

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAIR DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII

ÎN ANUL 2025, SEMESTRUL II

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

privind activitatea de administrare a societății

în anul 2025, semestrul II

Versiune: 1.0

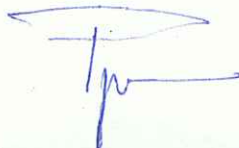
Elaborat: feb 2026

Actualizat: feb 2026

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	39
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	Veniturile societății	58
5.1.2	Cheltuielile societății	59
5.1.3	Rezultat brut	59
5.1.4	Plăți restante.....	59
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.....	68
5.2.3	Indicatorul Călători km	72
5.3	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	79
5.3.1	Materialul rulant	79
5.3.1.1	Material rulant motor.....	79
5.3.1.2	Vagoane.....	80
5.3.2	Resursele umane.....	83
5.3.3	Energia pentru tracțiune	85
5.3.3.1	Consumul de motorină	85
5.3.3.2	Consumul de energie electrică pentru tracțiune	86
5.4	Investiții.....	87
5.4.1	Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile	87
5.4.2	Investiții finanțate de la bugetul de stat	88
5.4.3	Investiții finanțate din fonduri proprii	88
5.5	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	89

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 91

6.1	Pentru administratorii neexecutivi	91
6.1.1	Indicatorii financiari	91
6.1.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	91
6.1.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	92
6.1.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	95
6.1.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	95
6.1.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	95
6.1.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	99
6.1.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	99
6.1.3.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	99
6.1.4	Indicatorii privind guvernanța corporativă	105
6.1.4.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă	105
6.1.4.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	105
6.1.4.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	106
6.1.4.2.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	108
6.1.4.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	109
6.1.4.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	110
6.1.4.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	112

6.2 Pentru administratorii executivi	114
6.2.1 Indicatorii financiari	114
6.2.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	114
6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	115
6.2.2 Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	118
6.2.2.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice	118
6.2.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	118
6.2.3 Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	122
6.2.3.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	122
6.2.3.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	122
6.2.4 Indicatorii privind guvernanța corporativă	128
6.2.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă	128
6.2.4.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	128
6.2.4.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	129
6.2.4.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	131
6.2.4.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	132
6.2.4.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	133
6.2.4.2.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	135
Cap. 7 Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor	137
7.1 Indicele de realizare a finanțării din fonduri publice	137
7.2 Pentru administratorii neexecutivi	138
7.2.1 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	138
7.2.2 Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	140
7.2.3 Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	141
7.2.4 Indicele de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	143
7.2.5 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari	144
7.2.6 Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	145
7.3 Pentru administratorii executivi	146
7.3.1 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	146
7.3.2 Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	148
7.3.3 Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	149
7.3.4 Indicele de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	151
7.3.5 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari	152
7.3.6 Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	153
Cap. 8 Activitatea directorilor societății	154
8.1 Directorii CFR Călători	154
8.2 Echipa de management executiv	154
8.3 Evaluare preliminară a activității directorilor	155
Cap. 9 Recomandări	156

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 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății	43
Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății	44
Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	89
Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	91
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi	92
Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi	95
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	95
Tabelul 9 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	99
Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	100
Tabelul 11 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii neexecutivi	105
Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi	105
Tabelul 13 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei	107
Tabelul 14 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi	108
Tabelul 15 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi	109
Tabelul 16 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi	110
Tabelul 17 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi	111
Tabelul 18 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi)	112
Tabelul 19 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi	113
Tabelul 20 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	114
Tabelul 21 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi	115
Tabelul 22 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi	118
Tabelul 23 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	118
Tabelul 24 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	122
Tabelul 25 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	123
Tabelul 26 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii executivi	128
Tabelul 27 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi	128
Tabelul 28 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei	130

Tabelul 29 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi.....	131
Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi	132
Tabelul 31 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi	133
Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi.....	134
Tabelul 33 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi)	135
Tabelul 34 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi	136
Tabelul 35 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice	137
Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.....	138
Tabelul 37 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	140
Tabelul 38 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	141
Tabelul 39 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi ...	143
Tabelul 40 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanciaripentru administratorii neexecutivi	144
Tabelul 41 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi	145
Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.....	146
Tabelul 43 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	148
Tabelul 44 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	149
Tabelul 45 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi	151
Tabelul 46 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanciaripentru administratorii executivi.....	152
Tabelul 47 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi.....	153

CAPITOLUL 1

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

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

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

Raportul este structurat astfel:

Cap. 2 - Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cap. 4 - Administrarea societății în perioada analizată

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

Este prezentată componența consiliului de administrație, precum și câteva informații sintetice privind procedura de selecție care a condus la numirea acestui consiliu.

