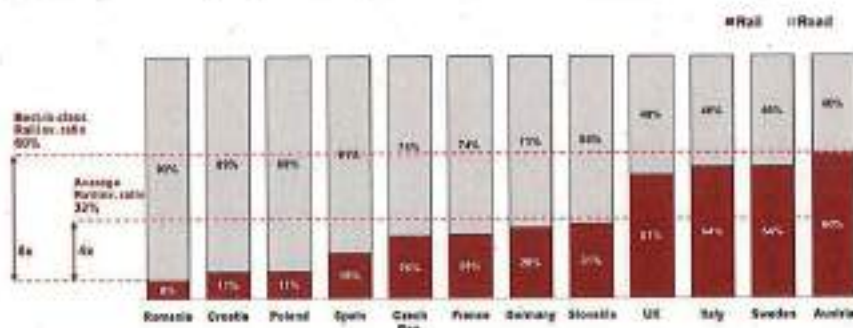
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția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

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

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

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

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



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

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

A.T. Kearney 2004/05 vol. 8

Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

Sursa: Studiu efectuat de A.T. Kearney

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

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

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

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

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

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

Trebuie însă remarcat că unele state europene au inversat această tendință și direcționează finanțările publice cu prioritate către transportul feroviar. Nu este întâmplător că în aceste state se înregistrează creșteri spectaculoase ale transportului feroviar (a se vedea paragraful 3.5.2 de mai sus).

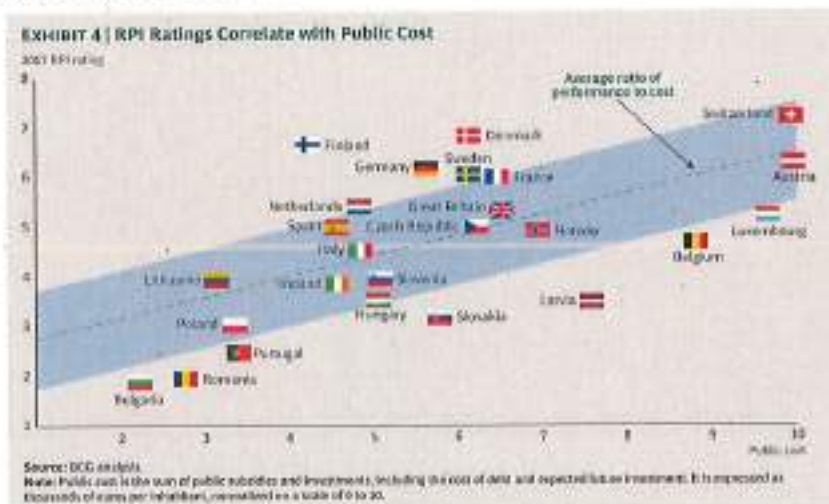


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

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

2.3 CONSECINȚE ALE DISTORSIONĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT TERESTRU

2.3.1 CONSECINȚE ASUPRA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

Figura de mai jos sintetizează considerentele prezentate în paragrafele anterioare și evidențiază modul în care distorsionarea competiției între modurile de transport terestru influențează negativ evoluția transportului feroviar. Externalizarea masivă a costurilor transportului rutier, prezentată în paragraful 2.2.1 de mai sus, permite transportatorilor rutieri să ofere clienților prețuri mult mai mici decât prețurile aferente serviciilor similare de transport feroviar, ceea ce conduce la migrarea masivă a clienților către transportul rutier și, implicit, la reducerea progresivă a transportului feroviar.

Pe de altă parte, după cum s-a arătat în paragraful 2.2.2 de mai sus, finanțarea publică acordată transportului feroviar a fost mai mică decât cea acordată transportului rutier și nu a fost suficientă pentru a acoperi costurile necesare ale companiilor feroviare. În aceste condiții, performanțele serviciilor de transport feroviar s-au degradat progresiv, fapt care a condus la limitarea suplimentară a competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu serviciile similare oferite de transportul rutier. Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar a accentuat tendința de migrare a clienților către transportul rutier și, implicit, a accentuat tendința de la reducere progresivă a transportului feroviar în România.

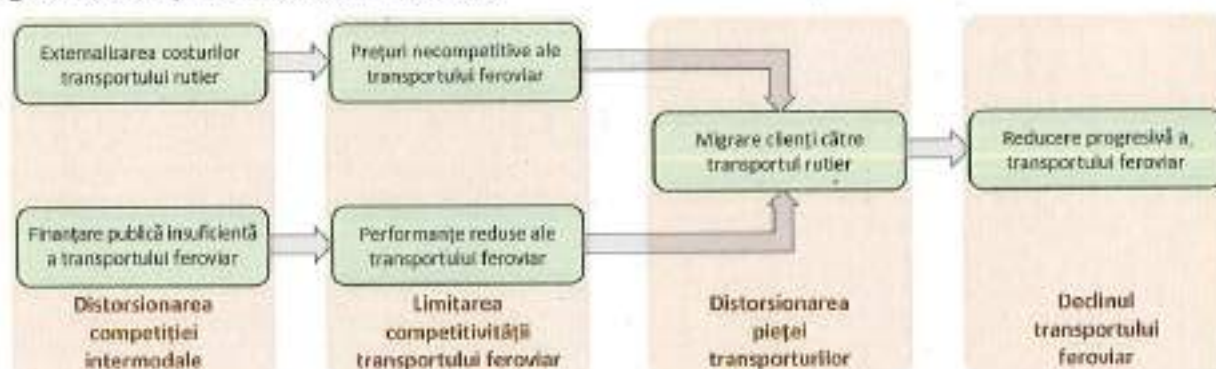


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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

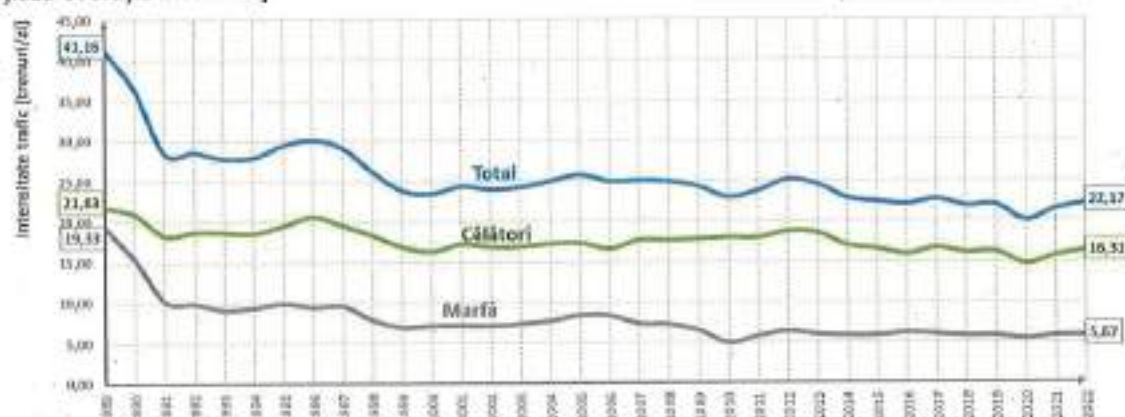


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate, date CFR SA

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

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

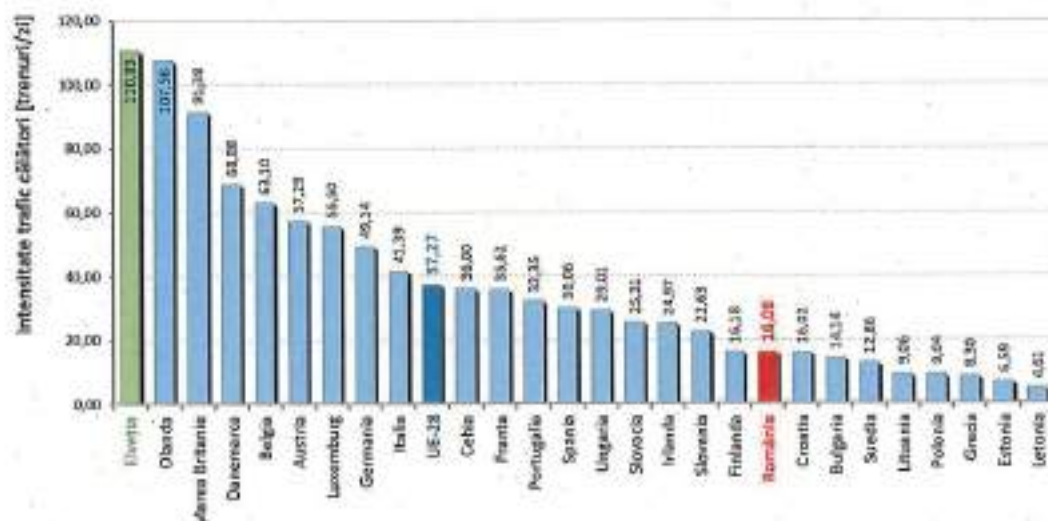


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

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

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

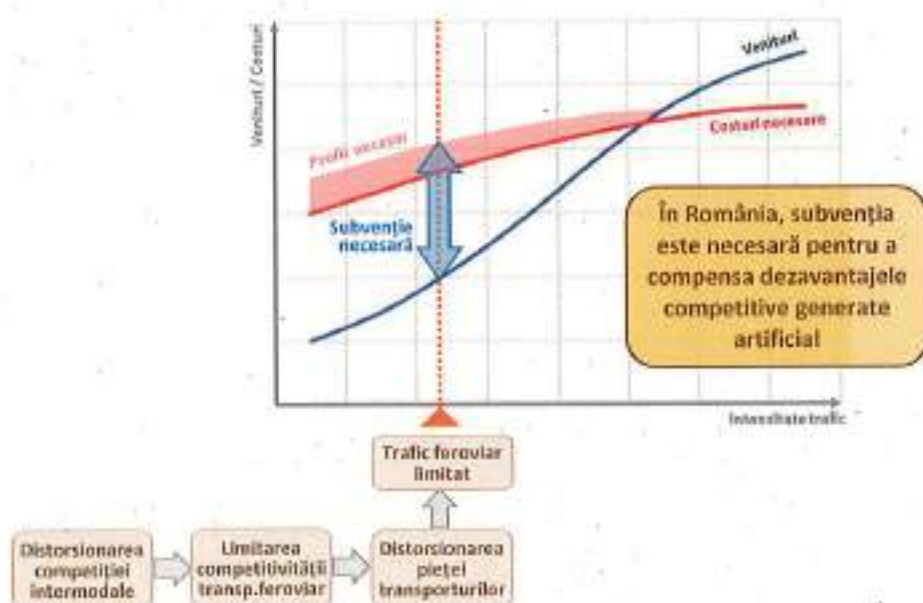


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

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

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

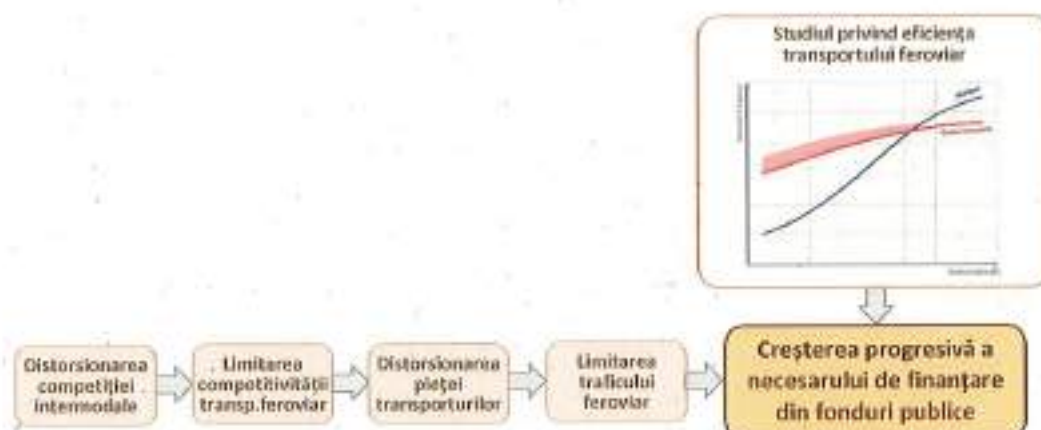


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

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

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

Conform aceluiași studiu, ratele de recuperare de la utilizatori a costurilor externe ale modurilor de transport sunt de 55% în cazul transportului feroviar, față de numai 16% în cazul transportului rutier. Ca urmare, costurile externe

Feroviar vs Rutier

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

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

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

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

România vs UE-28

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

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

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

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

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

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

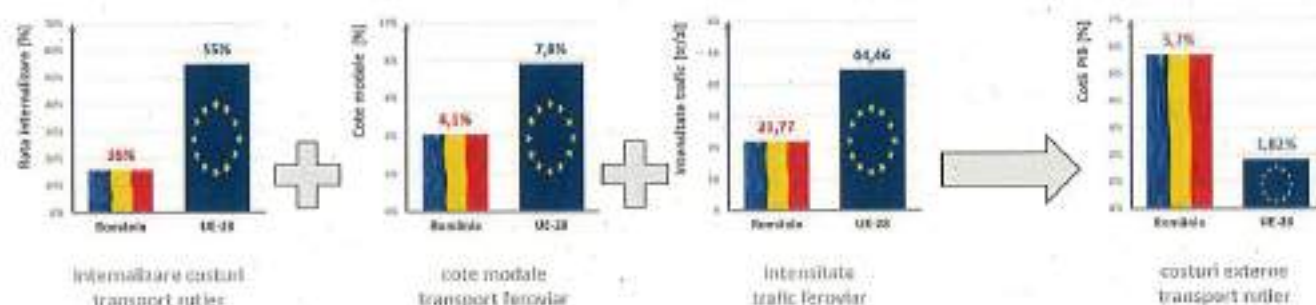


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

După cum s-a arătat în paragraful 2.2.1 de mai sus, există o diferență mare între România și ansamblul UE-28 în ceea ce privește rata de internalizare a costurilor externe ale transportului rutier: 55% la nivelul UE-28, față de numai 16% în România.

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

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

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

Conform studiului Comisiei Europene privind costurile externe ale transporturilor, menționat în paragraful 2.2.1 de mai sus, consecința acestor diferențe între România și ansamblul UE-28 în ceea ce privește transportul feroviar constă în diferența înregistrată în ceea ce privește costurile suportate de economiile naționale pentru acoperirea costurilor externe ale transportului rutier. În cazul României aceste costuri reprezintă 5,7% din PIB, față de numai 1,82% din PIB la nivelul UE-28 în ansamblu. Deci România suportă costuri mult mai mari decât ansamblul UE-28 pentru susținerea transportului. Diferența înseamnă 3,88% din PIB, ceea ce corespunde unui cost suplimentar al României de 12,09 miliarde euro/an la nivelul anului 2016.

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerentele prezentate în paragrafele au evidențiat următoarele aspecte relevante:

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

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

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

³ Anexă la 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 legitimate prin OUG nr. 12/1998.

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

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



Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

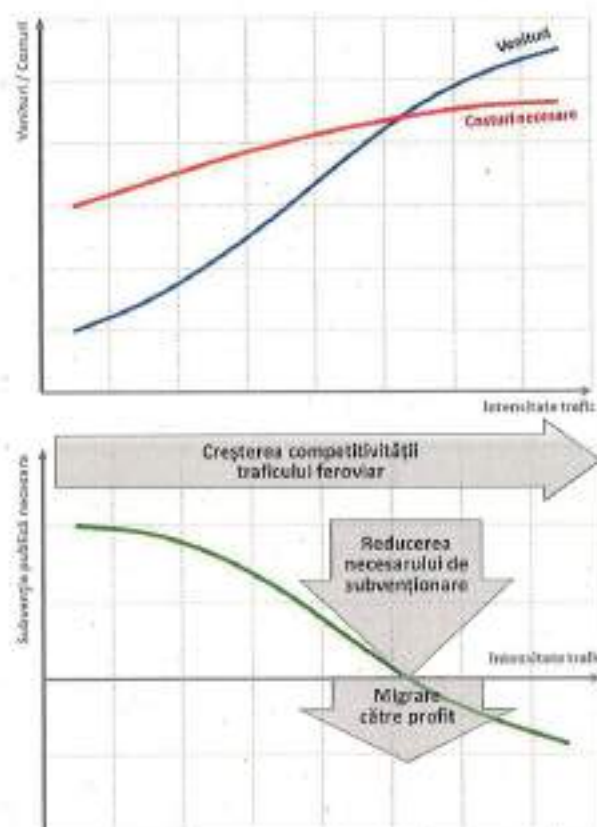


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

CAPITOLUL 3

PREZENTARE GENERALĂ A SOCIETĂȚII ȘI A MEDIULUI DE BUSINESS

3.1 STRUCTURA SISTEMULUI DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 ORGANIZAREA SISTEMULUI 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 operatorii feroviari, în general specializați pe tipuri de trafic: pasageri sau marfă. Există doi operatori naționali, CFR Călători și CFR Marfă, care acoperă întreaga rețea feroviară, precum și o serie de operatori feroviari cu capital privat care deservesc anumite relații de transport.

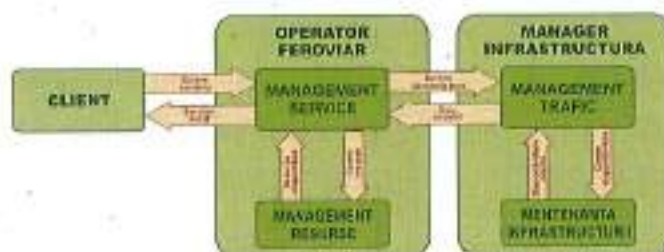


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

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

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

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

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

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

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

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

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

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

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

3.4 CONTEXTUL DE PIAȚĂ

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

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

3.4.1 IDENTIFICAREA PIETELOR ȘI A CONCURRENTILOR

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

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

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 călătorilor⁶.

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.

⁶ Exclusiv transportul aerian, pentru care nu sunt furnizate date statistice privind parcursul total al călătorilor

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

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

3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători

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

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

3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători

Conform datelor furnizate de Comisia Europeană, doar cca 6% din totalul călătoriilor pe calea ferată la nivelul UE-28 sunt călătorii 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 2024 CFR Călători deține o poziție dominantă pe piața transporturilor feroviare de călători, cu o cotă de piață de 84,68% și o cotă a opțiunilor de călătorie de 72,33%.