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

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

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

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

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

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind activitatea societății în anul 2025, 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 31.12.2025 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin contractele de mandat ale administratorilor.

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță au fost determinate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile Anexei nr. 3 la contractele de mandat ale administratorilor aprobate de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025.

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță sunt prezentate distinct pentru administratorii neexecutivi și pentru administratorii executivi. Nu au putut fi calculate valorile realizate ale unor indicatori care necesită date care la momentul elaborării prezentului raport nu au fost încă publicate de Institutul Național de Statistică și de ANAF.

Cap. 7 - Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor

În acest capitol este prezentată cuantificarea preliminară a indicelui global de performanță al activității administratorilor, pe baza metodologiei aprobate de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025. Cuantificarea este prezentată distinct pentru administratorii neexecutivi și pentru administratorii executivi.

Valoarea determinată preliminar a indicelui global de performanță a activității neexecutivi este de 99,99%, care corespunde calificativului „Foarte bine”.

Valoarea determinată preliminar a indicelui global de performanță a activității executivi este de 99,99%, care corespunde calificativului „Foarte bine”.

Valorile calculate preliminar sunt doar orientative, deoarece:

- a) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari este calculat pe baza datelor preliminate, neauditate;
- b) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari este determinat fără a lua în considerare indicatorii al căror grad de realizare nu a putut fi calculat la data elaborării prezentului raport.

Cap. 8 - Activitatea directorilor societății

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

Cap. 9 - Recomandări

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

CAPITOLUL 2

ASPECTE ESENȚIALE PRIVIND PERSPECTIVELE STRATEGICE ALE SOCIETĂȚII

2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAR

2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

Feroviar vs Rutier

1 : 11

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

Feroviar vs Rutier

10 : 1

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

Feroviar vs Rutier

1 : 10

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

Feroviar vs Rutier

1 : 92

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

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

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

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

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

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

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

2.1.2 SUSTENABILITATEA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

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

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

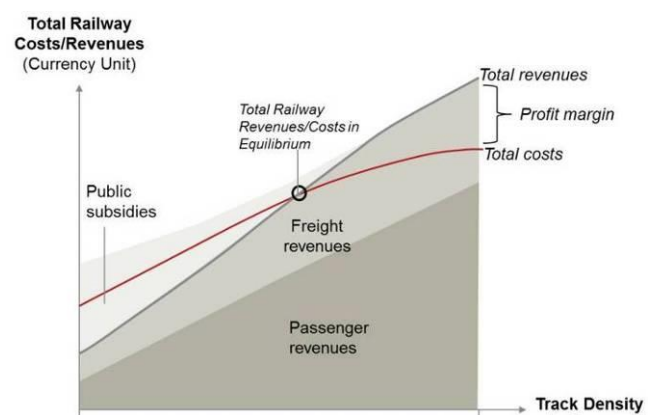


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

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

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

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

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

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

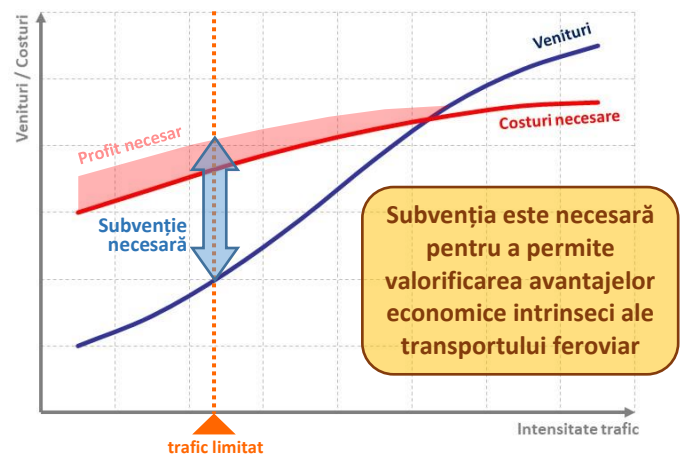


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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 crează premisele distorsionării pieței, deoarece s-ar permite ca un mod de transport care generează costuri totale mai mari să ofere un preț mai mic.