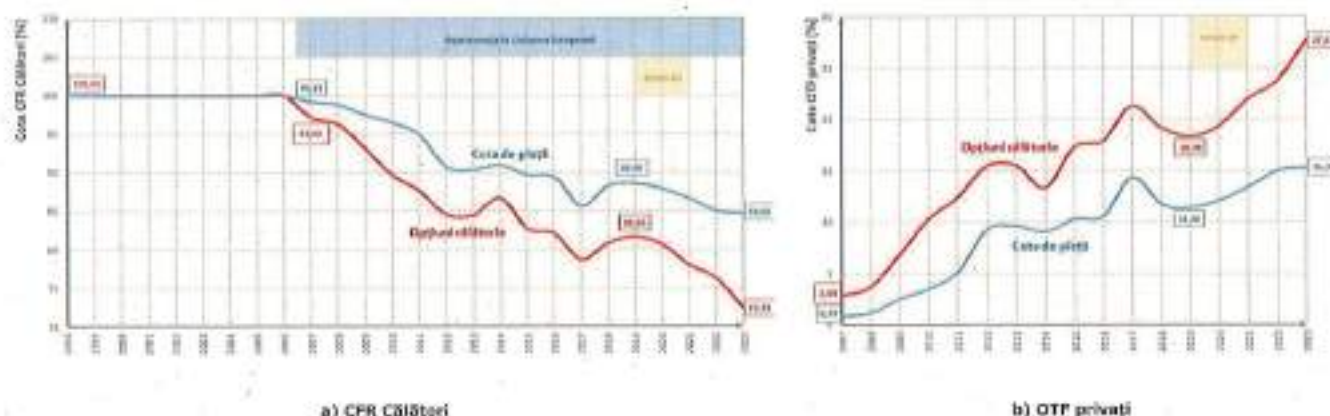


Figura 14 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR Călători

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

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

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

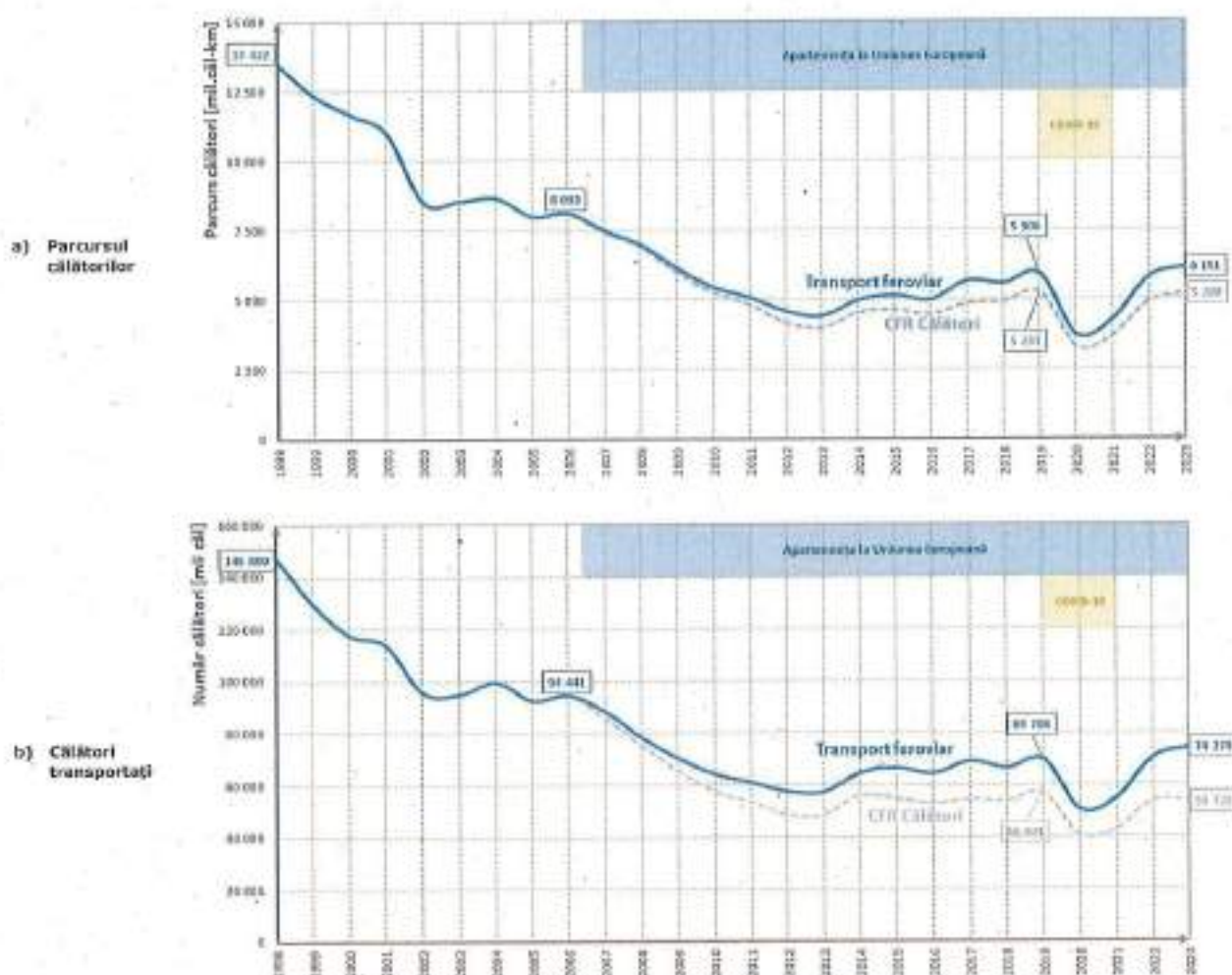


Figura 15 – Evoluția CFR Călători pe plată transporturilor feroviare de călători

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

Chiar dacă în ultimii ani se constată o tendință de ameliorare a indicatorilor analizați, trebuie remarcat că încă nu s-a reușit recuperarea integrală a pierderilor înregistrate de CFR Călători cu ocazia epidemiei de COVID-19.

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 parcurusului 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 semnaleză 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 cotă 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.

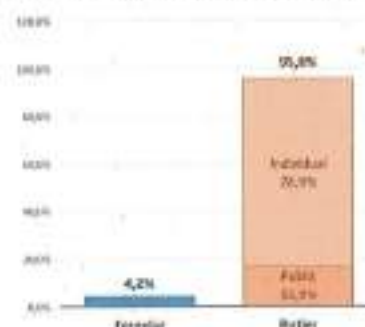


Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

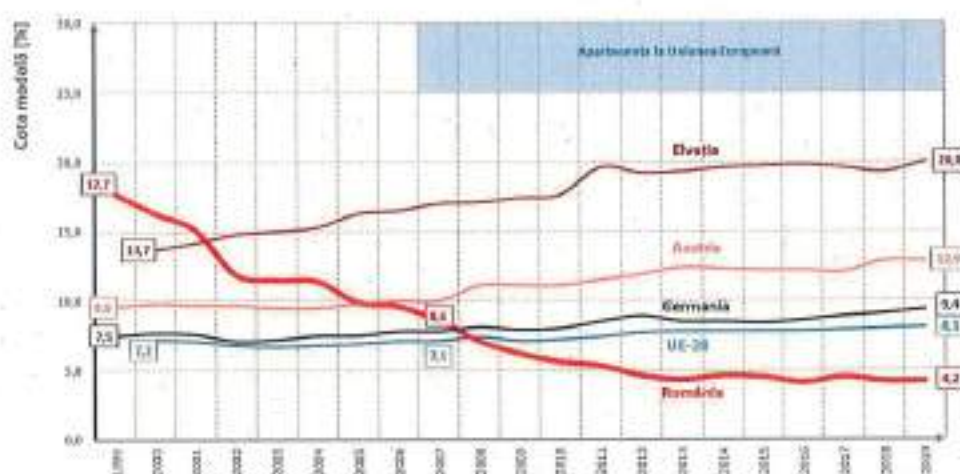


Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

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.



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

Sursa: Eurostat

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



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

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

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

Lipsa de competitivitate a transportului feroviar în raport cu cel rutier inclusiv pe piața transporturilor publice de călători este întreținută inclusiv de practica dimensionării neadecvate a obligației de serviciu public, care nu respectă prevederile legale privind obligativitatea creșterii cotei modale a transportului feroviar.

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.

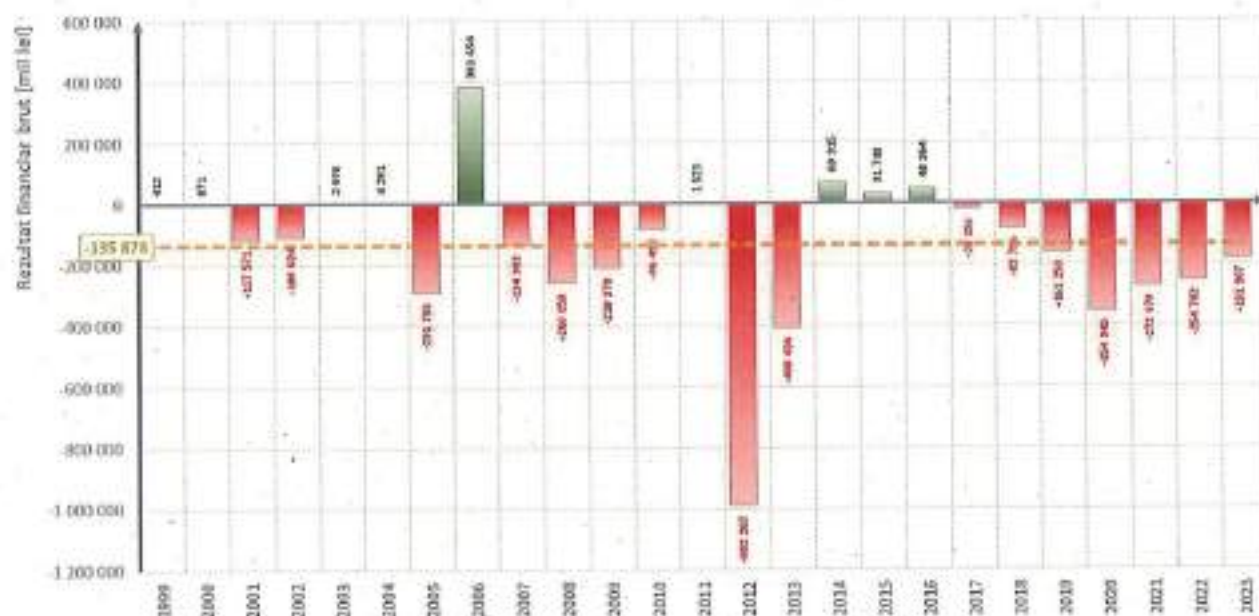


Figura 22 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

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 -135 878 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 data de 14.02.2023, cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 *privind guvernarea 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 guvernarea corporativă a întreprinderilor publice.

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 guvernarea 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.

Prin H.A.G.A. nr. 10 din 29.03.2024, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au fost de acord cu încetarea mandatului de administrator al domnului Dorobanțu Valentin, începând cu data de 29.03.2024, ca urmare a solicitării acestuia.

Totodată, prin H.A.G.A. nr. 12 din 27 mai 2024, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au luat act de încetarea mandatului de administrator al doamnei Prodan Mariana, începând cu data de 31 mai 2024, conform solicitării acesteia.

În conformitate cu prevederile art. 29 alin. (1) și (2) din OUG nr. 109/2011, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii prin H.A.G.A. nr. 25 din 20 noiembrie 2024 au aprobat numirea domnilor Mașala Ionuț Laurențiu și Bucureanu Victoriaș Florian, în funcția de membri provizorii în Consiliul de Administrație, pentru o perioadă de maximum 5 luni, cu posibilitatea prelungirii, o singură dată, pentru încă 2 luni.

Astfel, la data de 31.12.2024, componența Consiliului de Administrație al CFR Călători a fost următoarea:

- Popa Gabriel – Președinte
- Preoteasa Traian
- Flutur Sorin-Georgel
- Stancu Marin
- Ștefănescu Rela-Nicoleta
- Mașala Ionuț Laurențiu
- Bucureanu Victoraș Florian

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
- ✓ **Comitetul de Audit** - prin Decizia nr. 10/15.02.2023 și Decizia nr. 94/20 decembrie 2024 - în următoarea componență:
 - Stancu Marin – membru
 - Mașala Ionuț Laurențiu – membru
 - Bucureanu Victoraș Florian - membru
- ✓ **Comitetul de Gestionare a Riscurilor** - prin Decizia nr. 94/20.12.2024 - în următoarea componență:
 - Popa Gabriel – membru
 - Flutur Sorin – Georgel - membru
 - Bucureanu Victoraș Florian - membru

4.2 ACTIVITATEA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

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

Consiliul și-a desfășurat activitatea, în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale Regulamentului propriu de organizare și funcționare, întrunindu-se cel puțin lunar.

În perioada 01.07.2024 – 31.12.2024, în temeiul art. 23 alin. (8) din Actul Constitutiv al CFR Călători, Consiliul de Administrație s-a întrunit în 10 ședințe (8 iulie, 6 august, 19 august, 2 septembrie, 2 octombrie, 21 octombrie, 30 octombrie, 21 noiembrie, 5 decembrie și 20 decembrie) în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de 47 de Decizii ale Consiliului de Administrație.

4.3 PRINCIPALELE DECIZII ADOPTATE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În perioada 01.07.2024 – 31.12.2024, deciziile adoptate de Consiliul de Administrație al CFR Călători au vizat, în principal, următoarele măsuri:

- aprobarea Regulamentului de Organizare și Funcționare al Comitetului de Nominalizare și Remunerare,
- aprobarea Raportului consolidat al administratorilor elaborat/întocmit conform pct. 15 și 21 din Anexa la O.M.F.P. nr.2844/2016,
- avizarea Situațiilor financiare anuale consolidate întocmite conform IFRS la 31.12.2023, 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 în capitalurile proprii, Situația IFRS consolidată a fluxurilor de trezorerie și notele IFRS consolidate,
- a analizat și a propus spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor, contractarea 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 Regulamentului privind constatarea, evaluarea, valorificarea, casarea mijloacelor fixe disponibile și valorificarea după casare a bunurilor rezultate din aceasta operațiune,
- mandatarea Directorului General al SNTFC „C.F.R. Călători S.A.” pentru negocierea și semnarea unui nou contract colectiv de muncă la nivel de unitate SNTFC „C.F.R. Călători” - S.A., cu respectarea prevederilor legale în vigoare,
- aprobarea modificărilor condițiilor minime de pregătire și vechime pentru angajarea și promovarea personalului la SNTFC „C.F.R. Călători” - S.A.,
- aprobarea actualizării/relocării sumelor pentru diferite elemente de cheltuielă și rectificarea valorilor prevăzute în Anexa nr.1, Anexa nr. 2 și Anexa nr. 4 la Bugetul de Venituri Cheltuieli pe anul 2024 al CFR Călători aprobat prin HG nr. 501/16.05.2024,
- mandatarea Directorului General al SNTFC „CFR Călători” - S.A. să negocieze și să semneze un act adițional la Contractul Colectiv de Muncă la nivel de unitate SNTFC „CFR Călători” – S.A. pe anii 2023 – 2024, cu încadrarea în Bugetul de Venituri și Cheltuieli al SNTFC CFR Călători - S.A. aprobat pentru anul 2024,
- aprobarea Raportului CNR pentru majorarea indemnizației fixe a Directorului General și a Directorului Financiar Contabil, cu încadrarea în bugetul de venituri și cheltuieli pe 2024,
- a analizat și a propus Adunării Generale a Acționarilor stabilirea proiectului de buget de venituri și cheltuieli rectificat pentru anul 2024, în vederea aprobării acestuia prin Hotărâre a Guvernului.
- avizarea Raportului întocmit asupra activității de administrare a societății în semestrul I al anului 2024 pentru prezentarea acestuia în cadrul Adunării Generale a Acționarilor.

Totodată, în cadrul reuniunilor consiliului din perioada 01.07-31.12.2024, Consiliul de administrație a luat act de Informările privind:

- stadiul programului 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,
- întocmirea de către CFR Călători, în conformitate cu prevederile cap.I și III din Anexa la O.M.F. nr.3100/04.07.2024, a formularului S1045 reprezentând Raportarea contabilă la semestrul I 2024 și depunerea acestui formular pe portalul www.e-guvernare.ro, conform Indexului de încărcare nr.766500491 din 13.08.2024,
- privind executia bugetara periodica,

- privind exercitarea și rezultatele controlului financiar de gestiune în cadrul S.N.T.F.C. „CFR Călători”- S.A. pentru perioada 01.01.2024-30.06.2024,
- privind evoluția călătorilor expediați în semestrul I 2024 comparativ cu semestrul I 2023,
- privind încheierea la data de 11 decembrie 2024 a Actului Adicional nr.1 prin care s-a prelungit până la data de 30 iunie 2025 valabilitatea Contractului Colectiv de Muncă pe anii 2023-2024 valabil la nivelul SNTFC „CFR Calatori”-S.A,
- privind participarea CFR Călători la procedura nr. 160/2024 organizată prin BRM pentru atribuirea contractului de achiziție de „*Servicii publice de transport feroviar de călători prin punerea la dispoziție a materialului rulant nou achiziționat de ARF, respectiv a trenurilor electrice inter-regionale, denumite RE-IR, destinate transportului interregional feroviar de călători*”, respectiv contestația formulată de societate împotriva Hotărârii BRM nr. 1 din 13.12.2024 prin care s-a stabilit ofertantul câștigător,
- Raportul directorilor pentru trimestrele II și III 2024, elaborate în conformitate cu prevederile art. 54 din O.U.G. nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice.

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 STRATEGICĂ PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR SOCIETĂȚII

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

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

Creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport prin îmbunătățirea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar de călători reprezintă o abordare complementară, specifică domeniului de competență al societății, în raport cu creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători care reprezintă o prioritate strategică a Ministerului în vederea asigurării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători.

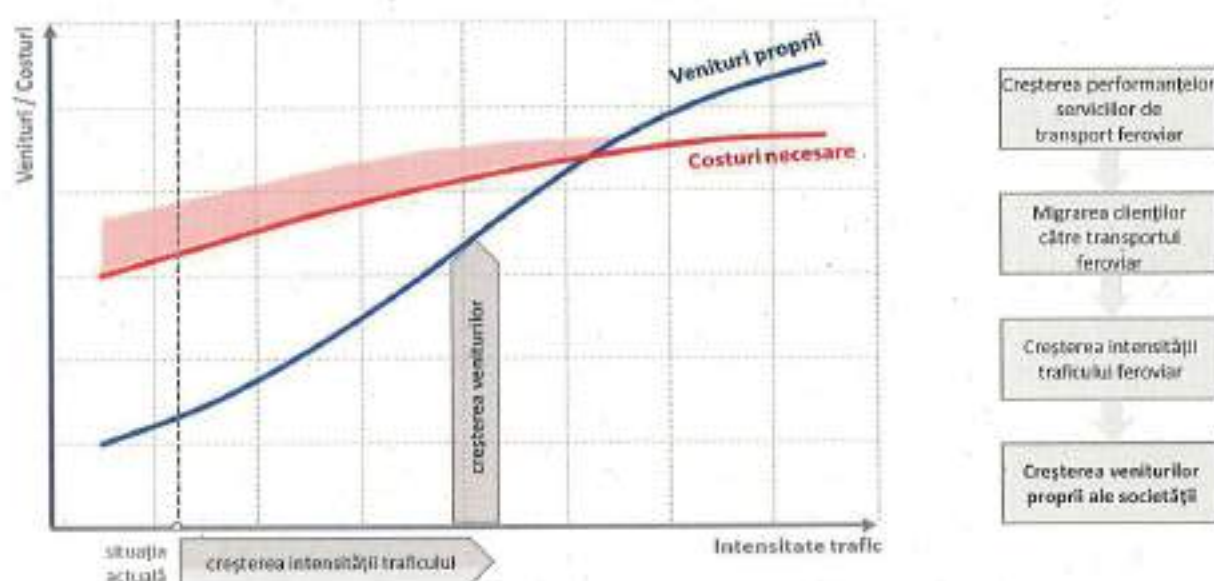


Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății

Obiective strategice		Direcții de acțiune strategică
Generale	Specifice	
A	Creșterea veniturilor societății	
A.1	Creșterea nivelului de performanță al serviciilor de transport	
	A.1.1	Creșterea parametrilor de performanță ai parcului de material rulant motor
	A.1.2	Creșterea parametrilor de performanță 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 cadentate
	A.4.2	Servicii de transport în zonele metropolitane
	A.4.3	Servicii de transport pe timp de noapte
A.5	Creșterea veniturilor aferente altor activități ale CFR Călători	
	A.5.1	Valorificarea activelor auxiliare

4.4.5 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.

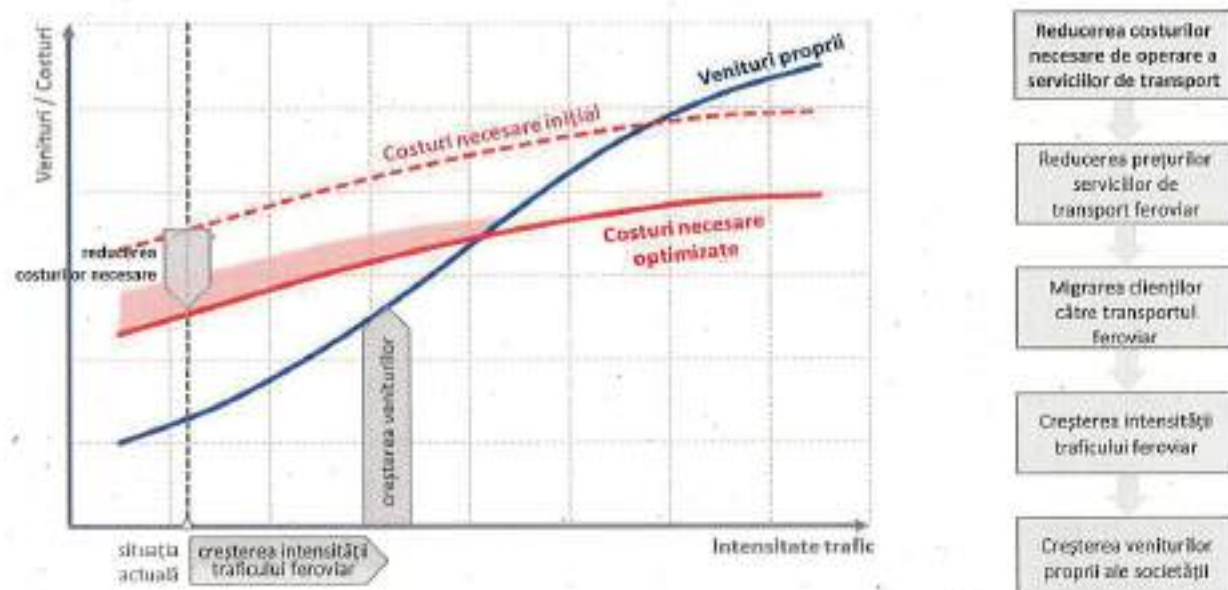


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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 FEZABILITĂȚII PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE A SOCIETĂȚII

4.4.6.1 Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru

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

Necesitate și oportunitate

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

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

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

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

4.4.6.2 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. 1370/2007, ce conțin obligatoriu, pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aba 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.