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

Feroviar vs Rutier

55% : 16%

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2 FINANȚAREA PUBLICA ASIMETRICA A MODURILOR DE TRANSPORT

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

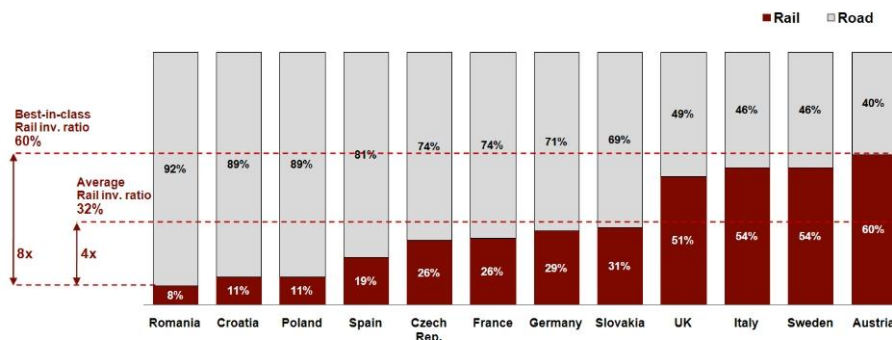
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția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

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

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

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

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



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

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

A.T. Kearney_080429_v01 3

Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

Sursa: Studiu efectuat de A.T. Kearney

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

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

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

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

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

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

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

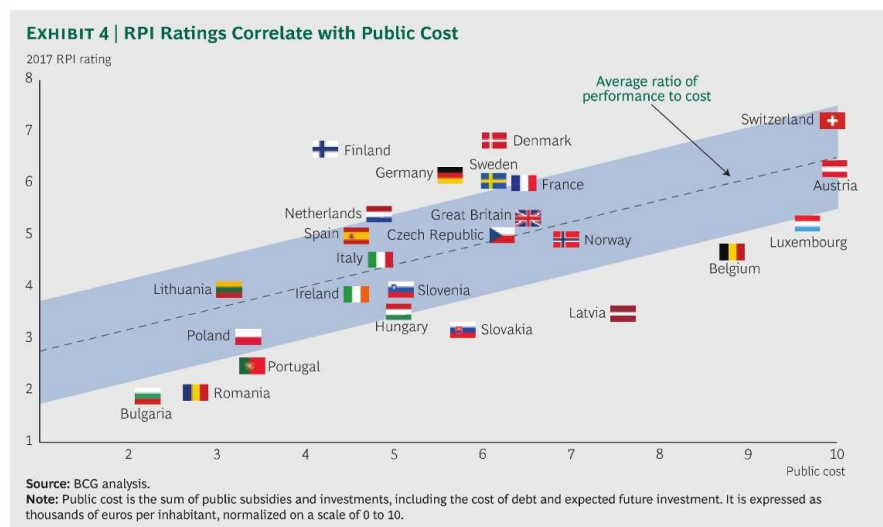


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

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.

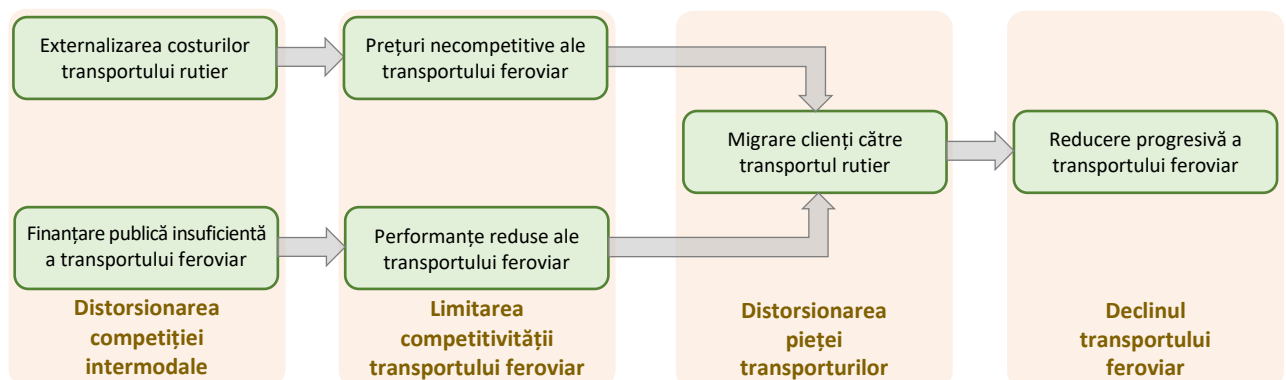


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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.

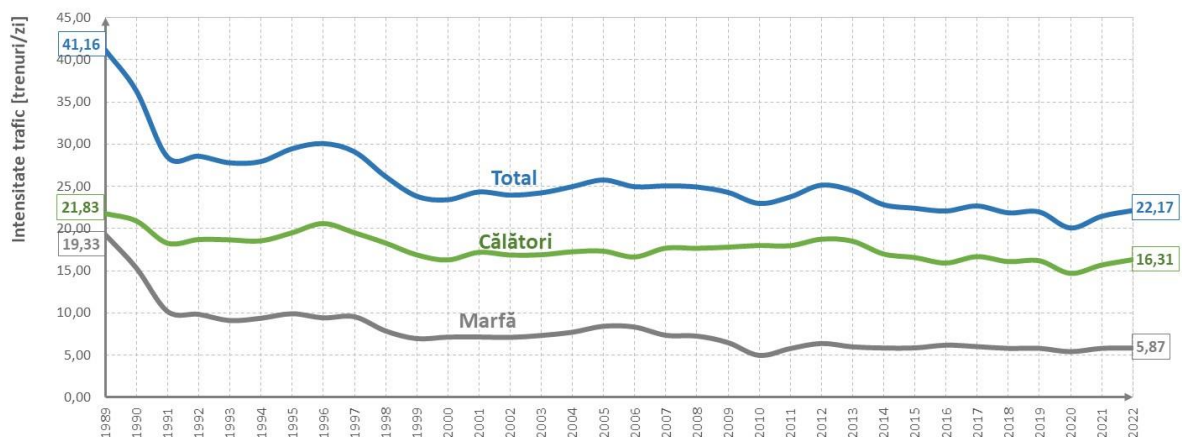


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

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.

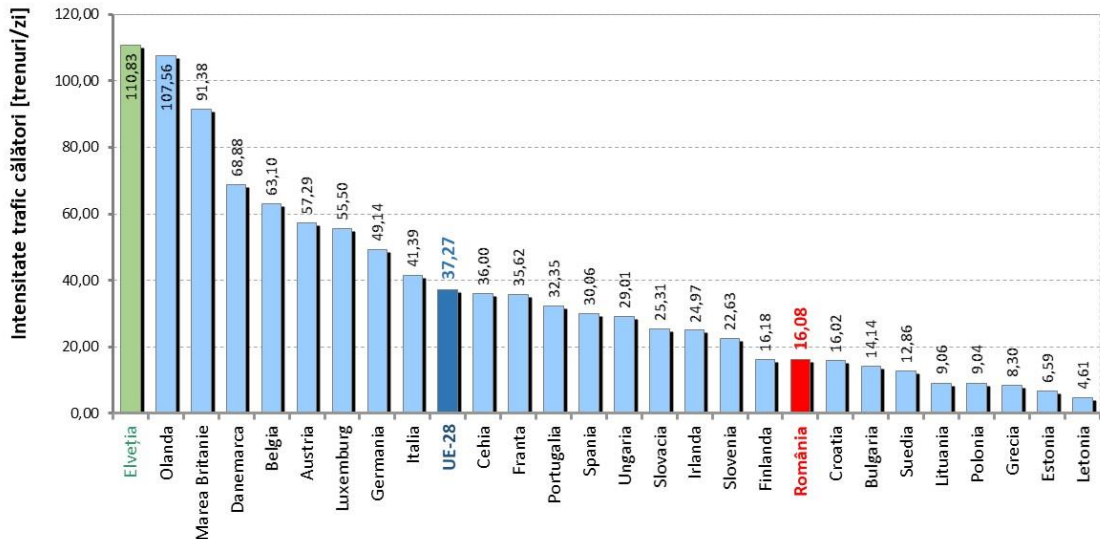


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

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.