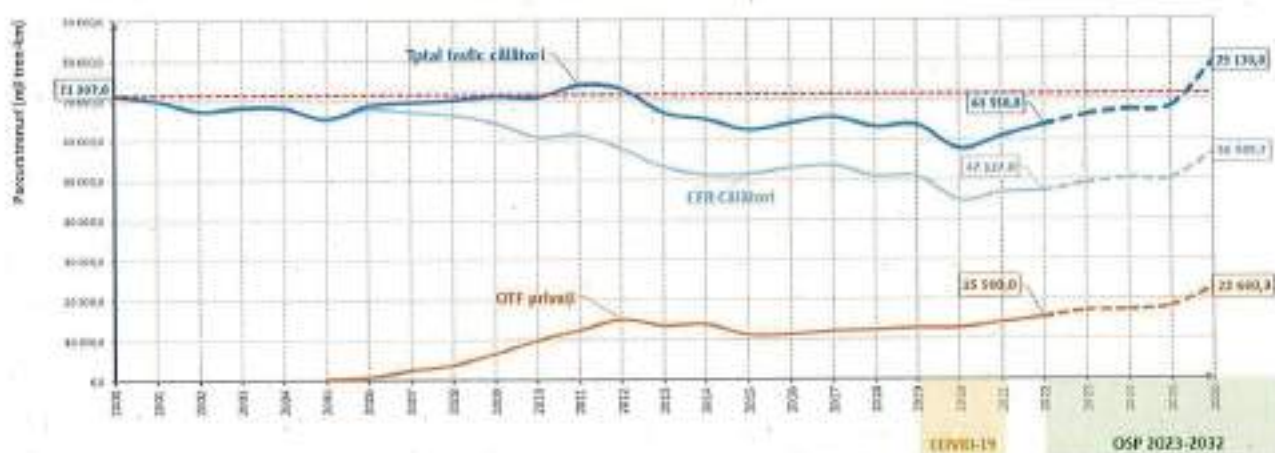


Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA.

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

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

ID măsură	G.3
Scopul măsurii	Creșterea veniturilor societății

Necesitate și oportunitate

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

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

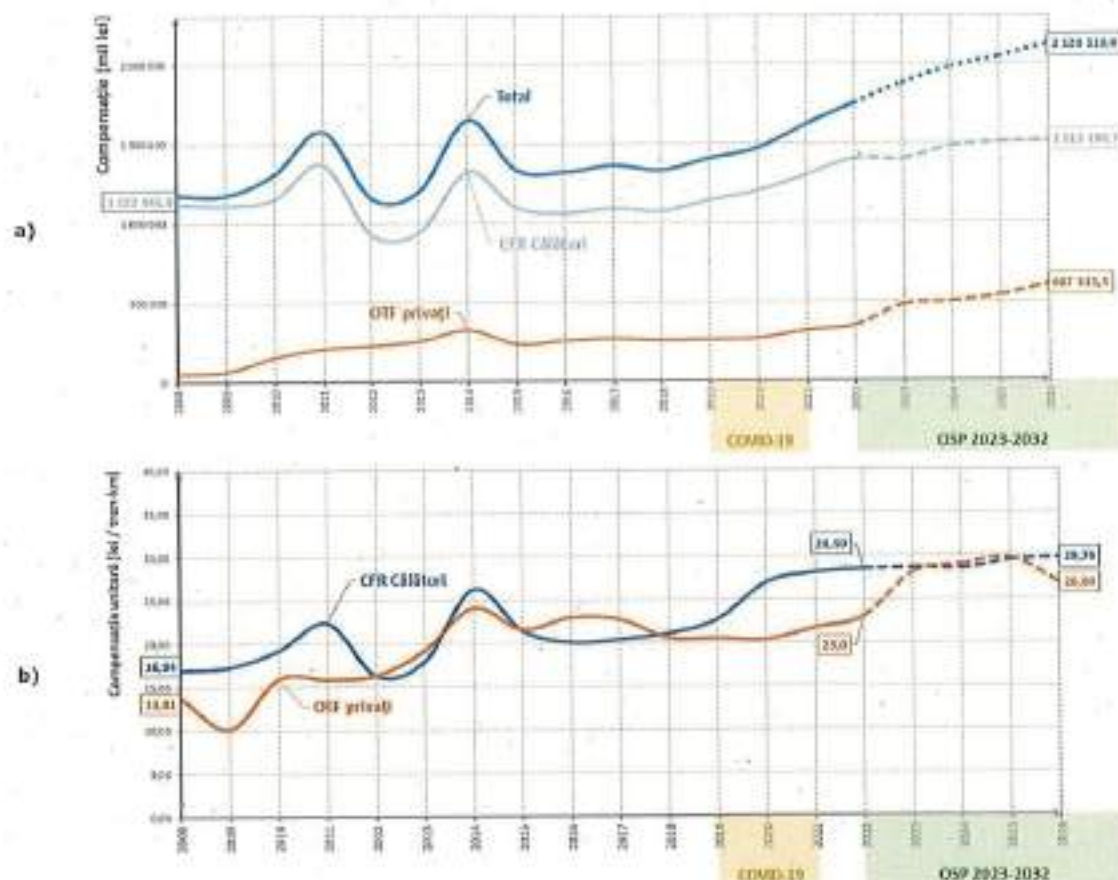


Figura 27 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

a) Valoarea compensației [mil lei]

b) Compensația unitară [lei/tren-km]

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

Graficul din Figura 27-a evidențiază evoluția proiectată a valorilor totale ale compensației de serviciu public. Este estimată o ușoară creștere progresivă în raport cu anul 2022, dar este evident că această creștere nu acoperă nici măcar creșterile de costuri generate de creșterea prețurilor și de aplicarea prevederilor Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

Mult mai relevantă din această perspectivă este evoluția valorilor compensației unitare per tren-km, evidențiată în Figura 27-b. Se observă că, în cazul CFR Călători, aceste valori se vor menține practic la nivelul anului 2022. Aceasta înseamnă că, cel puțin până în anul 2026, proiecțiile ARF nu iau în considerare acoperirea unor costuri pentru achiziționarea în leasing operațional a materialului rulant necesar pentru creșterea ofertei de servicii publice privind transportul feroviar de călători. Implicit, CFR Călători nu poate conta pe o creștere semnificativă a veniturilor în perioada 2023-2026.

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

4.4.6.4 Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre

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

Necesitate și oportunitate

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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



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

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,

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.3 1/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care prevede:

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

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

(3) Consiliul de administrație, respectiv directoratul, va prezenta adunării generale extraordinare 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 reintregit.

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

- Trecerea de la cost la reevaluare va oferi o imagine mai transparentă și actualizată a valorii activelor societății. În acest context trebuie însă menționat că există și posibilitatea de diminuare a activului net.
- Modelul reevaluării oferă 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 castigurilor 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 ca 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 considerate 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-financiarți la data de 31 decembrie 2024 (date preliminare), comparativ cu realizările perioadei similare din anul precedent:

INDICATORI	Realizari cumulat la 31 decembrie 2023 mii lei	Realizari cumulat la 31 decembrie 2024 mii lei	Diferenta mii lei	%
	1	2	3-2-1	4-2/1*100
I. VENITURI TOTALE	3,049,084	3,687,674	638,590	120.94
A. VENITURI DE EXPLOATARE	3,031,971	3,686,656	654,685	121.59
1.CALATORI din care:	1,222,516	1,329,527	107,011	108.75
Incasari numerar(CCL)	605,556	589,122	-16,434	97.29
Facturari si decontari din care:	616,960	740,405	123,445	120.01
alte venit.tr.international	45,950	46,201	251	100.55
elevi	185,653	194,963	9,310	105.01
studenti	82,414	154,627	72,213	187.62
2.COMPENSATIE din care:	1,577,738	2,135,324	557,586	135.34
pentru tarife	1,577,738	2.135.323	557.585	135.34
3.AUXILIARE	229,661	219,272	-10,389	95.48
4. VANZARE DE MARFURI	2,056	2,533	477	123.20
B. VENITURI FINANCIARE	458	1,018	560	
C. VENIT DIN IMPOZIT PE PROFIT	16,655		-16,655	
II.TOTAL CHELTUIELI	3,259,925	3,685,258	425,333	113.05
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE	3,204,448	3,642,694	438,246	113.68
1.CHELTUIELI MATERIALE	1,186,205	1,162,929	-23,276	98.04
2. CHELTUIELI CU PERSONALUL	1,314,923	1,698,537	383,614	129.17
2.1. DREPTURI PERSONAL	1,189,406	1,571,572	382,166	132.13
2.2 C.A.S	21,321	29,079	7,758	136.39
2.3 FOND DE SOLIDARITATE	12,402	13,611	1,209	109.75
2.4 TICHETE DE MASA	65,022	48,905	-16,117	75.21
2.5 CHELT. PRIV. CONTRIBUTIA ASIG PT. MUNCA	26,772	35,370	8,598	132.12
2.A. ACTUAR IAS 19	1,573		-1,573	
3. ALTE AJUTOARE	13,902	15,859	1,957	114.08
4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL.din care:	152,622	186,682	34,060	122.32
chelt.cu deplasările	2,217	2,360	143	106.45
despagubiri, amenzi, penalitati	32,517	44,042	11,525	135.44

INDICATORI	Realizari cumulat la 31 decembrie 2023 mii lei	Realizari cumulat la 31 decembrie 2024 mii lei	Diferenta mii lei	%
	1	2	3=2-1	4=2/1*100
5. CUMPARARE MĂRFURI	858	1,011	153	117.83
6. CHELTUIELI ACCES INFRA	497,322	536,785	39,463	107.94
7. ALTE CHELTUIELI DE INFRA din care:	37,043	40,891	3,848	110.39
Informatica Feroviară	11,018	11,152	134	101.22
Anexa 4 și 6 prestații non TUI	23,095	20,636	-2,459	89.35
8. CHELTUIELI FINANCIARE	38,082	29,764	-8,318	78.16
C. IMPOZITUL PE PROFIT AMANAT	17,395	0	-17,395	

Evoluția lunară a compensației acordate CFR Călători pentru obligația de serviciu public prestat în 2024

Luna	Compensatie (mii lei)
ianuarie	131.590
februarie	92.560
martie	132.329
aprilie	236.488
mai	223.355
iunie	235.380
iulie	59.022
august	287.032
septembrie	177.466
octombrie	45.613
noiembrie	177.978
decembrie	336.510
Total an 2024	2.135.323

5.1.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

Veniturile totale cuprind:

- Veniturile din exploatare care înregistrează la 31 decembrie 2024 o creștere de 21,59% față de realizările aceleiași perioade a anului precedent, creșterea fiind influențată pe de o parte de diminuarea cu 2,71%, a veniturilor proprii din CCL, iar pe de altă parte de creșterea cu 20,01 % a veniturilor din facturări și decontări, respectiv permise și facilități cu suma de 123.445 mii lei, de creșterea cu 35,34% a compensației bugetare cu suma de 557.586 mii lei, de diminuarea cu 4,52% a veniturilor auxiliare și de creșterea cu 23,20% a veniturilor din vânzare de mărfuri.
- Veniturile financiare realizate la 31 decembrie 2024 sunt mai mari decât realizările aferente perioadei precedente cu suma de 560 mii lei, influențată de diferențele de curs valutar favorabile.

În structura veniturilor din transportul de călători creșterea cu 20,01% din veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități la 31.12.2024 față de 31.12.2023 se datorează în principal aplicării prevederilor H.G. nr.341/17.03.2021 (abrogată), care a reglementat călătoriile pentru *studenți*, ceea ce a presupus în perioada 25.03.2021-02.09.2023 încasarea a 50 % a contravalorii călătoriei pe calea ferată în ghișeu, iar după apariția Legii nr.199/03.09.2023 de acordare a reducerii de 90% a contravalorii călătoriei pe calea ferată pentru studenți în condițiile prevederilor art.128 ceea ce presupune că începând cu data de 03.09.2023 încasarea a 10 % a contravalorii călătoriei pe calea ferată în ghișeu, astfel decontarea acestor gratuități pentru studenți a crescut cu suma de 72.213 mii lei respectiv cu 87,62% și pentru *elevi*, acordarea gratuității călătoriei pe calea ferată începând cu data de 25.03.2021, precum și după apariția Legii nr.198/03.09.2023, astfel decontarea acestor gratuități pentru elevi a crescut cu suma de 9.310 mii lei, respectiv cu 5,01 %.

5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale realizate la 31 decembrie 2024 înregistrează o creștere cu 13,05%, din care cheltuielile de exploatare înregistrează o creștere cu 13,68%, iar cheltuielile cu personalul înregistrează o creștere cu 29,17%.

Cheltuielile cu salariile au crescut la 31.12.2024 cu suma de 382.166 mii lei, respectiv 32,13% față de cheltuielile cu salariile înregistrate la 31.12.2023 influențată de aplicarea Legii nr.195/2020 privind statutul personalului feroviar începând cu data de 01.07.2023 și de negocierea unui nou contract colectiv de muncă 2023-2024 începând cu 15.12.2023.

Cheltuielile cu tichetele de masă înregistrează o diminuare cu suma de 16.117 mii lei, respectiv cu 24,79 % la 31.12.2024 față de 31.12.2023, urmare a aplicării art. XL din Legea nr.296/2023, respectiv acordarea de tichete de masă personalului ale cărui salarii lunare nete sunt de până la 8.000 lei inclusiv.

Cheltuielile financiare la 31.12.2024 înregistrează o diminuare cu suma de 8.318 mii lei, respectiv cu 21,84% față de 31.12.2023, în principal ca urmare a diminuarii indicelui ROBOR 1M în funcție de care se calculează dobânda aferentă creditelor bancare de exploatare.

Conform Legii 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung la 31 decembrie 2024 (cumulat trim.I, trim.II, trim.III), este înregistrată suma de 10.114 mii lei reprezentând cheltuieli cu impozitul minim pe cifra de afaceri.

5.1.3 REZULTAT BRUT

La data de 31.12.2024, CFR Călători înregistrează un rezultat - profit în sumă de **2.416 mii lei**, rezultat obținut ca diferența între veniturile totale înregistrate în valoare de 3.687.674 mii lei și cheltuielile totale înregistrate în valoare de 3.685.258 mii lei.

Indicator	Realizat 31.12. 2024
Venituri totale [mii lei]	3.687.674
Cheltuieli totale [mii lei]	3.685.258
Profit [mii lei]	2.416

5.1.4 PLAȚI RESTANTE

La data de 31.12. La data de 31.12.2024 CFR Călători a înregistrat „Plăți restante” în valoare de 211.010 mii lei. Din totalul plăților restante, cele mai mari datorii se înregistrează față de următorii furnizori:

Total plăți restante: 31.12.2024, din care:	-mii lei- 211.010
CNCFR	61.851
Electrificare CFR	51.194
Oscar Downstream	24.599
SCRL Brasov	18.860
Atelierele Grivita	10.143
Remar Pascani	7.321
Rompetrol	6.000
Reloc Calova	2.910

5.1.5 CREANȚE RESTANTE

La data de 31.12.2024 CFR Călători a înregistrat „creanțe restante” în valoare de 213.969 mii lei.

Principalele creanțe restante de încasat la data de 31.12.2024, sunt:

Total creanțe restante 31.12.2024, din care:	213.969 mii lei
ARF	174.486
Reloc SA	4.378
Remarul 16 Februarie	3.688
Grup Feroviar Roman	2.968
Constructii CFR	2.064
Transcombi	1.616
CFR IRLU	1.133

5.2 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

În semestrul II al anului 2024 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o scădere a traficului față de semestrul II al anului 2023, fiind obținute următoarele rezultate:

- Trenurile circulante/zi
În semestrul II 2024 (în cadrul OSP) au circulat în medie cca **1.107 trenuri/zi** care reprezintă față de semestrul II al anului 2023 o creștere de cca, **3,74 %**
- Capacitatea de transport (exprimată în locuri.km)
În semestrul II din anul 2024 s-a înregistrat o scădere față de aceeași perioadă a anului trecut cu cca, 3,64 %, situându-se astfel la valoarea de 5.645,8 mil loc.km.
- Oferta de transport (exprimată în mii tren.km),
În cadrul OSP, în semestrul II al anului 2024 trenurile circulante au totalizat un volum de 23.596,4 mii tren.km, mai scăzut față de aceeași perioadă a anului 2023 cu **1,17 %**.

- Volumul de călători (exprimat în călători expediți).
În semestrul II al anului 2024 s-a înregistrat un volum de 27.223,1 mil căl.exp., un procentaj mai scăzut față de aceeași perioadă a anului 2023 cu 5,35 %.
- Parcursul călătorilor (exprimat în călători km).
În al doilea semestru al anului 2024 parcursul călătorilor înregistrat este de 2.685,9 mil căl km, un procentaj mai scăzut față de aceeași perioadă a anului 2023 cu cca.5,46 %.

Indicatori de trafic semestrul al II-lea 2024 comparativ cu semestrul al II-lea 2023

Indicator	U.M.	Semestrul II 2023	Semestrul II 2024	% Sem. II 2024/ Sem. II 2023
Trenuri în cadrul OSP	trenuri/zi	1067	1107	103,74 %
Trenuri tehnice	trenuri/zi	247	244	98,78 %
Loc-km	mil.loc*km	5.858,831	5.645,877	96,36 %
Tren-km în cadrul OSP	mii tren*km	23.875,2	23.596,4	98,83 %
Cal.exp.*	mii cal.	28.761,2	27.223,1	94,65 %
Cal.- km*	mil. cal.*km	2.840,8	2.685,9	94,54 %

*după data călătoriei

5.2.1 INDICATORUL TREN-KM

Evoluția indicatorului tren-km pe ranguri de tren în semestrul al II-lea 2024 comparativ cu semestrul al II-lea 2023.

Indicator	U.M.	Sem.II 2023	Sem.II 2024	% Sem II 2024/Sem II 2023
Tren-km IC	mii tren-km	680,64	794,20	116,68 %
Tren-km IR	mii tren-km	9.114,48	8.902,91	97,68 %
Tren-km R	mii tren-km	14.080,05	13.899,32	98,72 %
Total tren-km anual	mii tren-km	23.875,2	23.596,4	98,83 %

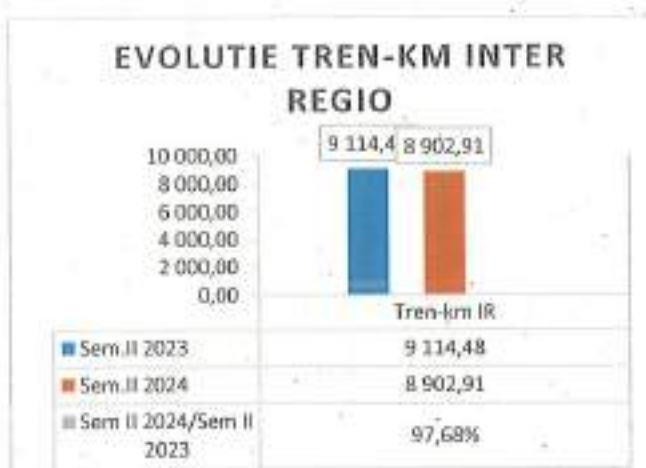
EVOLUTIA INDICATORULUI TREN-KM IN SEM. II ANUL 2024/2023



Indicatorul tren.km IC+IR+R pentru semestrul II 2024 înregistrează o ușoară scădere de 1,17 % față de semestrul II al anului 2023.



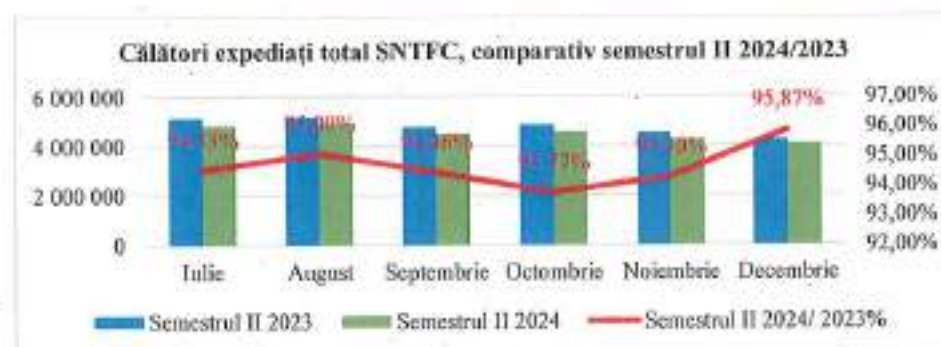
Defalcăt, pe rang de tren, tren.km IC înregistrează o creștere față de aceeași perioadă a anului 2023 cu 16,68 %, IR înregistrează o scădere cu 2,32 % față de aceeași perioadă a anului 2023, în timp ce tren.km R înregistrează o scădere cu 1,28 %.



5.2.2 INDICATORUL CALATORI EXPEDIATI

Călători expediți total SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

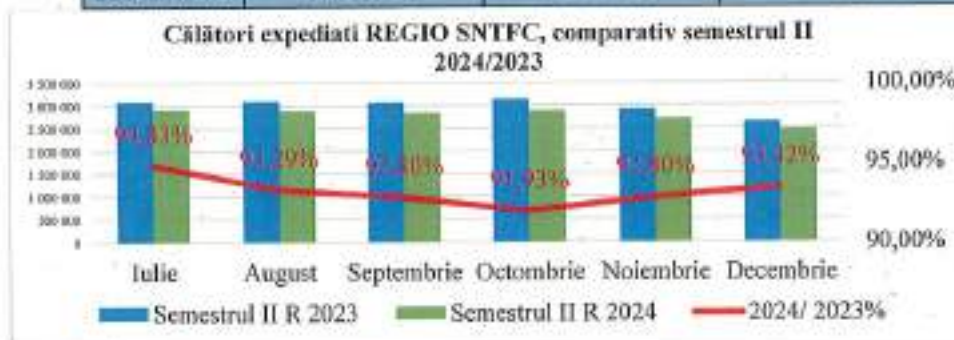
SNTFC	Semestrul II 2023	Semestrul II 2024	Semestrul II 2024/ 2023%
Iulie	5.132.089	4.851.205	94,53%
August	5.174.737	4.920.813	95,09%
Septembrie	4.776.963	4.512.423	94,46%
Octombrie	4.878.158	4.574.084	93,77%
Noiembrie	4.534.939	4.276.638	94,30%
Decembrie	4.264.278	4.087.976	95,87%
Semestrul II	28.761.164	27.223.139	94,65%



La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că, în semestrul II din anul 2024, Indicatorul *călători expediți* a scăzut cu 5,35 % față de anul 2023.

Călători expediți REGIO SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

Regie SNTFC	Semestrul II R 2023	Semestrul II R 2024	Semestrul II 2024/ 2023%
Iulie	3.078.912	2.919.737	94,83%
August	3.089.619	2.882.189	93,29%
Septembrie	3.058.409	2.838.281	92,80%
Octombrie	3.137.172	2.883.928	91,93%
Noiembrie	2.916.144	2.706.040	92,80%
Decembrie	2.648.884	2.474.480	93,42%
Semestrul II	17.929.140	16.704.655	93,17%



La nivel de SNTFC, Indicatorul *călători expediți cu trenurile Regio* a scăzut, în semestrul II din 2024, cu 6,83 % față de 2023.

Călători expediați INTERREGIO SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

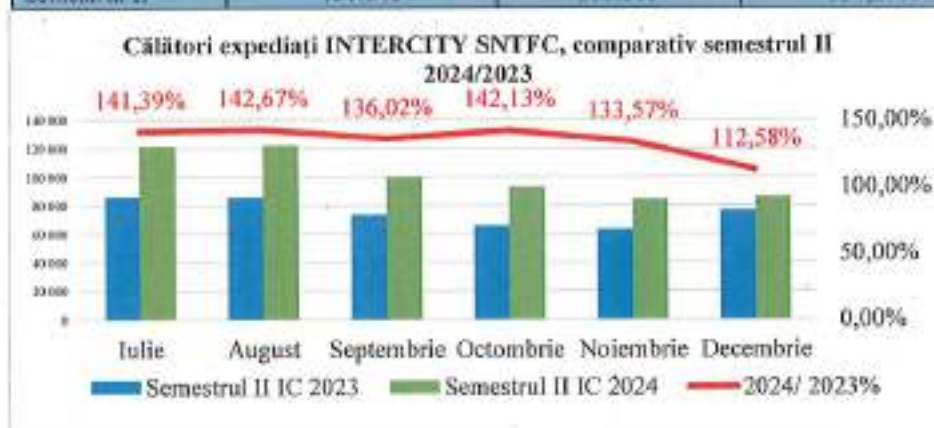
InterRegio SNTFC	Semestrul II IR 2023	Semestrul II IR 2024	Semestrul II IR 2024/ 2023%
Iulie	1.966.999	1.809.622	92,00%
August	1.999.392	1.916.315	95,84%
Septembrie	1.645.092	1.574.219	95,69%
Octombrie	1.675.285	1.596.773	95,31%
Noiembrie	1.555.546	1.486.119	95,54%
Decembrie	1.538.669	1.527.121	99,25%
Semestrul II	10.380.983	9.910.169	95,46%



La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterRegio*, a scăzut în semestrul II 2024 cu 4,54 % față de aceeași perioadă din anul 2023.

Călători expediați INTERCITY SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

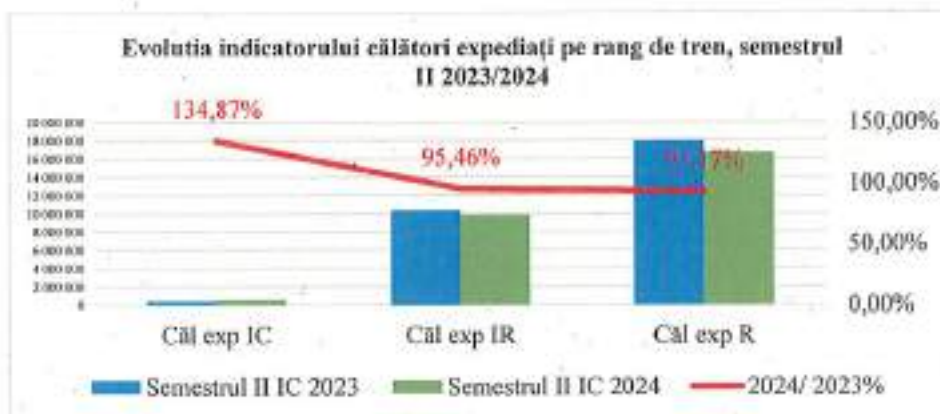
InterCity SNTFC	Semestrul I IC 2023	Semestrul I IC 2024	Semestrul I 2024/ 2023%
Iulie	86.178	121.846	141,39%
August	85.726	122.309	142,67%
Septembrie	73.462	99.923	136,02%
Octombrie	65.701	93.383	142,13%
Noiembrie	63.249	84.479	133,57%
Decembrie	76.725	86.375	112,58%
Semestrul II	451.041	608.315	134,87%



La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterCity*, a crescut în semestrul II 2024 cu 34,87 % față de semestrul II al anului 2023.

**Evolutia indicatorului călători expediți pe rang de tren prin comparație
semestrul II 2023 cu semestrul II 2024**

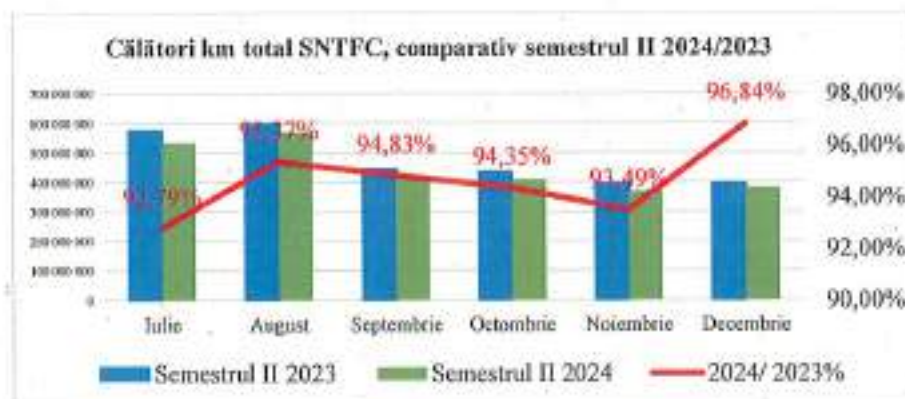
Indicator	Semestrul II 2023	Semestrul II 2024	Semestrul II 2024/2023
Căl exp IC	451.041	608.315	134,87%
Căl exp IR	10.380.983	9.910.169	95,46%
Căl exp R	17.929.140	16.704.655	93,17%



5.2.3 INDICATORUL CALATORI KM

Călători km total SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

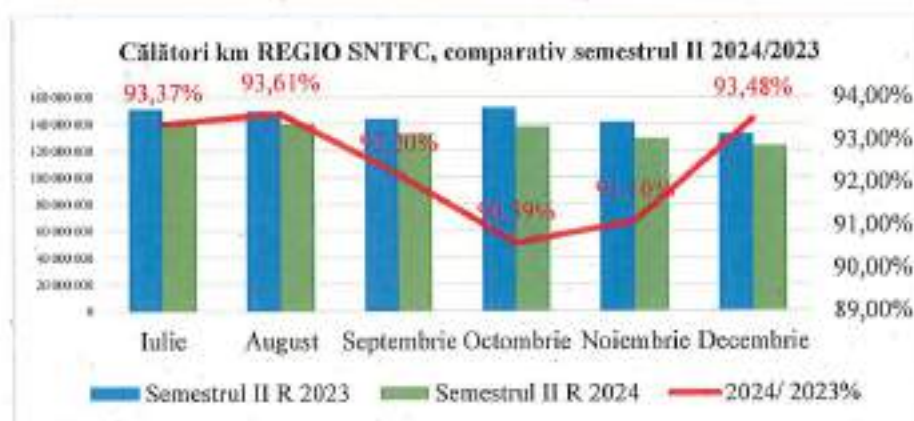
SNTFC	Semestrul II 2023	Semestrul II 2024	2024/ 2023%
Iulie	575.971.352	534.430.470	92,79%
August	596.761.966	569.110.908	95,37%
Septembrie	443.525.519	420.600.106	94,83%
Octombrie	434.060.058	409.526.006	94,35%
Noiembrie	394.908.811	369.207.049	93,49%
Decembrie	395.615.220	383.097.024	96,84%
Semestrul II	2.840.842.926	2.685.971.563	94,55%



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorul călători km, în semestrul II 2024, a scăzut cu 5,45 % față de semestrul II al anului 2023.

Călători km REGIO SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

Regio SNTFC	Semestrul II R 2023	Semestrul II R 2024	Semestrul II 2024/ 2023%
Iulie	151.125.724	141.112.797	93,37%
August	149.650.593	140.093.755	93,61%
Septembrie	144.072.626	132.832.879	92,20%
Octombrie	152.299.663	137.963.850	90,59%
Noiembrie	141.454.971	128.862.020	91,10%
Decembrie	132.573.191	123.934.109	93,48%
Semestrul II	871.176.768	804.799.410	92,38%



La nivel de SNTFC, în semestrul II 2024, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a scăzut cu aproximativ 7,62 % față de aceeași perioadă din anul 2023.

Călători km INTERREGIO SNTFC, comparativ semestrul II 2024/2023

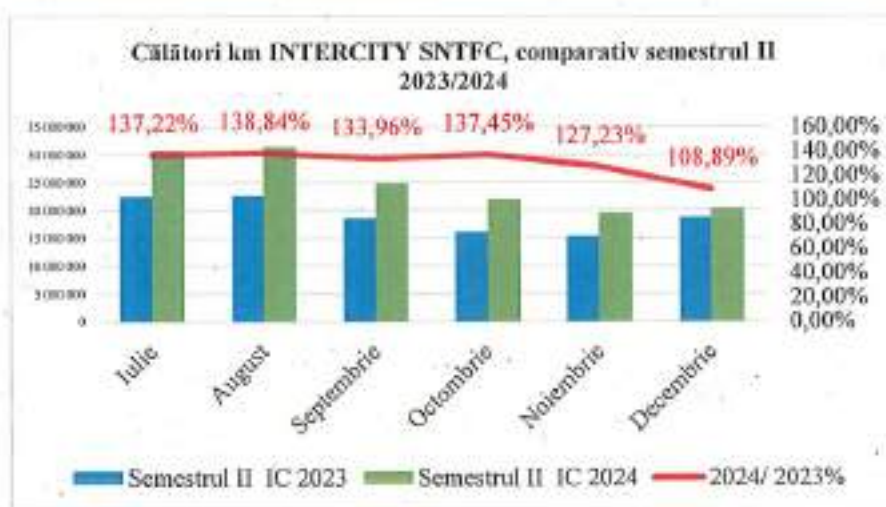
InterRegio SNTFC	Semestrul II IR 2023	Semestrul II IR 2024	2024/ 2023%
Iulie	402.390.109	362.505.225	90,09%
August	424.509.294	397.635.874	93,67%
Septembrie	280.903.461	262.918.011	93,60%
Octombrie	265.701.050	249.489.126	93,90%
Noiembrie	238.048.463	220.744.600	92,73%
Decembrie	244.343.137	238.800.814	97,73%
Semestrul II	1.855.895.514	1.732.093.650	93,33%



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile Inter Regio*, în semestrul II 2024, a scăzut cu aproximativ 6,67 % față de 2023.

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ semestrul II 2023/2024

InterCity SNTFC	Semestrul II IC 2023	Semestrul II IC 2024	2024/ 2023%
Iulie	22.455.519	30.812.448	137,22%
August	22.602.079	31.381.279	138,84%
Septembrie	18.549.432	24.849.216	133,96%
Octombrie	16.059.345	22.073.030	137,45%
Noiembrie	15.405.377	19.600.429	127,23%
Decembrie	18.698.892	20.362.101	108,89%
Semestrul II	113.770.644	149.078.503	131,03%



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile Inter City*, în semestrul II 2024, a crescut cu aproximativ 31,03 % față de aceeași perioadă din anul 2023.

Evoluția indicatorului călători km pe rang de tren prin comparație semestrul II 2023/2024

Indicator	Semestrul II 2023	Semestrul II 2024	Semestrul II 2024/2023
Căl km IC	113.770.644	149.078.503	131,03%
Căl km IR	1.855.895.514	1.732.093.650	93,33%
Căl km R	871.176.768	804.799.410	92,38%



5.3 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.3.1 MATERIALUL RULANT

5.3.1.1 Material rulant motor

Parcul de vehicule feroviare motoare - 2024

Tip MR	Parc inventar	Parc necesar livret	Parc Activ	Parc mentenanța preventivă	Parc imobilizat		
					Uzine reparatoare	Parc în depouri/ reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată
Locomotive DE	238	69	65	9	7	23	134
Locomotive electrice	358	207	206	4	23	40	85
Locomotive DH	190	50	47	2	3	24	114
Locomotive DM	6	0	2	2	0	2	0
AM. Desiro	120	71	67	2	10	18	23
AM	142	25	16	3		6	117
Rame Electrice	35	1	1	0	0	0	34
Total Locomotive, Automotoare Rame Electrice	1089*	423	404	22	43	113	507

* 1 Rama Electrică livrată de ARF

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/31/0022/0001 (ERI), respectiv NEI RO/33/0022/0015 (pentru funcții de întreținere).

Activitatea de reparații planificate tip RR/RG/R7/R9 și modernizări material rulant motor an 2024:

- trimestrul I 2024:

Nr. crt.	Tip MRM	Tip reparație planificată	Societatea reparatoare	Cantitate reparată	Valoare [lei fără TVA]
1.	LE 5100 kW TSAM	RR	RELOC Craiova	1	1.749.457
2.	LE 5100 kW ICOL	RR	RELOC Craiova	1	1.539.082
3.	AM DESIRO	R7	RELOC Craiova	3	4.135.389
4.	AM DESIRO	R9	EP VFU Pașcani	3	8.066.789
5.	LDE 2100 CP IT	RG	RELOC Craiova	1	2.437.888
6.	LE 3400 kW modernizate	RR	SCRL	2	1.685.061
TOTAL				11	19.613.666

- trimestrul II 2024:

Nr. crt.	Tip MRM	Tip reparație planificată	Societatea reparatoare	Cantitate reparată	Valoare [lei fără TVA]
1.	LE 5100 kW TSAM	RR	RELOC Craiova	1	2.569.937,89
2.	LE 5100 kW ICOL	RR	RELOC Craiova	1	1.800.476,64
3.	AM DESIRO	R7	RELOC Craiova	1	1.873.381,37
4.	AM DESIRO	R9	EP VFU Pașcani	4	11.914.945,21
5.	LE 5100 kW clasice, nemodernizate	RR	SCRL Brașov	1	875.267
6.	LE 3400 kW modernizate	RR	SCRL Brașov	1	1.201.458
7.	LDH 1250 CP GIT	RG	REMARUL Cluj	1	1.439.155,64
TOTAL				10	21.674.621,75

- trimestrul III 2024:

Nr. crt.	Tip MRM	Tip reparație planificată	Societatea reparatoare	Cantitate reparată	Valoare [lei fără TVA]
1	LDE 2100 CP IT	RG	RELOC Craiova	1	2.876.767,24
2	AM DESIRO	R7	RELOC Craiova	4	6.860.609,63
3	AM DESIRO	R9	EP VFU Pașcani	3	8.954.010,47
4	LE 3400 kW modernizate	RR	SCRL Brașov	1	1.192.430,00
TOTAL				9	19.883.817,34

- trimestrul IV 2024:

Nr. crt.	Tip MRM	Tip reparație planificată	Societatea reparatoare	Cantitate reparată	Valoare [lei fără TVA]
1	AM DESIRO	R7	RELOC Craiova	4	6.693.500,66
2	AM DESIRO	R9	EP VFU Pașcani	5	15.451.296,85
3	LE 3400 kW clasice	RG+M	SCRL Brașov	1	6.637.410,00
4	LDH 1250 CP GIT	RG	REMARUL Cluj	1	1.109.505,00
TOTAL				11	29.891.712,51

Total an 2024:

Nr. crt.	Tip MRM	Tip reparație planificată	Societatea reparatoare	Cantitate reparată	Valoare [lei fără TVA]
1	LE 5100 kW TSAM	RR	RELOC Craiova	2	4.319.394,89
2	LE 5100 kW ICOL	RR	RELOC Craiova	2	3.339.558,64
3	AM DESIRO	R7	RELOC Craiova	12	19.562.880,66
4	AM DESIRO	R9	EP VFU Pașcani	15	44.387.041,53
5	LE 5100 kW clasice, nemodernizate	RR	SCRL Brașov	1	875.267,00
6	LE 3400 kW modernizate	RR	SCRL Brașov	4	4.078.949,00
7	LDE 2100 CP IT	RG	RELOC Craiova	2	5.314.655,24
8	LE 3400 kW clasice	RG+M	SCRL Brașov	1	6.637.410,00
9	LDH 1250 CP GIT	RG	REMARUL Cluj	2	2.548.660,64
TOTAL				41	91.063.817,60

5.3.1.2 Vagoane

Parc vehicule feroviare remorcate 2024

Tip MR	Valori medii 2024 (ian – dec)				PARC Imobilizat (la 31.12.2024)		
	PARC Inventar	PARC necesar livret	PARC Activ	Deficit parc	Uzine reparatoare	Parc în revizii, reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată
Vagoane clasă	1757	910	824	86	78	9	5
Vagoane speciale	246	70	121	0	3	2	2
Total vagoane	2003	980	945	86	81	11	7

Prezentarea parcului de vagoane

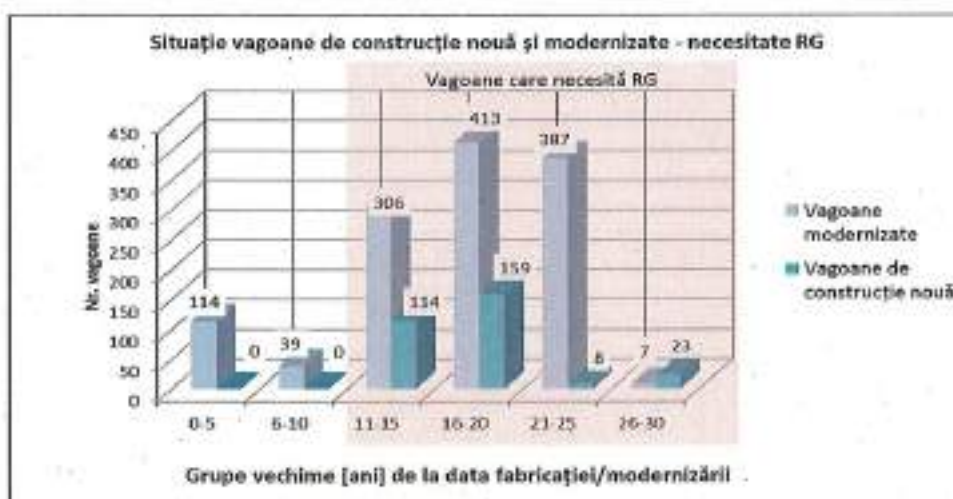
La data de 31.12.2024, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A. cuprindea un număr de 1951 de vagoane, având o vechime medie de 33 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

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 17 ani de la data fabricației: 304 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 1997-2024, având o vechime medie de la data modernizării de 17 ani: 1266 unități, dintre care 811 (64%) echipate cu instalații de climatizare,
- vagoane nemodernizate, construite anterior anului 1996, având o vechime medie de 41 de ani de la data fabricației: 381 unități, dintre care 6 vagoane cu locuri de dormit și 4 vagoane destinate liniei cu caracter turistic Oravița – Anina.