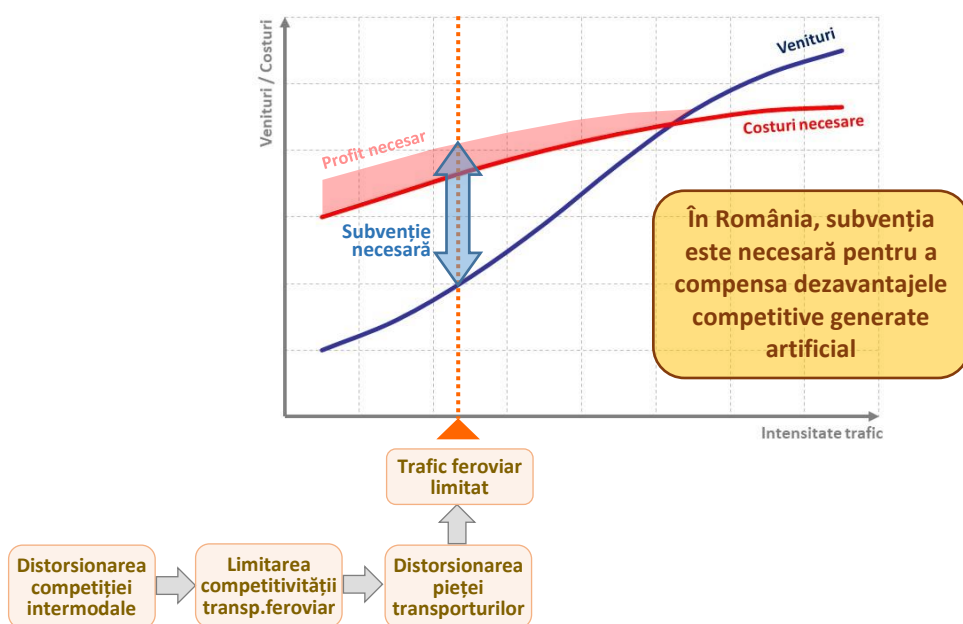


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

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.

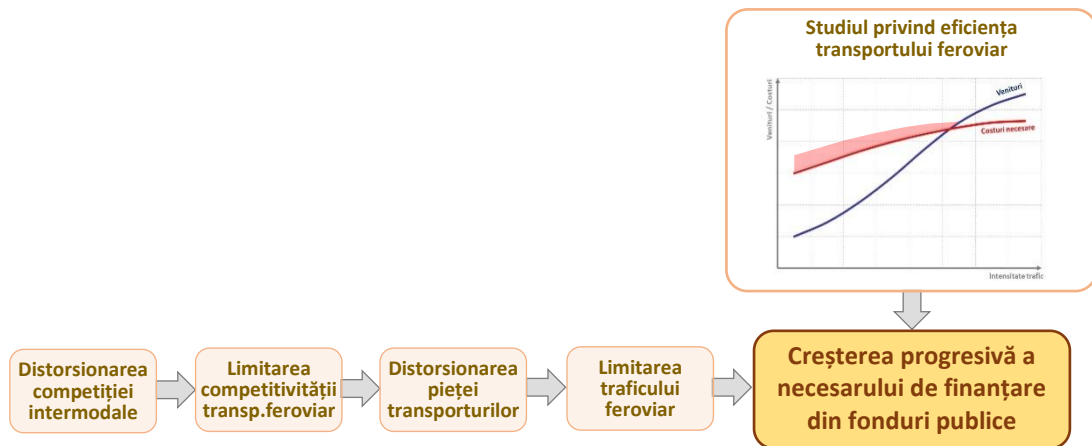


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

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

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

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

Feroviar vs Rutier

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

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

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

România vs UE-28

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

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

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

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

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

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

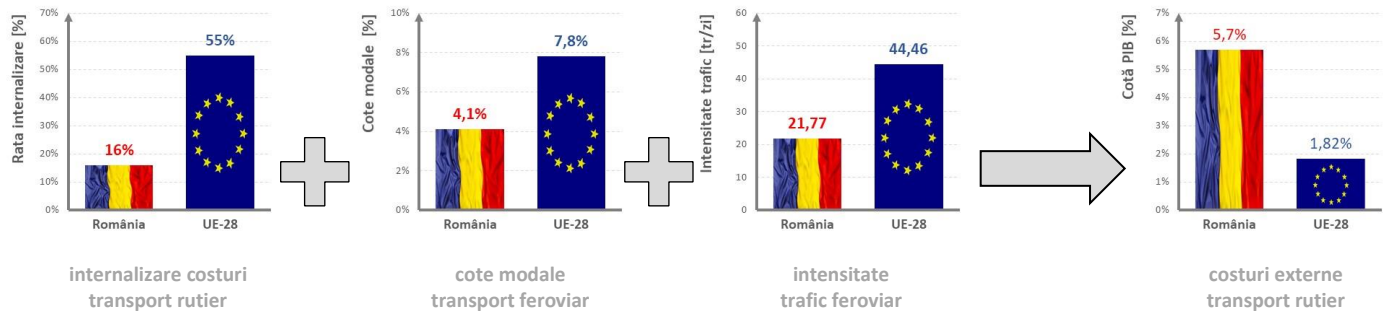


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerentele prezentate în paragrafele au evidențiat următoarele aspecte relevante:

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

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

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

³ Anexă la HG nr. 985/2020

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

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

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

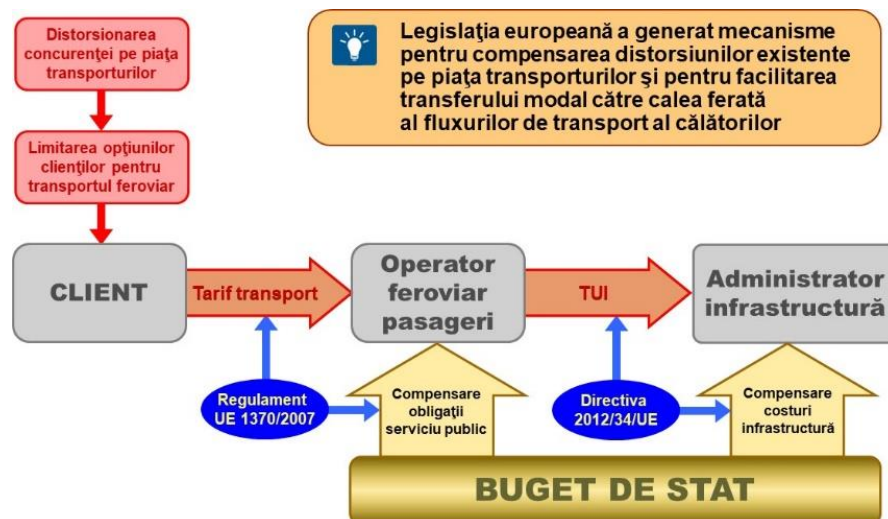


Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

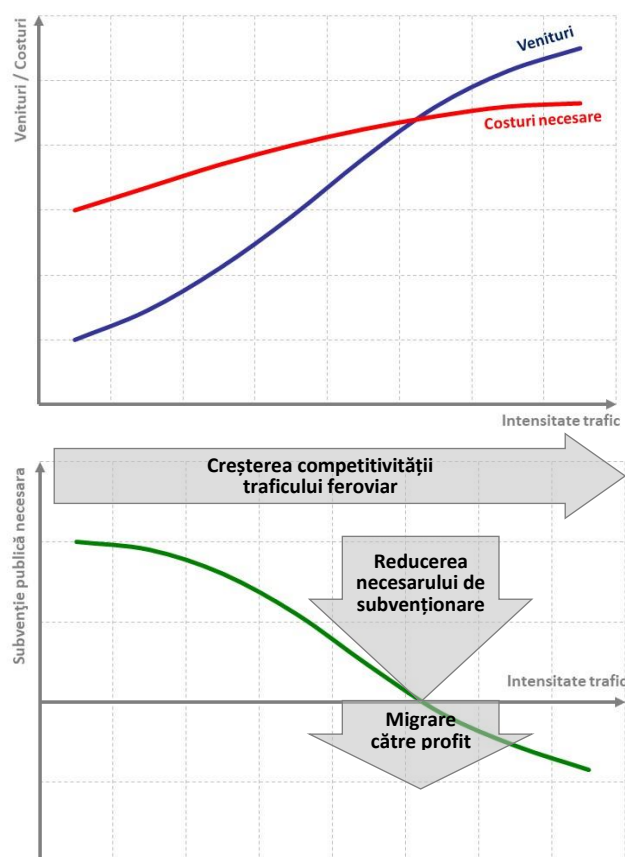


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

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

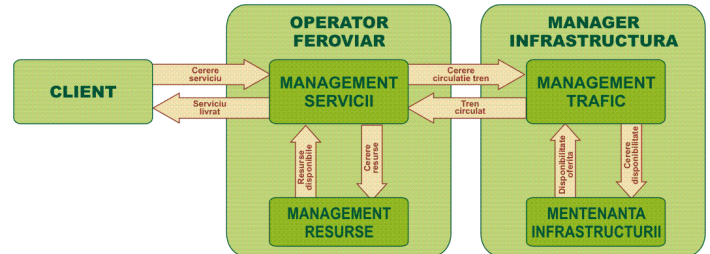


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

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

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

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

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

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

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

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

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

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

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

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 pârgghiilor și mecanismelor prin care poate acționa societatea pe piețele respective
- Finanțarea publică a transportului feroviar, cu focalizare asupra transportului feroviar de călători, în scopul de a identifica posibilitățile de asigurare a resurselor financiare necesare pentru susținerea competitivității pe piețele identificate
- Evoluția transportului feroviar de călători și situația actuală, în scopul de a identifica nivelul actual de competitivitate al serviciilor oferite de societate.