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



Situația vechimii parcului de vagoane defalcată pentru vagoane clasă și speciale

Parc vagoane		Construcție nouă A VA începând cu anul 1996	Modernizate/ adaptate pt. rețeaua CFR începând cu anul 1997	Nemodernizate construite nterior anului 1996	Total
Vagoane clasă	nr. unități	295	1040	374	1709
	% din parc inventar (clasă)	17,26%	60,85%	21,88%	87,86%
Vagoane speciale	nr. unități	9	226	7	242
	% din parc inventar (speciale)	3,72%	93,39%	2,89%	12,40%
Total	nr. unități	304	1266	381	1951
	% din parc inventar	15,58%	64,89%	19,53%	
	vechime medie	17 ani	17 ani (de la modernizare)	41 ani	33 ani

Evoluția parcului activ în anul 2024

În cursul anului 2024, parcul de vagoane activ a cunoscut o evoluție cu tendință de creștere, pe fondul derulării contractelor pentru efectuarea reparațiilor planificate și a aplicării OMTI nr. 497/2023 și OMTI nr. 736/04.03.2024 pentru menținerea în exploatare a vagoanelor care ating scadența la reparație planificată.



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

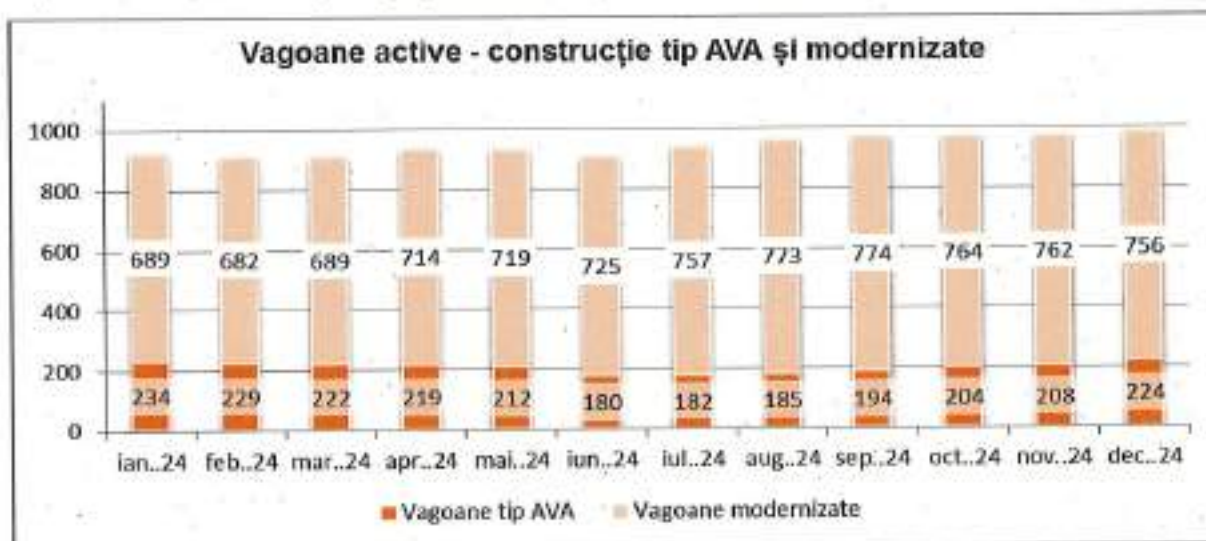
Vagoane clasă

Luna	Parc	Parc	%	Construcție nouă			Modernizate			Nemodernizate		
	inventar	activ		inv	activ	%	inv	activ	%	inv	activ	%
ian.24	1790	808	45,1	301	225	74,8	1036	579	55,9	453	4	0,9
feb.24	1790	797	44,5	301	220	73,1	1036	573	55,3	453	4	0,9
mar.24	1774	795	44,8	301	213	70,8	1034	578	56,1	439	4	0,9
apr.24	1774	816	46,0	301	210	69,8	1034	602	58,2	439	4	0,9
mai.24	1767	813	46,0	301	203	67,4	1034	606	58,6	432	4	0,9
iun.24	1767	785	44,4	295	171	58,0	1040	610	58,7	432	4	0,9
iul.24	1767	814	46,1	295	173	58,6	1040	637	61,3	432	4	0,9
aug.24	1767	831	47,0	295	176	59,7	1040	651	62,6	432	4	0,9
sep.24	1729	844	48,8	295	186	63,1	1040	655	63,0	394	3	0,8
oct.24	1729	853	49,3	295	199	67,5	1040	650	62,5	394	4	1,0
nov.24	1716	858	50,0	295	203	68,8	1040	651	62,6	381	4	1,0
dec.24	1709	874	51,1	295	219	74,2	1040	651	62,6	374	4	1,1

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

Luna	Parc	Parc	%	Construcție nouă			Modernizate			Nemodernizate		
	inventar	activ		inv	activ	%	inv	activ	%	inv	activ	%
ian.24	248	119	48,0	9	9	100,0	232	110	47,4	7	0	0,0
feb.24	248	118	47,6	9	9	100,0	232	109	47,0	7	0	0,0
mar.24	248	120	48,4	9	9	100,0	232	111	47,8	7	0	0,0
apr.24	248	121	48,8	9	9	100,0	232	112	48,3	7	0	0,0
mai.24	248	122	49,2	9	9	100,0	232	113	48,7	7	0	0,0
iun.24	248	124	50,0	9	9	100,0	232	115	49,6	7	0	0,0
iul.24	248	129	52,0	9	9	100,0	232	120	51,7	7	0	0,0
aug.24	248	131	52,8	9	9	100,0	232	122	52,6	7	0	0,0
sep.24	242	127	52,5	9	8	88,9	226	119	52,7	7	0	0,0
oct.24	242	119	49,2	9	5	55,6	226	114	50,4	7	0	0,0
nov.24	242	116	47,9	9	5	55,6	226	111	49,1	7	0	0,0
dec.24	242	110	45,5	9	5	55,6	226	105	46,5	7	0	0,0

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



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

În perioada 01.01.2024 – 31.12.2024 în unitățile de vagoane aparținând CFR Călători s-au realizat un număr de 1164 revizii tehnice intermediare de tip RT11, RT12 și RT13 la vagoanele scadente la aceste tipuri de revizii. Din punct de vedere al repartizării pe unități, ponderea lucrărilor efectuate în cadrul Reviziei de vagoane București Grivița este de 51,3%, alte unități cu activitate semnificativă fiind Reviziile de vagoane București Basarab (9,5%), Timișoara (6,1%) și Jibou (5,7%).

În ceea ce privește reparațiile planificate, în perioada ianuarie – decembrie 2024, în cadrul Reviziei de vagoane Jibou au fost finalizate lucrările pentru un număr de 18 vagoane.

Activitatea de reparații planificate tip RP/RTG și RG cu modernizare vagoane de călători la 31.12.2024:

Nr. crt.	Tip Reparație MR	Total 2024	Valoare [lei, fara TVA]
1	RG cu modernizare	6	21.180.794,00
2	RP/RTG	352	110.861.017,36
	TOTAL	358	132.041.811,36

5.3.2 RESURSELE UMANE

La S.N.T.F.C. "CFR Călători", prin aplicarea legislației muncii în vigoare, s-a asigurat egalitatea de șanse tuturor salariaților, la toate nivelurile organizatorice.

Având în vedere specificul activității, s-a asigurat un echilibru în materie de gen.

Astfel, la data de **31.12.2024**, procentul femeilor angajate la CFR Călători fiind de 30,05% (din total 10.539 salariați: bărbați 7.372, femei 3.167).

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 data de **31.12.2024** și evoluția lunară:

Nr. salariați la data de 31.12.2024			
TOTAL din care:			10.539
CENTRAL			448
LUNA	OCTOMBRIE	NOIEMBRIE	DECEMBRIE
NR.SALARIAȚI	10.537	10.515	10.539
din care:			
CENTRAL	453	450	448

Productivitatea muncii în anul 2024 față de anul 2023 se prezintă astfel:

- productivitatea muncii (mii căl.exp./salariat) a scăzut fiind de 4,83;
- productivitatea muncii (mii căl.km/salariat) a scăzut fiind de 486,20.

În anul 2024, la SNTFC "CFR Călători" - SA, activitatea de formare profesională s-a axat în principal pe:

- menținerea competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate;
- verificarea profesională periodică realizată prin evaluarea pentru confirmarea periodică a competențelor profesionale;
- pregătirea prin programe de formare profesională organizate de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER;
- pregătirea prin programe de formare profesională organizate de furnizori de formare profesională, alții decât Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER;
- pregătirea prin cursuri organizate de SNTFC "CFR Călători" - SA, conform reglementărilor în vigoare.

În intervalul analizat, formarea profesională a personalului s-a realizat atât extern, cât și intern, astfel:

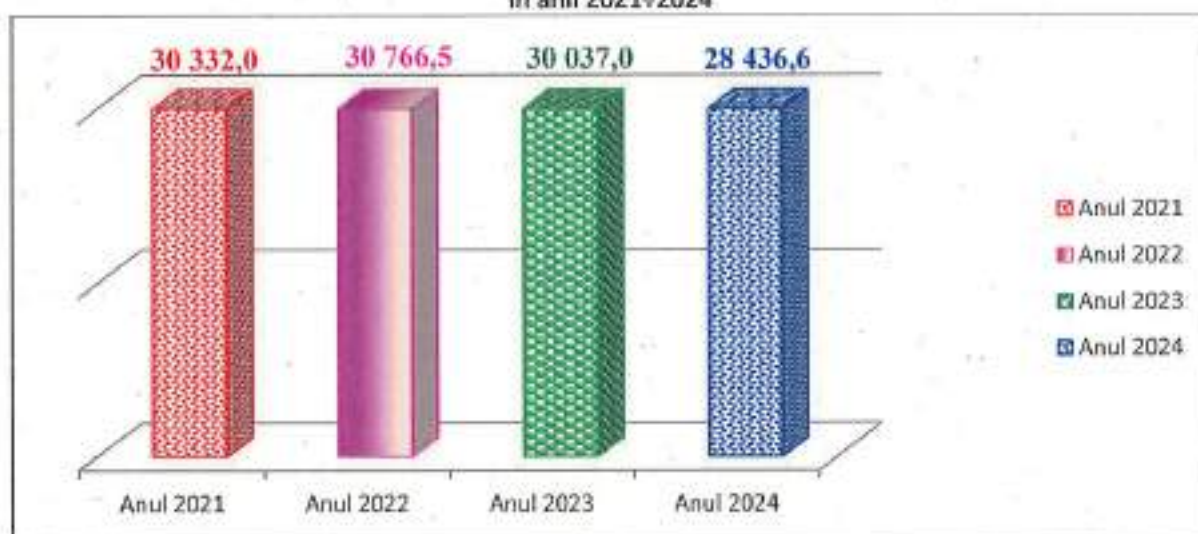
- Formarea profesională externă s-a realizat la:
 - Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER, organism național specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure formarea – calificarea, perfecționarea și verificarea profesională periodică a personalului cu atribuții în siguranța circulației în transportul feroviar, securitatea transporturilor și calitatea serviciilor feroviare;
 - alți furnizori de formare profesională, conform reglementărilor legale în vigoare.
- Formarea profesională internă s-a realizat:
 - în centrele de instruire, organizate conform O.M.T.I. nr. 815/2010;
 - în cadrul societății conform reglementărilor interne;
 - în centrele proprii de formare a mecanicilor de locomotivă, autorizate conform Ordinului M.T. nr. 615/2015;
 - în centrele proprii de formare-calificare autorizate conform Ordinului M.T.C.T. nr. 2261/2005.

5.3.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

5.3.3.1 Consumul de motorină

Pentru perioada analizată comparativ, în anii 2022, 2023 și 2024 consumul de motorină pentru tracțiunea trenurilor de călători cu remorcare diesel a cunoscut o evoluție în scădere, înregistrând o valoare semnificativă (aproximativ -5,6%) mai ales în perioada ianuarie - Decembrie 2024, comparativ cu aceeași perioadă din anul anterior.

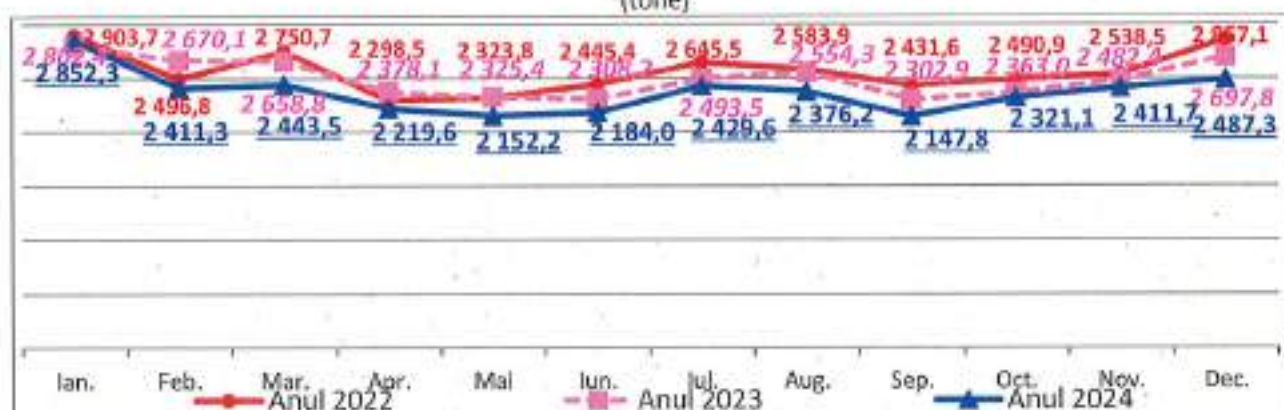
Evoluția consumului total de motorină (în tone) înregistrat comparativ, în anii 2021÷2024



Evoluția consumului lunar de motorină în anii 2021 ÷ 2024 (tone)

Luna	Ian.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai	Iun.	Iul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
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	2.457,4	2.779,8	30.332,0
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	2.857,1	30.766,5
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	30.036,9
Anul 2024	2.852,3	2.411,3	2.443,5	2.219,6	2.152,2	2.184,0	2.429,6	2.376,2	2.147,8	2.321,1	2.411,7	2.487,3	28.436,6

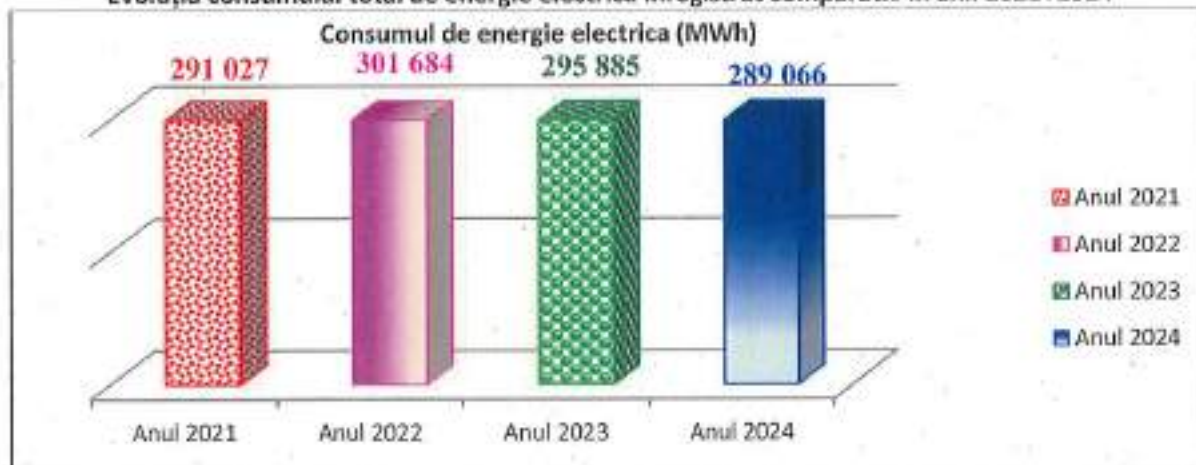
Graficul evoluției consumului lunar de motorină pentru anii 2022, 2023 și 2024 (tone)



5.3.3.2 Consumul de energie electrică pentru tracțiune

În anul 2024, s-au consumat 289.066 MWh pentru remorcarea trenurilor de călători cu tracțiune electrică, aproximativ cu 2,3% mai puțin decât în aceeași perioadă a anului 2023, când au fost consumați 295.885 MWh.

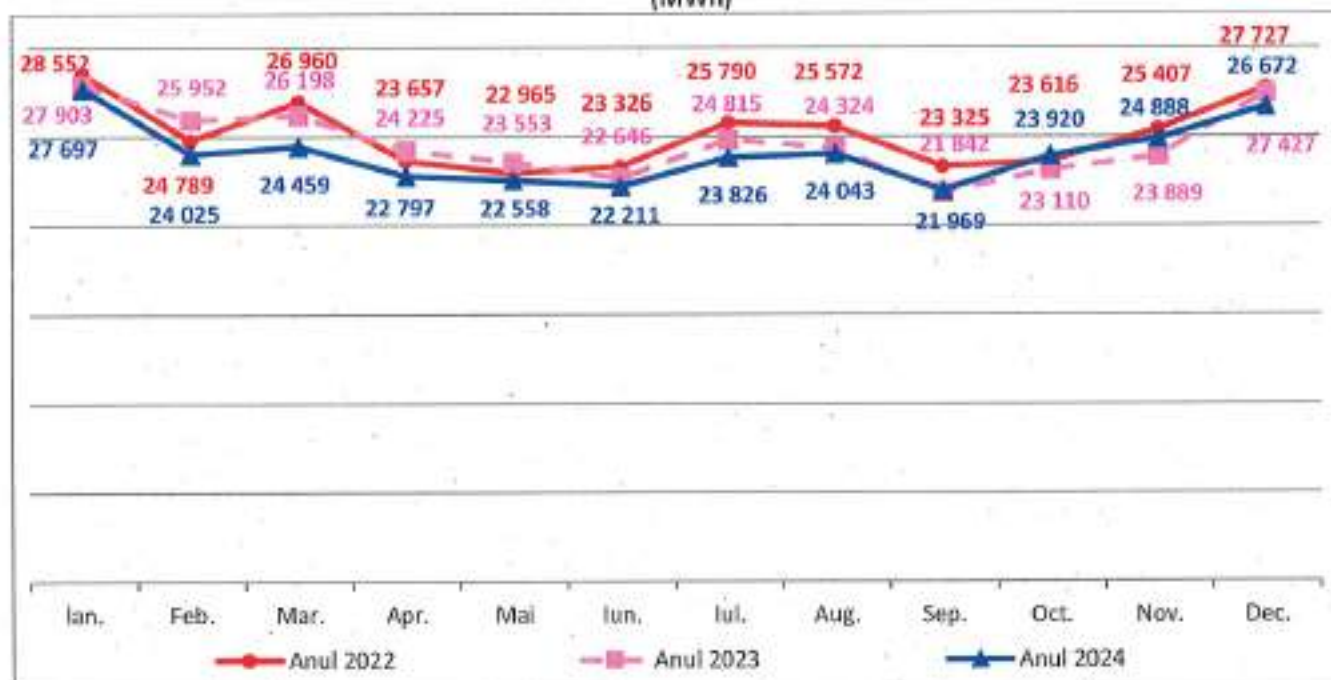
Evoluția consumului total de energie electrică înregistrat comparativ în anii 2021-2024



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

	Ian.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai	Iun.	Iul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Total An
Anul 2021	26.882	24.289	26.410	23.453	22.261	21.802	24.716	24.644	22.043	23.335	24.052	27.140	291.027
Anul 2022	28.552	24.789	26.960	23.657	22.965	23.326	25.790	25.572	23.325	23.616	25.407	27.727	301.684
Anul 2023	27.903	25.952	26.198	24.225	23.553	22.646	24.815	24.324	21.842	23.110	23.889	27.427	295.885
Anul 2024	27.697	24.025	24.459	22.797	22.558	22.211	23.826	24.043	21.969	23.920	24.888	26.672	289.066

Graficul evoluției consumului lunar de energie electrică în anii 2022, 2023 și 2024 (MWh)



5.4 INVESTIȚII

5.4.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

Realizările aferente anului 2024 până la data de 31.12.2024 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:

A. Pentru cele 55 locomotive electrice, ca urmare a finalizării procedurii de achiziție, au fost încheiate următoarele contracte:

- contractul 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.

La data de 31.12.2024 sunt 10 locomotive introduse la modernizare, din care 4 locomotive finalizate și 6 locomotive pe flux, astfel:

a) 4 locomotive s-a finalizat modernizarea, vopsite/colantate în schema de culori PNRR. Finalizat programul probe și verificări în vederea certificării/autorizării cu AFER-ONFR/ASFR/TUV Rhelland prima locomotivă-prototip.

Se așteaptă emiterea certificatelor și autorizațiilor de introducere pe piață pentru:

- EA 229 (91 53 0 400229-7, seria nouă 91530481001-2 NICOLAE IORGA);
- EA1 318 (91 53 0 450318-7, seria nouă 91530481002-0 ANGHEL SALIGNY);
- EA 295 (91 53 0 400295-8, seria nouă 91530481003-8 SMARANDA BRAESCU);
- EA 139 (91 53 0 400139-8, seria nouă 91530481005-3 REGINA MARIA).

b) 6 locomotive pe flux:

- EA 350 (91 53 0 400350-1, seria nouă 9153481004-6 CONSTANTIN BRANCUSI) - Materiale aprovizionate 100%. Cutia vopsită, echipată 100%. Boghiuri finalizate 100%. Motoare de tracțiune 100%. Inceput probe statice;
- EA 482 (91 53 0 400482-2, seria nouă 9153481006-1 REGELE CAROL I) - Materiale aprovizionate 80%. Cutia locomotivă se lucrează la finalizarea construcției metalice. Boghiuri finalizate 50%. Motoare de tracțiune 50%;
- EA 512 (91 53 0 400512-6, seria nouă 9153481007-9 SIMION MEHENDINTI) - Materiale aprovizionate 45%. Cutia finalizată în proces de vopsire. Boghiuri se lucrează la rame boghiuri și timonerie de frână. Motoare de tracțiune 10%;
- EA1 362 (450362-9, seria nouă 9153481008-7 IULIA HASDEU) - Materiale aprovizionate 40%. A fost dezecipată de componentele vechi. Cutia locomotivă se lucrează la SMI;
- EA 002 (91 53 0 400002-8, seria nouă 9153481009-5 ANA ASLAN) - Materiale aprovizionate 25%. A fost dezecipată de componentele vechi;
- EA 513 (91 53 0 400513-4, seria nouă 9153481010-7 CAROL DAVILA) - Materiale aprovizionate 15%. Se dezecipează de componentele vechi.

- contractul nr. 378/19.12.2023 încheiat cu S.C. RELOC S.A. Craiova pentru modernizarea unei cantități de 19 locomotive electrice de 5100 kW. La data de 31.12.2024 sunt 4 locomotive introduse la modernizare din care 2 locomotive sunt finalizate și 2 locomotive pe flux:

a) 2 locomotive s-a finalizat modernizarea, vopsite/colantate în schema de culori PNRR. Finalizat programul probe și verificări în vederea certificării/autorizării cu AFER-ONFR/ASFR prima locomotivă-prototip. Se așteaptă emiterea certificatelor și autorizațiilor de introducere pe piață pentru:

- EA 743 91 53 0 400743-7, seria nouă 91 53 0 482001-1);
- EA₁ 858 (91 53 0 410858-1, seria nouă 91 53 0 482002-9.

b) 2 locomotive pe flux:

- EA 650 (91 53 0 400650-4) - Locomotiva este demontata complet si se lucreaza la modificari pe SMI si sala masinii;
- EA₁ 823 (91 53 0 410823-5) - Locomotiva este demontata complet. Are cabinele taiate si se lucreaza la modificari pe SMI si sala masinii. Boghiurile sunt dezansamblate si se lucreaza la rame.

- contractul nr. 379/19.12.2023 încheiat cu SCRL Braşov S.A. – filiala SNTFC pentru modernizarea unei cantităţi de 17 locomotive electrice de 3400 kW. La data de 31.12.2024 sunt 3 locomotive pe flux:
 - EC₁ 126 (91 53 0 440126-7) - Terminat cablare forta, montat agregate principale: transformatorul principal, blocurile S1-S4, S5, convertizoarele servicii auxiliare, selful de aplatizare cu bobinele de intrare. Pregatire PC I si PC II pentru cablare circuit comanda, vopsire SM, identificare traseu instalatia pneumatica. Cutia sablata, grunduita, vopsita cu un strat de vopsea de control de culoare alba;
 - EC 097 (91 53 0 430097-2) - dezechipat de echipamente vechi. Cutia sablata si grunduita. Pregatit cablaj forta pentru montare. Sosit echipamentele electronice forta si servicii auxiliare;
 - EC 105 (91 53 0 430105-3) - Sosita de la sablat. Sosit echipamente pentru SM (forta si servicii auxiliare).

B. 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, ca urmare a finalizării procedurii de achiziție, a fost încheiat contractul nr. 380/19.12.2023 cu S.C.R.L. Braşov S.A. – filiala CFR Călători. La data de 31.12.2024 sunt 3 locomotive pe flux:

- DHC 479 (92 53 0 800479-3) – Axele cardanice reparate. Boghiurile sunt finalizate si montate sub locomotiva. Cabina conducere a fost modificata si inaltata 20 cm pentru a permite montarea MT-RI, montata pe sasiu provizoriu. Capote finalizat modificari in conformitate cu noile echipamente care urmeaza sa fie montate. Montat capota mica, rezervoarele de aer si panoul de frana;
- DHC 598 (92 53 0 800598-0) - finalizat demontare echipamente vechi. Se lucreaza la boghiuri si la partea superioara a sasiului in vederea montarii placilor pentru balastare, modificare cabina pentru inaltare;
- DHC 540 (92 53 0 800540-2) – sosita de la Depoul Sibiu, urmeaza demontare grup MD-TH.

C. Pentru cele 139 de vagoane care fac obiectul modernizării, procedurile de achiziție au fost finalizate și au fost încheiate următoarele contracte:

- contractul nr.387/19.12.2023 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantităţi de 10 vagoane seria 8976. La data elaborării prezentului raport primul vagon este realizat in procent de 90%, se asteapta eliberarea documentelor necesare introducerii in circulatie, respectiv obtinerea Certificatului de tip a primului vagon din serie, respectiv Autorizatia de introducerea pe piata si inscrierea acestuia in REV.
- contractul nr.10/11.01.2024 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantităţi de 30 vagoane seria 1976. La data elaborării prezentului raport primul vagon a fost consolidat si a corespuns la incercarile statice la structura de rezistenta. Primul vagon a fost finalizat si asteapta eliberarea documentelor necesare introducerii in circulatie, respectiv obtinerea Certificatului de tip a primului vagon din serie, respectiv Autorizatia de introducerea pe piata si inscrierea acestuia in REV.

- contractul nr.381/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 6 vagoane seria 7180. La data elaborării prezentului raport pe fluxul de modernizare nu se află niciun vagon;
- contractul nr.382/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 14 vagoane seria 2190 transformat în cuseta. La data elaborării prezentului raport pe fluxul de modernizare nu se afla niciun vagon;
- contractul nr.383/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 27 vagoane seria 2190. La data elaborării prezentului raport pe fluxul de modernizare se află se află un vagon finalizat și încă unul realizat în procent de 80%, se aștepta eliberarea documentelor necesare introducerii în circulație, respectiv obținerea Certificatului de tip a primului vagon din serie, respectiv Autorizația de introducerea pe piață și înscrierea acestuia în REV.
- contractul 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. La data elaborării prezentului raport primul vagon a fost consolidat și a corespuns la încercările statice la structura de rezistență la AFER. În acest moment se afla finalizate două vagoane care aștepta eliberarea documentelor necesare introducerii în circulație, respectiv obținerea Certificatului de tip a primului vagon din serie, respectiv Autorizația de introducerea pe piață și înscrierea acestuia în REV;
- contractul nr.385/19.12.2023 încheiat cu S.C. ELECTROPUTERE VFU Pașcani S.A. pentru modernizarea unei cantități de 22 vagoane seria 2076. La data elaborării prezentului raport primul vagon a fost consolidat și a corespuns la încercările statice la structura de rezistență la AFER. În acest moment se afla finalizate patru vagoane care aștepta eliberarea documentelor necesare introducerii în circulație, respectiv obținerea Certificatului de tip a primului vagon din serie, respectiv Autorizația de introducerea pe piață și înscrierea acestuia în REV. alte două vagoane sunt stadii diferite de realizare, respectiv 50% și 60%
- contractul nr.386/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 10 vagoane seria 1980. La data elaborării prezentului raport pe fluxul de modernizare se află în acest moment se afla finalizate două vagoane realizate integral și încă două în stadii avansate de realizare, vagoanele au obținut toate certificările și autorizațiile necesare circulației pe infrastructura din țară.

5.4.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

În anul 2024 CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate de la bugetul de stat.

5.4.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI PROPRII

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

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare remorcate la 31.12.2024:

Buget alocat pentru investiții vagoane 2024 [mii lei]	22.180,794
Valoare contracte în derulare 31.12.2024 [mii lei]	22.180,794
Facturat 31.12.2024 [mii lei]	22.180,794
Buget alocat pentru reparații vagoane 2024 [mii lei]	119.000,00
Valoare contracte în derulare 31.12.2024 [mii lei]	172.113,25
Facturat 31.12.2024 [mii lei]	110.861,01

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare motoare la 31.12.2024:

	Modernizări tracțiune	Întreținere și reparații tracțiune
Buget alocat pentru investiții locomotive 2024 [mii lei] (*)	9.446,55	-
Valoare contracte în derulare 31.12.2024 [mii lei]	9.446,55	-
Facturat 31.12.2024 și [mii lei]	3.188,032	-
Buget alocat pentru reparații material rulant motor 2024 [mii lei] (**)	99.874,60	14.000,00
Valoare contracte în derulare 31.12.2024 [mii lei]	57.968,501	17.972,455
Facturat 31.12.2024 [mii lei]	88.713,516	13.745,602

(*) La capitolul „Valoare contracte în derulare 31.12.2024” precizăm că nu există contracte încheiate în anul 2024, dar în Anexa 4 - BVC CFR Călători la capitolul A. „Obiective de investiții în continuare”, sunt incluse obiective de investiții aferente contractelor încheiate în anii anteriori și au acte adiționale de prelungire până în anul 2024, respectiv:

-montare instalații de climatizare la locomotivele electrice care efectuează RR –Contract nr. 47/09.03.2022 prelungit cu act adițional până la 30.06.2024 cu cantitate 4 servicii din care 2 realizate în anul 2022 și un serviciu în anul 2023. Pentru anul 2024 a fost prevăzut și s-a realizat un serviciu în valoare de 24,25 mii lei.

-servicii de modernizare cu montare instalație comandă a locomotivei și blocuri redresoare cu reglaj de joasă tensiune (inclusiv instalația) cu ocazia reparației planificate tip RG la LE 3400 KW pentru un număr de 3 locomotive - Contract 267/19.09.2022 prelungit până la 31.12.2024 la care a fost facturat până la 31.12.2024 un serviciu în valoare de 3.163,079 mii lei. Menționăm că la data de 31.12.2024 se mai află o locomotivă finalizată, dar se așteaptă eliberarea de către AFER a documentelor necesare pentru utilizarea în exploatare a acestei locomotive, după care vor fi livrată la SNTFC. Ultima locomotivă se afla pe fluxul de modernizare.

(**) Situația de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 187.311.307 lei.

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 tranzacției	Valoarea tranzacției (lei fara TVA)	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată / modalități	Data finalizare contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observații
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 NEEXECUTIVI

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 directori.

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.1.1	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.2.1	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	110 000,00	86 900,00	85 000,00	84 000,00
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	4,00	4,10	6,00	8,00
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	270,18	271,50	272,00	273,50

6.1.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de 31.12.2023.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat în data de 31.12	
				2023	2024
L	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m	1 996 982,000	2 368 000,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m	59 909,460	189 440,000
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	738 883,340	876 160,000
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m	1 198 189,200	1 302 400,000

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
I.2.1.	Total servicii	mii lei	m	1 577 738,072	2 135 309,215
I.2.2.	Servicii intercity	mii lei	m	47 332,142	170 824,737
I.2.3.	Servicii interregio	mii lei	m	583 763,087	790 064,410
I.2.4.	Servicii regio	mii lei	m	946 642,843	1 174 420,068
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
I.3.1.	Total servicii	%	m	79,01%	90,17%
I.3.2.	Servicii intercity	%	m	79,01%	90,17%
I.3.3.	Servicii interregio	%	m	79,01%	90,17%
I.3.4.	Servicii regio	%	m	79,01%	90,17%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
II.0.1.	Total servicii	mii lei	aut	1 732 294,000	1 641 798,000
II.0.2.	Servicii intercity	mii lei	aut	0,000	0,000
II.0.3.	Servicii interregio	mii lei	aut	0,000	0,000
II.0.4.	Servicii regio	mii lei	aut	0,000	0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
II.1.1.	Total servicii	mii lei	m	1 406 702,000	1 329 527,037
II.1.2.	Servicii intercity	mii lei	m	0,000	87 560,205
II.1.3.	Servicii interregio	mii lei	m	0,000	1 016 083,132
II.1.4.	Servicii regio	mii lei	m	0,000	225 883,699
II.1.5.	Alte venituri proprii	mii lei	aut		
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
II.2.1.	Total venituri proprii	%	P	81,20%	80,98%
II.2.2.	Servicii intercity	%	m	N.A.	N.A.
II.2.3.	Servicii interregio	%	m	N.A.	N.A.
II.2.4.	Servicii regio	%	m	N.A.	N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aut	2 817 931,000	3 485 150,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	15,89%	23,68%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
III.0.1.	Total cheltuieli	mii lei	m	3 331 500,000	3 744 524,000
III.0.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 296 500,000	3 744 524,000
III.0.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m	35 000,000	34 000,000
III.0.4.	Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
III.0.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	0,000	0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
III.1.1.	Total cheltuieli	mii lei	m	3 194 541,000	3 632 735,000
III.1.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 156 450,000	3 602 971,000
III.1.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m	38 082,000	29 764,000
III.1.4.	Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
III.1.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	17 395,000	0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
III.2.1.	Total cheltuieli	%	m	95,89%	96,14%
III.2.2.	Cheltuieli de exploatare	%	P	95,75%	96,22%
III.2.3.	Cheltuieli financiare	%	m	108,81%	87,54%
III.2.4.	Cheltuieli excepționale	%	m	N.A.	N.A.
III.2.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m	N.A.	N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
III.3.1.	Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m	497 322,000	536 785,000
III.3.2.	Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m	222 666,000	296 213,000
III.3.3.	Cheltuieli cu energia	mii lei	m	317 640,000	275 516,000
III.3.4.	Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 328 824,000	1 714 396,000
III.3.5.	Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	790 007,000	780 061,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mă lei	m	-278 000,000	-1 026 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mă lei	m	-210 101,000	15 216,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	124,42%	201,48%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mă lei	P	216 538,000	378 013,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mă lei	m	146 111,000	285 653,000
	V.1.3. Alte creanțe	mă lei	m	70 427,000	92 360,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mă lei	m	1 247 555,000	1 252 593,000
	V.2.2. Datorii restante	mă lei	P	108 166,000	211 010,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mă lei/persoană/an	P	274,360	344,150

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 directori.

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	mă	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mă 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 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2023.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediți				
A.1.1.	Total servicii	mii călători	P	56 412,691	53 560,489
A.1.2.	Servicii intercity	mii călători	m	793,650	1 108,828
A.1.3.	Servicii interregio	mii călători	m	19 860,193	18 972,775
A.1.4.	Servicii regio	mii călători	m	35 758,848	33 478,886
A.2	Parcursul total al călătorilor				
A.2.1.	Total servicii	mii călători-km	P	5 208 391,133	5 021 636,605
A.2.2.	Servicii intercity	mii călători-km	m	199 573,590	268 499,662
A.2.3.	Servicii interregio	mii călători-km	m	3 292 043,296	3 147 949,230
A.2.4.	Servicii regio	mii călători-km	m	1 716 774,247	1 605 187,713
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
A.3.0.1.	Total servicii	mii tren-km	aux	47 738 025,248	47 267 431,680
A.3.0.2.	Servicii intercity	mii tren-km	aux	1 354 154,969	1 585 829,229
A.3.0.3.	Servicii interregio	mii tren-km	aux	17 735 250,069	17 411 165,835
A.3.0.4.	Servicii regio	mii tren-km	aux	28 648 620,210	28 270 436,616
	Parcursul total al trenurilor realizat				
A.3.1.	Total servicii	mii tren-km	P	47 622 640,282	46 778 225,085
A.3.2.	Servicii intercity	mii tren-km	m	1 354 154,969	1 585 829,229
A.3.3.	Servicii interregio	mii tren-km	m	17 735 290,353	17 410 701,272
A.3.4.	Servicii regio	mii tren-km	m	28 533 194,960	27 781 694,584
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
A.4.1.	Total servicii	%	m	99,76%	98,97%
A.4.2.	Servicii intercity	%	m	100,00%	100,00%
A.4.3.	Servicii interregio	%	m	100,00%	100,00%
A.4.4.	Servicii regio	%	m	99,60%	98,27%
A.5	Distanța medie a călătorilor				
A.5.1.	Total servicii	km	m	92,5	93,8
A.5.2.	Servicii intercity	km	m	251,0	242,1
A.5.3.	Servicii interregio	km	m	165,7	165,9
A.5.4.	Servicii regio	km	m	48,1	47,9
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
A.6.1.	Total servicii	sute locuri-km	m	116 167 135,00	111 407 861,24
A.6.2.	Servicii intercity	sute locuri-km	m	4 695 205,00	5 961 388,13
A.6.3.	Servicii interregio	sute locuri-km	m	60 892 148,00	57 516 984,11
A.6.4.	Servicii regio	sute locuri-km	m	50 579 782,00	47 929 488,99
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
A.7.1.	Total servicii	km/h	m	54,5	52,6
A.7.2.	Servicii intercity	km/h	m	76,9	74,6
A.7.3.	Servicii interregio	km/h	m	63,6	60,3
A.7.4.	Servicii regio	km/h	m	49,4	47,9
A.8	Întârzierea trenurilor (a destinație)				
A.8.1.	Total servicii	%	P	0,86%	1,11%
A.8.2.	Servicii intercity	%	m	0,48%	0,59%
A.8.3.	Servicii interregio	%	m	0,97%	1,24%
A.8.4.	Servicii regio	%	m	0,83%	1,09%
A.9	Accidente	nr	aux	131	131
	Incidente	nr	aux	46	65
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mii.tren*km	m	3,717	4,190
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	1
	Număr evaluări de 4 și 5 (clienți mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux	8 362	3 670
	Număr total evaluări	nr	aux	13 166	5 955

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P	63,51%	61,63%
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%	100,0%
	A.11.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	8 774	9 273
	A.11.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m	-10,01%	-5,69%
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Plața transporturilor feroviare de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	6 151 000,000	
	F.1.1. Cota de plată (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%	
	Plața 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	22 025 000,000	
	F.2.1. Cota de plată (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%	

Mențiune: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date INS privind realizările din domeniul transporturilor la data de 31.12.2024. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante (categoria F din tabelul de mai sus)

În cursul semestrului II al anului 2024, Institutul Național de Statistică a publicat datele privind realizările din domeniul transporturilor la data de 30.06.2024. Ca urmare, tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante. Sunt prezentate realizările la data de 30.06.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 30.06.2023.

Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor operaționali privind performanța societății pe piețele relevante, la data de 30.06.2024

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06	
				2023	2024
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Plața transporturilor feroviare de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	2 817 334	2 844 839
	F.1.1. Cota de plată (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	84,04%	82,10%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	36 639	35 540
F.2	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	75,47%	74,11%
	Plața transporturilor publice terestre de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	2 817 334	2 844 839
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	8 136 497	7 768 221
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	10 953 831	10 615 060
	F.2.1. Cota de plată (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	25,72%	26,81%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	36 639	35 540
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	156 235	166 385
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	192 874	201 925
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	19,00%	17,60%

Analiza acestor indicatori, corelată inclusiv cu valorile realizate la sfârșitul anului 2023 (a se vedea Raportul administratorilor pentru anul 2023), relevă o serie de aspecte îngrijorătoare. Astfel:

Pe piața transporturilor feroviare de călători se înregistrează o tendință constantă de deteriorare a poziției dominante a CFR Călători, atât în ceea ce privește cota de piață cât și în ceea ce privește cota opțiunilor de călătorie. Față de finele semestrului II al anului trecut, cota de piață a înregistrat o scădere de la 84,04% la 82,10% la data de 30.06.2024, iar cota opțiunilor de călătorie a scăzut de la 75,47% la 74,11%. Principala cauză a acestei situații o reprezintă deficitul de finanțare al CFR Călători, care nu permite realizarea investițiilor necesare pentru creșterea capacității de transport pusă la dispoziția clienților. Operatorii concurenți, cu capital privat, dispun de mai multe grade de libertate în acest sens, iar rezultatele se observă în tabelul de mai sus. În viitorul apropiat există riscul unei degradări suplimentare a acestei situații, deoarece se preconizează apariția pe piață a unui competitor care va pune în circulație câteva zeci de rame diesel și electrice. CFR Călători ar putea compensa cel puțin parțial acest dezechilibru logistic prin închirierea unor rame diesel, dar demersul este condiționat de succesul procedurii de achiziție inițiat și de acceptul ARF. Teoretic, această tendință de degradare a poziției CFR Călători pe piață ar putea fi contracarată prin utilizarea noilor rame electrice achiziționate de ARF, mai ales în ipoteza câștigării de către societatea noastră și a celor două loturi aflate în procedură de atribuire competitivă. Problema este însă că ritmul previzibil de livrare de către Alstom a noilor trenuri nu creează perspectiva unor rezultate semnificative în anul 2025.

Pe piața transporturilor publice de călători ar trebui deja să se înregistreze unele progrese în ceea ce privește transferul modal către calea ferată al fluxurilor de călători transportați pe cale rutieră, având în vedere angajamentele asumate la nivel de stat către Uniunea Europeană și planul strategic de acțiuni asumat prin HG nr. 1302/2021. Cu toate acestea, datele statistice indică o continuare a tendinței de consolidare a poziției pe piață a transportului rutier. Cota opțiunilor de călătorie cu transportul feroviar a scăzut de la 19,00% la data de 30.06.2023 până la 17,60% la data de 30.06.2024. În ceea ce privește cota modală (cota de piață) a transportului feroviar, chiar dacă se observă o îmbunătățire față de data de 30.06.2023 (creștere de la 25,72% până la 26,61%), trebuie remarcat că în primul semestru al acestui an s-a înregistrat de fapt o scădere de la 26,83% la 26,61%. Această scădere relevă o dimensionare defectuoasă a obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători. În conformitate cu prevederile art. 5 alin. (4) lit. d) din OUG nr. 12/1998, obligația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să asigure creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători. Datele de mai sus arată că nu a fost asigurată conformitatea cu prevederile legale, fapt care a condus la deteriorarea cotei modale a transportului feroviar. Această situație a fost semnalată de CFR Călători către conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară⁹.

⁹ Prin actul nr. DgaDA / 327 / 3.10.2024

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 directori.

Tabelul 10 – 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
12	C.8.5	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	92,50	93,00	93,50	94,50
13	B.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	0	7	40	28
14	B.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	5	6	6	6
15	D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	43,00	44,30	48,70	56,70
16	D.5.3	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	1 012,60	1 007,50	1 002,40	997,30
17	D.5.6	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	155,49	154,70	153,92	153,14
18	E.1	Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	0,00	34,00	67,00	100,00

6.1.3.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2023.

Tabelul 11 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.	
				2023	2024
B.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor				
B.1	Parc inventar	nr	m	1 088	1 089
	B.1.1. Rame electrice	nr	m	34	35
	B.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262	262

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
B.2	B.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358	358
	B.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434	434
	Parc activ	nr	m	395	387
	B.2.1. Rame electrice	nr	m	0	1
	B.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	87	82
	B.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193	193
B.3	B.2.4. Locomotive diesel	nr	m	115	111
	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,31%	35,54%
	B.3.1. Rame electrice	%	m	0,00%	2,86%
	B.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	33,21%	31,30%
	B.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%	53,91%
	B.3.4. Locomotive diesel	%	m	26,50%	25,58%
B.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	53,0	54,0
	B.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	55,0	56,0
	B.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	55,0	56,0
	B.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	43,0	44,0
	B.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	57,0	58,0
	Scadențe la reînnoire	%	m	84,93	85,75
B.5	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	89,69	88,55
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,86	75,98
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	89,17	91,01
	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	1	2
	B.6.1. Rame electrice	nr	m	0	0
B.6	B.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	B.6.3. Locomotive electrice	nr	m	1	2
	B.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	B.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000	9 446,550
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000	9 188,032
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	100,00%	33,75%
B.7	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0	0
	B.7.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	B.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	B.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0	0
	B.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	B.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000	216 553,000
B.8	B.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000	216 553,000
	B.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	N.A.	100,00%
	Reparații material rulant motor	nr	m	40	41
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	25	27
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	8	10
B.9	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	7	4
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	104,700	99 874,600
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	80,692	88 713,516
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	77,07%	88,82%
	Defectări în parcurs	nr	m	2 435	2 386
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0	0
C.	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	656	655
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 357	1 327
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	422	404
	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane				
	C.1. Parc inventar	nr	m	2040	1951
	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 790	1 709
C.2	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250	242
	Parc activ	nr	m	931	981
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	813	871
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	118	110
	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,64%	50,28%

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	45,42%	50,97%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	47,20%	45,45%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0	33,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	34,0	35,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	20,0	21,0
C.5	Scadențe la reînnoire	%	m	92,00	92,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00	91,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6	6
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6	6
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	36 362,834	22 180,794
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	14 182,040	22 180,794
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	39,00%	100,00%
C.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0	0
	C.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0	0
	C.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	C.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000	158 064,000
	C.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000	158 064,000
	C.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	N.A.	100,00%
C.8	Reparații vagoane	nr	m	346	352
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	305	330
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	41	22
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	97 500,000	119 000,000
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	90 801,148	110 861,017
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,13%	93,16%
C.9	Defecțiuni în parcurs	nr	m	152	152
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	130	133
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	22	19
D.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice				
D.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor				
	D.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramei electrice	km	m	0,00	332,68
	D.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramei diesel / automotoarelor	km	m	308,27	303,53
	D.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63	434,47
	D.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39	283,87
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane				
	D.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29	435,00
	D.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08	220,00
D.3	Compușura medie a trenurilor				
	D.3.1. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00	14,00
	D.3.2. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,10	6,04
	D.3.3. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	15,90	15,65
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,70	12,74
	D.3.5. Servicii Intercity	nr.osii/tren	m	20,30	21,59
	D.3.6. Servicii Interregio	nr.osii/tren	m	20,50	19,88
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,80	8,78
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	0,45	0,45
	D.4.1. Servicii Intercity	%	m	0,43	0,45
	D.4.2. Servicii Interregio	%	m	0,54	0,55
	D.4.3. Servicii regio	%	m	0,34	0,33
D.5	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune				
	D.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	0,00	818,46
	D.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	972,92	964,08
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	972,92	964,01
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	83,56	86,17
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	234,26	237,49
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	152,72	153,90

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
E.	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile				
E.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	N.A.	18,05%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant (total program)	mii lei	aux	0,000	2 074 920,555
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea materialului rulant (cumulat)	mii lei	aux	0,000	374 617,000
	E.1.1. Modernizare material rulant motor	%	m	N.A.	17,59%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant motor (total program)	mii lei	aux	0,000	1 231 329,879
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea materialului rulant motor (cumulat)	mii lei	aux	0,000	216 553,000
	E.1.2. Modernizare vagoane	%	m	N.A.	18,74%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea vagoanelor (total program)	mii lei	aux	0,000	843 590,676
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea vagoanelor (cumulat)	mii lei	aux	0,000	158 064,000

6.1.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.1.4.1 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 12 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii neexecutivi

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

6.1.4.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.1.4.2.1 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. 56/16.05.2024 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control Intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 4. 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.

Potrivit prevederilor OSGG nr. 600/2018, standardele de control intern managerial sunt implementate 100%. La nivel de companie, pentru anul 2024 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 2024, aprobat prin act nr. SMC/7/35/28.01.2025 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: http://acte.interne/Materiale_SCIM/Materiale_SCIM_anul_2024

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 societății SNTFC CFR Calători-SA . Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2024. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2024 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 companiei);

Se utilizează formula de calcul:

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

în care:

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

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

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

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

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

Gradele de implementare în anul 2024 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R_{imp}^1) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 13 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei

Standardele de control intern managerial		Compartimente in care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R _{imp} (%)
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	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	23	23	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	23	23	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	23	23	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 14 - 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
6.1	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 12 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”¹⁰, formula (31).

¹⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.4.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORII" 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. CĂLĂTORII" 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. CĂLĂTORII" 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 4 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 2024, 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 2024 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate Total riscuri identificate 364 de riscuri, din care 138 la Central și 185 la SRTFC 1-8; Total riscuri semnificative 271 riscuri, din care 90 riscuri semnificative la Central și 181 la SRTFC 1-8

Informații privind managementul riscurilor sunt disponibile în portalul intern al companiei, la adresa: <http://acte.interne/Materiale-SCIM/Materiale-SCIM-anul-2024>

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 15 - 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 12 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).

6.1.4.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Datele și analizele prezentate în Cap. 5 de mai sus relevă că rezultatele obținute în anul 2024 au fost superioare celor din anul 2023. Îmbunătățirea s-a produs în toate domeniile de activitate ale societății și vizează majoritatea indicatorilor de rezultat relevanți.

În ceea ce privește realizarea obligațiilor de raportare ale 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 2024 au fost prezentate rapoartele directorilor în conformitate cu prevederile legale.

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

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

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 12 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).

¹¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

¹² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.4.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

În ceea ce privește indicatorul nefinanciar de guvernare corporativă G.4 "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției", în cursul anului 2024 s-a asigurat 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. 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 Călători 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. 60/12.06.2024 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor comisiilor interne pentru prevenirea și combaterea corupției la nivelul SNTFC CFR Călători, funcționează „Comisia pentru implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025.
- În cursul anului 2024 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 Călători SA
 - Decizia Directorului General nr.99/03.09.2024 privind desemnarea responsabilului pentru implementarea metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate la SNTFC CFR Călători 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 Călători SA
- Decizia Directorului General nr.26/24.06.2019 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor Comisiei de cercetare a neregularităților privind incidentele de integritate constituită la nivelul SNTFC CFR Călători SA
- Site-ul companiei a fost re-proiectat 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 Călători 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 Călători

Anual, se actualizează „Registrul riscurilor de corupție” al SNTFC CFR Calatori SA și se monitorizează implementarea măsurilor de control (intervenție). Pe baza datelor din „Registrul Riscurilor de corupție”, a fost realizat profilul de risc. Registrul Riscurilor de corupție și componența grupului de lucru aferent anului 2024 sunt în curs de actualizare în raport cu noua structură organizatorică a societății.

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 80%. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 17 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt.	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R (%)
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	80,00	80,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 12 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹³, formula (31).

6.1.4.2.5 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 18 – 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	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 definitivi sau provizorii, 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/repoarte-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/

¹³ 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	https://www.cfrcalatori.ro/buget
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	https://www.cfrcalatori.ro/buget
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	https://www.cfrcalatori.ro/buget
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	https://www.cfrcalatori.ro/buget
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	https://www.cfrcalatori.ro/managementul-calitatii-si-siguranței-feroviare
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 19 - 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	100,00	100,00

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 12 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”³⁴, formula (31).

³⁴ 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 directori.

Tabelul 20 – 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	mil lei	120 000,00	100 000,00	65 000,00	40 000,00
4	V.2.2	Piași restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mil lei	110 000,00	86 500,00	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

6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de 31.12.2023.

Tabelul 21 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
I.1.1	Total servicii	mil lei	m	1 996 982,000	2 368 000,000
I.1.2	Servicii intercity	mil lei	m	59 909,460	189 440,000
I.1.3	Servicii interregio	mil lei	m	738 883,340	876 160,000
I.1.4	Servicii regio	mil lei	m	1 198 189,200	1 302 400,000
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
I.2.1	Total servicii	mil lei	m	1 577 738,072	2 135 309,215
I.2.2	Servicii intercity	mil lei	m	47 332,142	170 824,737
I.2.3	Servicii interregio	mil lei	m	583 763,087	790 064,410
I.2.4	Servicii regio	mil lei	m	946 642,843	1 174 420,068

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
I.3.1.	Total servicii	%	m	79,01%	90,17%
I.3.2.	Servicii intercity	%	m	79,01%	90,17%
I.3.3.	Servicii interregio	%	m	79,01%	90,17%
I.3.4.	Servicii regio	%	m	79,01%	90,17%
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	1 641 798,000
II.0.2.	Servicii intercity	mii lei	aux	0,000	0,000
II.0.3.	Servicii interregio	mii lei	aux	0,000	0,000
II.0.4.	Servicii regio	mii lei	aux	0,000	0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
II.1.1.	Total servicii	mii lei	m	1 406 702,000	1 329 527,037
II.1.2.	Servicii intercity	mii lei	m	0,000	87 560,205
II.1.3.	Servicii interregio	mii lei	m	0,000	1 016 083,132
II.1.4.	Servicii regio	mii lei	m	0,000	225 883,699
II.1.5.	Alte venituri proprii	mii lei	aux		
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
II.2.1.	Total venituri proprii	%	P	81,20%	80,98%
II.2.2.	Servicii intercity	%	m	N.A.	N.A.
II.2.3.	Servicii interregio	%	m	N.A.	N.A.
II.2.4.	Servicii regio	%	m	N.A.	N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	2 817 931,000	3 485 150,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	15,89%	23,68%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
III.0.1.	Total cheltuieli	mii lei	m	3 331 500,000	3 744 524,000
III.0.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 296 500,000	3 744 524,000
III.0.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m	35 000,000	34 000,000
III.0.4.	Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
III.0.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	0,000	0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
III.1.1.	Total cheltuieli	mii lei	m	3 194 541,000	3 632 735,000
III.1.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 156 459,000	3 602 971,000
III.1.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m	38 082,000	29 764,000
III.1.4.	Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
III.1.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	17 395,000	0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
III.2.1.	Total cheltuieli	%	m	95,89%	96,14%
III.2.2.	Cheltuieli de exploatare	%	P	95,75%	96,22%
III.2.3.	Cheltuieli financiare	%	m	106,81%	87,54%
III.2.4.	Cheltuieli excepționale	%	m	N.A.	N.A.
III.2.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m	N.A.	N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
III.3.1.	Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m	497 322,000	536 785,000
III.3.2.	Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m	222 666,000	296 213,000
III.3.3.	Cheltuieli cu energia	mii lei	m	317 640,000	275 516,000
III.3.4.	Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 328 824,000	1 714 396,000
III.3.5.	Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	790 007,000	780 061,000
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m	-278 000,000	-1 026 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m	-210 101,000	15 216,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	124,42%	201,48%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
	V.1.1. Total creanțe	măi lei	P	216 538,000	378 013,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	măi lei	m	146 111,000	285 653,000
	V.1.3. Alte creanțe	măi lei	m	70 427,000	92 360,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	măi lei	m	1 247 555,000	1 252 593,000
	V.2.2. Datorii restante	măi lei	P	108 166,000	211 010,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	măi lei/persoană/an	P	274,360	344,150

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 directori.

Tabelul 22 – 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	măi	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	măi căi-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	49 433 485,96	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 raportate: Număr deficiențe semnlate 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 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2023.

Tabelul 23 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediați				
	A.1.1. Total servicii	mil călători	P	55 412,691	59 560,489
	A.1.2. Servicii intercity	mil călători	m	793,650	1 108,828
	A.1.3. Servicii interregio	mil călători	m	19 860,193	18 972,775
	A.1.4. Servicii regio	mil călători	m	35 758,848	33 478,886
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mil călători-km	P	5 208 391,133	5 021 636,605
	A.2.2. Servicii intercity	mil călători-km	m	199 573,590	268 499,662
	A.2.3. Servicii interregio	mil călători-km	m	3 292 043,296	3 147 949,230
	A.2.4. Servicii regio	mil călători-km	m	1 716 774,247	1 605 187,713
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
	A.3.0.1. Total servicii	mil tren-km	aux	47 738 025,248	47 267 431,680
	A.3.0.2. Servicii intercity	mil tren-km	aux	1 354 154,969	1 585 829,229
	A.3.0.3. Servicii interregio	mil tren-km	aux	17 735 250,069	17 411 165,835
	A.3.0.4. Servicii regio	mil tren-km	aux	28 648 620,210	28 270 436,616
	Parcursul total al trenurilor realizat				
	A.3.1. Total servicii	mil tren-km	P	47 622 640,282	46 778 225,085
	A.3.2. Servicii intercity	mil tren-km	m	1 354 154,969	1 585 829,229
	A.3.3. Servicii interregio	mil tren-km	m	17 735 290,353	17 410 701,272
	A.3.4. Servicii regio	mil tren-km	m	28 533 194,960	27 781 694,584
	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
A.4	A.4.1. Total servicii	%	m	98,76%	98,97%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m	100,00%	100,00%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m	100,00%	100,00%
	A.4.4. Servicii regio	%	m	99,60%	98,27%
A.5	Distanța medie a călătorilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m	92,5	93,8
	A.5.2. Servicii intercity	km	m	251,0	242,1
	A.5.3. Servicii interregio	km	m	165,7	165,9
	A.5.4. Servicii regio	km	m	48,1	47,9
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1. Total servicii	sute locuri-km	m	116 167 135,00	111 407 861,24
	A.6.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m	4 695 205,00	5 961 388,13
	A.6.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m	60 892 148,00	57 516 984,11
	A.6.4. Servicii regio	sute locuri-km	m	50 579 782,00	47 929 488,99
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m	54,5	52,6
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m	76,9	74,6
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m	63,6	60,3
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m	49,4	47,9
A.8	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P	0,86%	1,11%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m	0,48%	0,59%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m	0,97%	1,24%
	A.8.4. Servicii regio	%	m	0,83%	1,09%
A.9	Accidente	nr	aux	131	131
	Incidente	nr	aux	46	65
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m	3,717	4,190
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	1
	Număr evaluări de 4 și 5 (clienți mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux	8 362	3 670
	Număr total evaluări	nr	aux	13 166	5 955
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P	63,51%	61,63%
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%	100,0%
	A.11.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	8 774	9 273
	A.11.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m	-10,01%	-5,69%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Piața transporturilor feroviare de călători (se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	6 151 000,000	
	F.1.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	84,68%	
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	74 279,000	
	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	75,95%	
F.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	6 151 000,000	
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	16 774 000,000	
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	22 925 000,000	
	F.2.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	26,83%	
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	74 279,000	
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	301 105,000	
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	375 384,000	
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	19,79%	

Mentiuune: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date INS privind realizările din domeniul transporturilor la data de 31.12.2024. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante (categoria F din tabelul de mai sus)

În cursul semestrului II al anului 2024, Institutul Național de Statistică a publicat datele privind realizările din domeniul transporturilor la data de 30.06.2024. Ca urmare, tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante. Sunt prezentate realizările la data de 30.06.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 30.06.2023.