3.4.1 IDENTIFICAREA PIETELOR SI A CONCURRENTILOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători

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

Din păcate, competiția intermodală pe această piață este grav distorsionată prin politicile de externalizare masivă a costurilor de operare a transporturilor rutiere (a se vedea paragraful 2.2.1 de mai sus). Aceste politici generează în mod artificial un handicap competitiv al transportului feroviar în raport cu transportul rutier. În aceste condiții, creșterea competitivității CFR Călători pe această piață este condiționată practic exclusiv de adoptarea unor politici naționale de echilibrare a competiției între modurile de transport terestru.

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

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

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

3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători

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

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

3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători

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

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

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

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

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

3.4.2 MEDIUL CONCURRENTIAL PE PIATA TRANSPORTURILOR

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

3.4.2.1 La nivel național

După cum s-a arătat în subcapitolul 2.2 de mai sus, piața internă a transporturilor terestre este în prezent afectată de o serie de distorsiuni economice care generează un avantaj competițional incorect transportului rutier în dauna

⁶ 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 2025 CFR Călători deținea o poziție dominantă pe piața transporturilor feroviare de călători, cu o **cotă de piață de 84,51%** și o **cotă a opțiunilor de călătorie de 75,65%**. Datele privind realizările aferente anului 2025 nu sunt încă publicate.

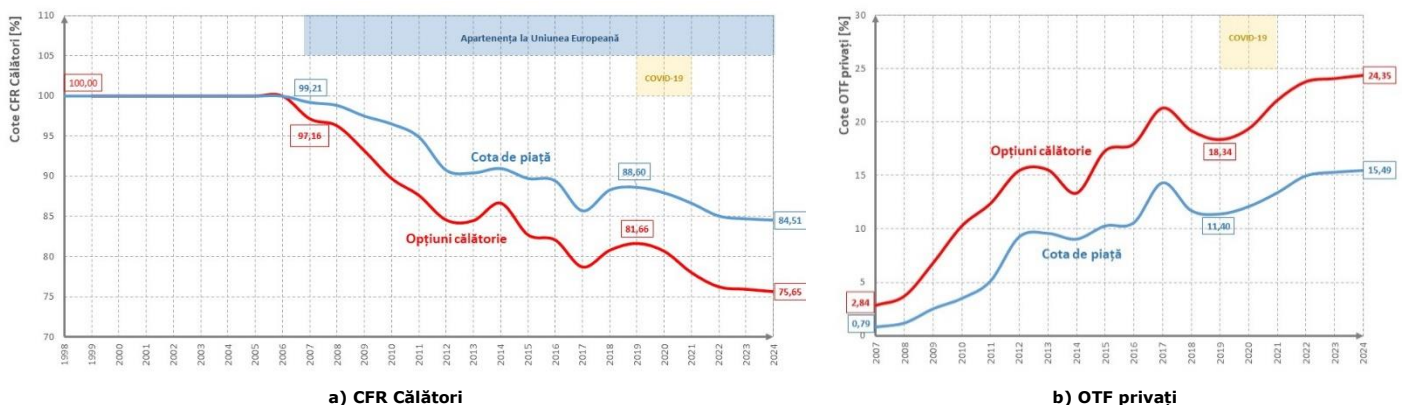


Figura 14 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

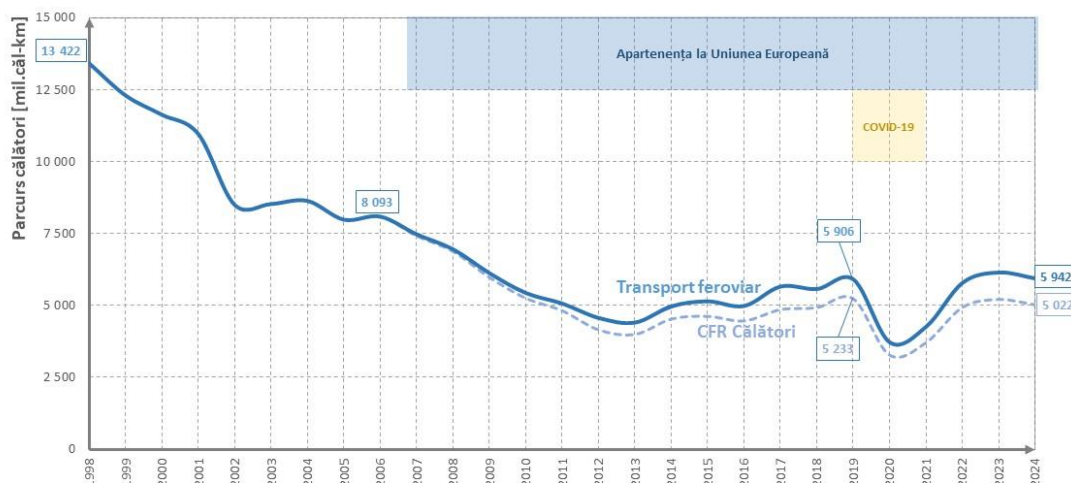
Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR Călători