Tabelul 24 – Realizarea indicatorilor operaționali privind performanța societății pe piețele relevante, la data de 30.06.2024

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06	
				2023	2024
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Piața transporturilor feroviare de călători (se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	2 817 334	2 844 839
	F.1.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	84,04%	82,10%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	36 639	35 540
	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	75,47%	74,11%
F.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	2 817 334	2 844 839
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	8 136 497	7 768 221
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	10 953 833	10 613 060
	F.2.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m	25,72%	26,81%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	36 639	35 540
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	156 235	166 385
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	192 874	201 925
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m	19,00%	17,60%

Analiza acestor indicatori, corelată inclusiv cu valorile realizate la sfârșitul anului 2023 (a se vedea Raportul administratorilor pentru anul 2023), relevă o serie de aspecte îngrijorătoare. Astfel:

Pe piața transporturilor feroviare de călători se înregistrează o tendință constantă de deteriorare a poziției dominante a CFR Călători, atât în ceea ce privește cota de piață cât și în ceea ce privește cota opțiunilor de călătorie. Față de finele semestrului II al anului trecut, cota de piață a înregistrat o scădere de la 84,04% la 82,10%

la data de 30.06.2024, iar cota opțiunilor de călătorie a scăzut de la 75,47% la 74,11%. Principala cauză a acestei situații o reprezintă deficitul de finanțare al CFR Călători, care nu permite realizarea investițiilor necesare pentru creșterea capacității de transport pusă la dispoziția clienților. Operatorii concurenți, cu capital privat, dispun de mai multe grade de libertate în acest sens, iar rezultatele se observă în tabelul de mai sus. În viitorul apropiat există riscul unei degradări suplimentare a acestei situații, deoarece se preconizează apariția pe piață a unui competitor care va pune în circulație câteva zeci de rame diesel și electrice. CFR Călători ar putea compensa cel puțin parțial acest dezechilibru logistic prin închirierea unor rame diesel, dar demersul este condiționat de succesul procedurii de achiziție inițiat și de acceptul ARF. Teoretic, această tendință de degradare a poziției CFR Călători pe piață ar putea fi contracarată prin utilizarea noilor rame electrice achiziționate de ARF, mai ales în ipoteza câștigării de către societatea noastră și a celor două loturi aflate în procedură de atribuire competitivă. Problema este însă că ritmul previzibil de livrare de către Alstom a noilor trenuri nu creează perspectiva unor rezultate semnificative în anul 2025.

Pe piața transporturilor publice de călători ar trebui deja să se înregistreze unele progrese în ceea ce privește transferul modal către calea ferată al fluxurilor de călători transportați pe cale rutieră, având în vedere angajamentele asumate la nivel de stat către Uniunea Europeană și planul strategic de acțiuni asumat prin HG nr. 1302/2021. Cu toate acestea, datele statistice indică o continuare a tendinței de consolidare a poziției pe piață a transportului rutier. Cota opțiunilor de călătorie cu transportul feroviar a scăzut de la 19,00% la data de 30.06.2023 până la 17,60% la data de 30.06.2024. În ceea ce privește cota modală (cota de piață) a transportului feroviar, chiar dacă se observă o îmbunătățire față de data de 30.06.2023 (creștere de la 25,72% până la 26,61%), trebuie remarcat că în primul semestru al acestui an s-a înregistrat de fapt o scădere de la 26,83% la 26,61%. Această scădere relevă o dimensionare defectuoasă a obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători. În conformitate cu prevederile art. 5 alin. (4) lit. d) din OUG nr. 12/1998, obligația de serviciu public trebuie dimensionată astfel încât să asigure creșterea cotelor modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători. Datele de mai sus arată că nu a fost asigurată conformitatea cu prevederile legale, fapt care a condus la deteriorarea cotei modale a transportului feroviar. Această situație a fost semnalată de CFR Călători către conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară¹⁵.

¹⁵ Prin actul nr. DgaDA / 327 / 3.10.2024

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 directori.

Tabelul 25 – 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
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

6.2.3.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi și directori, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2024 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2023.

Tabelul 26 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.	
				2023	2024
B.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor				
B.1	Parc inventar	nr	m	1 088	1 089
	B.1.1. Rame electrice	nr	m	34	35
	B.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262	262

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
B.1	B.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358	358
	B.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434	434
	B.2. Parc activ	nr	m	395	387
	B.2.1. Rame electrice	nr	m	0	1
	B.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	87	82
	B.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193	193
B.3	B.2.4. Locomotive diesel	nr	m	115	111
	B.3. Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,31%	35,54%
	B.3.1. Rame electrice	%	m	0,00%	2,86%
	B.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	33,21%	31,30%
	B.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%	53,91%
	B.3.4. Locomotive diesel	%	m	26,50%	25,58%
B.4	B.4. Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	53,0	54,0
	B.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	55,0	56,0
	B.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	55,0	56,0
	B.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	43,0	44,0
	B.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	57,0	58,0
	B.5. Scadențe la reînnoire	%	m	84,93	85,75
B.5	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	89,69	88,55
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,86	75,98
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	89,17	91,01
	B.6. Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	1	2
	B.6.1. Rame electrice	nr	m	0	0
B.6	B.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	B.6.3. Locomotive electrice	nr	m	1	2
	B.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	B.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000	9 446,550
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000	3 188,032
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	100,00%	33,75%
B.7	B.7. Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0	0
	B.7.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	B.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	B.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0	0
	B.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	B.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000	216 553,000
B.8	B.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000	216 553,000
	B.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	N.A.	100,00%
	B.8. Reparații material rulant motor	nr	m	40	41
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	25	27
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	8	10
B.9	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	7	4
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	104,700	99 874,600
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	80,692	88 713,516
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	77,07%	88,82%
	B.9. Defectări în parcurs	nr	m	2 435	2 386
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0	0
C.	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	656	655
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 357	1 327
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	422	404
	C. Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane				
	C.1. Parc inventar	nr	m	2040	1951
C.1	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 790	1 709
	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250	242
	C.2. Parc activ	nr	m	931	981
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	813	871
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	118	110

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
C.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,64%	50,28%
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	45,42%	50,97%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	47,20%	45,45%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0	33,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	34,0	35,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	20,0	21,0
C.5	Scadența la reînnoire	%	m	92,00	92,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00	91,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6	6
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6	6
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	36 362,834	22 180,794
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	14 182,040	22 180,794
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	39,00%	100,00%
C.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0	0
	C.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0	0
	C.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	C.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000	158 064,000
	C.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000	158 064,000
	C.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	N.A.	100,00%
C.8	Reparații vagoane	nr	m	346	352
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	305	330
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	41	22
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	97 500,000	119 000,000
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	90 801,148	110 861,017
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,13%	93,16%
C.9	Defecțiuni în parcurs	nr	m	152	152
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	130	133
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	22	19
D.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice				
D.1.	Utilizarea parcului activ de material rulant motor				
	D.1.1. Parcul mediu zilnic al ramei electrice	km	m	0,00	332,68
	D.1.2. Parcul mediu zilnic al ramei diesel / automotoarelor	km	m	308,27	303,53
	D.1.3. Parcul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63	434,47
	D.1.4. Parcul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39	283,87
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane				
	D.2.1. Parcul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29	435,00
	D.2.2. Parcul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08	220,00
D.3	Companerea medie a trenurilor				
	D.3.1. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00	14,00
	D.3.2. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,10	6,04
	D.3.3. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	15,90	15,65
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,70	12,74
	D.3.5. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	20,10	21,59
	D.3.6. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	20,50	19,88
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,80	8,78
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	0,45	0,45
	D.4.1. Servicii intercity	%	m	0,43	0,45
	D.4.2. Servicii interregio	%	m	0,54	0,55
	D.4.3. Servicii regio	%	m	0,34	0,33
D.5	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune				
	D.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	0,00	818,46
	D.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	972,92	964,08
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	972,92	964,01
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	83,56	86,17
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	234,26	237,69
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	152,72	153,90

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2023	2024
E.	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile				
E.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	N.A.	18,05%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant (total program)	mii lei	GRX	0,000	2 074 920,555
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea materialului rulant (cumulat)	mii lei	GRX	0,000	374 617,000
	E.1.1. Modernizare material rulant motor	%	M	N.A.	17,59%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant motor (total program)	mii lei	GRX	0,000	1 231 329,879
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea materialului rulant motor (cumulat)	mii lei	GRX	0,000	216 553,000
	E.1.2. Modernizare vagoane	%	M	N.A.	18,74%
	Fonduri europene nerambursabile alocate pentru modernizarea vagoanelor (total program)	mii lei	GRX	0,000	843 590,676
	Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru modernizarea vagoanelor (cumulat)	mii lei	GRX	0,000	158 064,000

6.2.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.2.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța 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 guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.

Tabelul 27 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciară de guvernanță 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 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 termenilor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	100	100	100

6.2.4.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.2.4.2.1 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. 56/16.05.2024 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 4. Reglementările interne sunt în acord cu cerințele Ordinului S.G.G. (Secretarul 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.

Potrivit prevederilor OSGG nr. 600/2018, standardele de control intern managerial sunt implementate 100%. La nivel de companie, pentru anul 2024 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 2024, aprobat prin act nr. SMC/7/35/28.01.2025 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: <http://acte.interne/Materiale-SCIM/Materiale-SCIM-anul-2024>

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 31.12.2024. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2024 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 companiei);

Se utilizează formula de calcul:

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

în care:

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

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

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

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

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

Gradele de implementare în anul 2024 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R_{impl}^I) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 28 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei

Standardele de control intern managerial		Compartimente in 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	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	23	23	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	23	23	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	23	23	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	23	23	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 29 - 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
6.1	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 12 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”¹⁶, formula (31).

¹⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2.4.2.2 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 4 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, registru de riscuri actualizat pentru anul în curs, profiluri de risc pentru riscurile inerente și riscurile reziduale).

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2024, 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 2024 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate Total riscuri identificate 364 de riscuri, din care 138 la Central și 185 la SRTFC 1-8; Total riscuri semnificative 271 riscuri, din care 90 riscuri semnificative la Central și 181 la SRTFC 1-8.

Informații privind managementul riscurilor sunt disponibile în portalul intern al companiei, la adresa: <http://acte.interne/Materiale-SCIM/Materiale-SCIM-anul-2024>

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 30 - 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. [%]
0	1	2	3	4	5	6
6.2	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 12 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”¹⁷, formula (31).

6.2.4.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Indicatorul cheie de performanță G.3. *Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor* pentru administratorii executivi are aceeași denumire cu indicatorul similar stabilit pentru administratorii neexecutivi, dar semnificația este diferită deoarece se referă exclusiv la activitatea directorilor care au și calitatea de administrator.

Datele și analizele prezentate în Cap. 5 de mai sus relevă că rezultatele obținute în anul 2024 au fost superioare celor din anul 2023. Îmbunătățirea s-a produs în toate domeniile de activitate ale societății și vizează majoritatea indicatorilor de rezultat relevanți.

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 2024 au fost prezentate rapoartele directorilor în conformitate cu prevederile legale.

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 31 - 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 administratorii executivi)	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 12 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁸, formula (31).

¹⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

¹⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2.4.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

În ceea ce privește indicatorul nefinanciar de guvernanță corporativă G.4 "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției", în cursul anului 2024 s-a asigurat 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. 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 acestela.
- 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. 60/12.06.2024 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 2024 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.99/03.09.2024 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 re-proiectat 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. Registrul Riscurilor de corupție și componența grupului de lucru aferent anului 2024 sunt în curs de actualizare în raport cu noua structură organizatorică a societății.

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 80%. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi

Nr. crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R (%)
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	80,00	80,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 27 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”¹⁹, formula (31).

6.2.4.2.5 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 33 – 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/
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/

¹⁹ 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 în 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	https://www.cfrcalatori.ro/buget
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	https://www.cfrcalatori.ro/buget
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	https://www.cfrcalatori.ro/buget
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	https://www.cfrcalatori.ro/buget
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://www.cfrcalatori.ro/registru-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	https://www.cfrcalatori.ro/managementul-calitatii-si-siguranței-feroviare
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 avertizori 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 34 - 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(%)
0	1	2	3	4	5	6
G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 12 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”²⁰, formula (31).

²⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

CAPITOLUL 7

CUANTIFICAREA NIVELULUI DE PERFORMANȚĂ AL ADMINISTRATORILOR

7.1 INDICELE DE REALIZARE A FINANȚĂRII DIN FONDURI PUBLICE

În conformitate cu prevederile paragrafului 6.2.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁴, indicele de realizare a finanțării din fonduri publice aferente unui indicator de performanță, R^F_i , se calculează cu formula

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

unde:

F_{act} - 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 35 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice

	UM	Finanțare asigurată din fonduri publice				
		2022	2023	2024	2025	2026
Compensație de serviciu public	mii lei	1 400 720,190	1 579 079,350	2 135 309,215		
Facilități de călătorie	mii lei	369 106,000	449 270,000	539 913,000		
Total fonduri publice asigurate	mii lei	1 769 826,190	2 028 349,350	2 675 222,215	0,000	0,000
Indice de realizare a finanțării din fonduri publice	%		114,61%	131,89%	-	-

²⁴ 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 financiară pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță financiară pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calculul ratei de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare financiară R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.1.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	91,25%	80,98%	88,75%	131,89%	88,75%
2	II.1.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant; Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	92,87%	96,22%	103,61%	131,89%	103,61%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	100 000,00	378 013,00	26,45%	131,89%	26,45%
4	V.1.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	85 900,00	211 010,00	41,18%	131,89%	41,18%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,10%	23,68%	577,50%	131,89%	577,50%
6	VI.1 Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	20	R/O	271,50	344,15	126,76%	131,89%	126,76%

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”²², formula (4).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 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	185,09%	Foarte bine
---	---------	-------------

²² 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 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 37 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	U.M.	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mii	20	R/O	59 000,00	53 560,49	90,78%	131,89%	90,78%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	20	R/O	5 250 000,00	5 021 636,61	95,65%	131,89%	95,65%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35	R/O	49 433 465,96	46 728 225,09	94,63%	131,89%	94,63%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	1,99%	1,11%	178,72%	131,89%	178,72%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	131,89%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	65,50%	61,63%	94,09%	131,89%	94,09%
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%	131,89%	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	7 300	9 273	78,72%	131,89%	78,72%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 7 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^o - 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”²³, formula (8).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (7).

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

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi	102,46%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²³ 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 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 38 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R [%]
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%	131,89%	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%	131,89%	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	77,50%	88,82%	114,61%	131,89%	114,61%
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	93,00%	93,16%	100,17%	131,89%	100,17%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	7	0	0,00%	131,89%	0,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	6	2	33,33%	131,89%	33,33%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	44,30%	45,07%	101,74%	131,89%	101,74%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 007,50	964,01	104,51%	131,89%	104,51%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	154,70	153,90	100,52%	131,89%	100,52%
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	34,00%	18,05%	53,10%	131,89%	53,10%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 10 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”¹⁴, formula (12).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_1 - 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	80,92%	Foarte bine
---	--------	-------------

7.2.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚA REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2024.

Tabelul 39 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt.	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R_0 [%]
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 neexecutivi)	%	20	100,00	100,00	100,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	80,00	80,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	100,00	100,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 12 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.1.4.2 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_0 - 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 guvernanța corporativă, pentru administratorii neexecutivi	97,33%	Foarte bine
--	--------	-------------

¹⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.5 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚĂ AL ACTIVITĂȚII ADMINISTRATORILOR NEEXECUTIVI

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”²⁵, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 40 – 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	186,03%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	22	102,46%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	20	80,92%
4	Indicatori de performanță privind guvernanța corporativă	50	97,33%

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	102,28%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁵ 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 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calculul rate de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare financiară R ¹ [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.1.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	91,25%	80,98%	88,75%	131,89%	88,75%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	92,87%	96,22%	103,61%	131,89%	103,61%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	100 000,00	378 013,00	26,45%	131,89%	26,45%
4	V.1.2 Plăși restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	86 900,00	211 010,00	41,18%	131,89%	41,18%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,10%	23,68%	577,50%	131,89%	577,50%
6	VI.1 Productivitate muncă în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	20	R/O	271,50	344,15	126,76%	131,89%	126,76%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 20 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 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”²⁶, formula (20).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 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”²⁶, 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	185,09%	Foarte bine
---	---------	-------------

²⁶ 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 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	U.M	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare financiară R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mil	20	R/O	59 000,00	53 560,49	90,78%	131,89%	90,78%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mil căi-km	20	R/O	5 250 000,00	5 021 636,61	95,65%	131,89%	95,65%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mil tren-km	35	R/O	49 433 465,96	46 778 225,09	94,63%	131,89%	94,63%
4	A.3.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	1,99%	1,11%	178,72%	131,89%	178,72%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	131,89%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	65,50%	61,63%	94,09%	131,89%	94,09%
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%	131,89%	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	7 300	9 273	78,72%	131,89%	78,72%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 22 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”²⁷, formula (24).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁷, 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	102,46%	Foarte bine
---	---------	-------------

²⁷ 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 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 43 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Nr ort	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ¹ [%]	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%	131,89%	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%	131,89%	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	77,50%	88,82%	114,61%	131,89%	114,61%
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	93,00%	93,16%	100,17%	131,89%	100,17%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	7	0	0,00%	131,89%	0,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	6	2	33,33%	131,89%	33,33%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	44,30%	45,07%	101,74%	131,89%	101,74%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 007,50	964,01	104,51%	131,89%	104,51%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	154,70	153,90	100,52%	131,89%	100,52%
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	34,00%	18,05%	53,10%	131,89%	53,10%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 25 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”²⁸, formula (28).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (27).

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

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi	80,92%	Foarte bine
---	--------	-------------

7.3.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2024.

Tabelul 44 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi

Nr. crt.	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2024	Realizat 2024	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 administratorii executivi)	%	20	100,00	100,00	100,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	80,00	80,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	100,00	100,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 27 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.2.4.2 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (31).

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

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind guvernanta corporativă, pentru administratorii executivi	97,33%	Foarte bine
--	--------	-------------

²⁸ 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”²⁹, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 45 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	25	186,09%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	25	102,46%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	25	80,92%
4	Indicatori de performanță privind guvernanța corporativă	25	97,33%

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	116,70%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁹ 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.

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 guvernanta 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.

Astfel, în perioada 01.07.2024 – 31.12.2024 funcția de director general al CFR Călători a fost deținută de către domnul Preoteasa Traian în baza decizia Consiliului de Administrație nr. 55/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Totodată, în perioada 01.07.2024 – 31.12.2024 funcția de director financiar al CFR Călători a fost deținută de către doamna Hanganu Aida în conformitate cu decizia Consiliului de Administrație nr. 56/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

8.2 ECHIPA DE MANAGEMENT EXECUTIV

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.07.2024-31.12.2024, a fost condusă de o echipă alcătuită din următoarele persoane:

Manole Mihail Victor	Director General Adjunct	Sector Exploatare Material Rulant	din data de 01.04.2024
Mitan Dorin	Director General Adjunct	Sector Dezvoltare Achiziții	din data de 01.04.2024
Vodă Călin	Director General Adjunct	Sector Comercial Marketing	din data de 29.05.2024
Niță Robert Păstorel	Director	Directia Exploatare	din data de 01.04.2024
Condruz Viorel Ștefan	Director	Directia Tehnic	din data de 01.04.2024
Serbu Mircea	Director	Directia Achiziții	din data de 01.04.2024
Iliescu Carmen Andreea	Director	Directia Marketing	din data de 01.04.2024
Mihai Marian	Director	Directia Material Rulant	din data de 01.04.2024
Cismaru Ionuț Sebastian	Director	Directia Control	din data de 01.04.2024
Sertu Elena Cătălina	Director	Directia Financiar	din data de 01.04.2024

Toma Gheorghe	Director	Direcția Digitalizare și IT	din data de 01.04.2024
Preda Sorin Ionuț	Director	Direcția Comercial	din data de 30.05.2024
Petrișor Nicolae	Revizor General SC		

B.3 EVALUARE PRELIMINARĂ A ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR

Atribuțiile Directorului General al societății și ale Directorului Financiar sunt prevăzute în Contractul de mandat, în Regulamentul de organizare și funcționare al CFR Călători, precum și în Actul Constitutiv al CFR Călători.

În semestrul II al anului 2024 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 le-au fost atribuite în contractul de mandat încheiat cu Societatea.

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

De altfel, directorii CFR Călători au informat periodic Consiliul de Administrație în legătură cu activitatea societății și dificultățile întâmpinate, iar solicitările Consiliului, formalizate în decizii, au fost puse în practică de către conducerea executivă în scopul îmbunătățirii activității de management.

Consiliul de Administrație a luat act de materialele de informare elaborate de conducerea executivă, cu privire la activitatea curentă, economică și operațională a companiei și a urmărit ducerea la îndeplinire a obiectivelor, pentru buna desfășurare a activității.

Evaluarea activității directorilor va fi prezentată detaliat în raportul care urmează a fi întocmit în conformitate cu prevederile art. 36 alin. (5) din OUG nr. 109/2011.

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 acțiunile necesare pentru a asigura realizarea proiectelor de investiții finanțate prin PNRR și vor informa Consiliul de Administrație în legătură cu progresele înregistrate.