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.

a) Parcursul călătorilor



b) Călători transportați

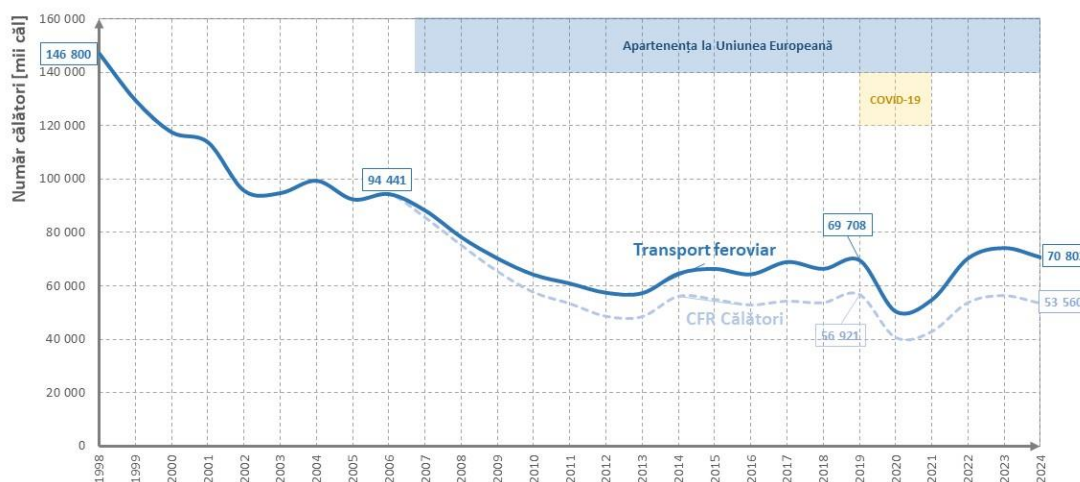


Figura 15 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători

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

3.5.2 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR TERESTRE DE CALĂTORI

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

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

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

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

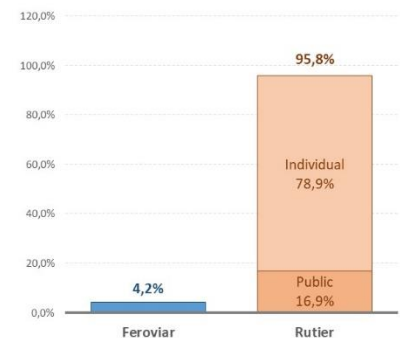


Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

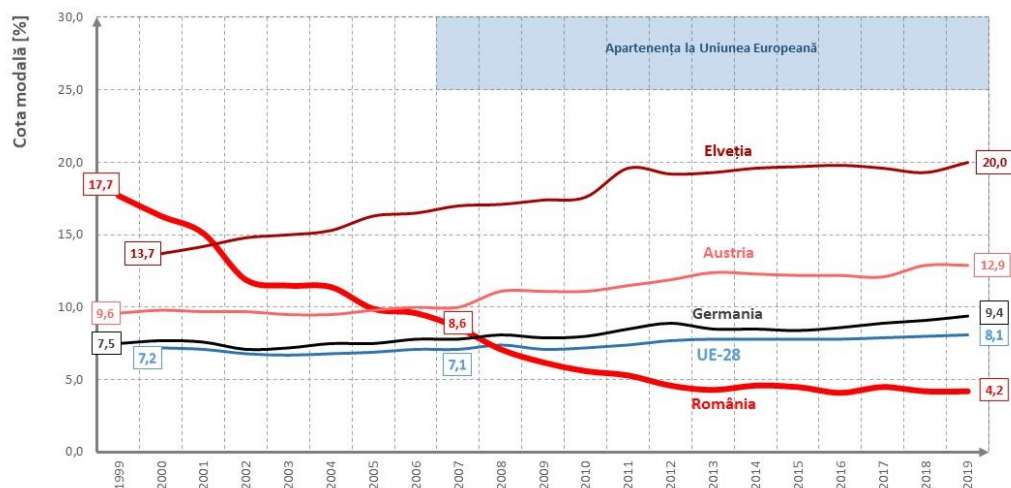


Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

Sursa: Eurostat

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

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

3.5.3 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR PUBLICE DE CALATORI

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

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

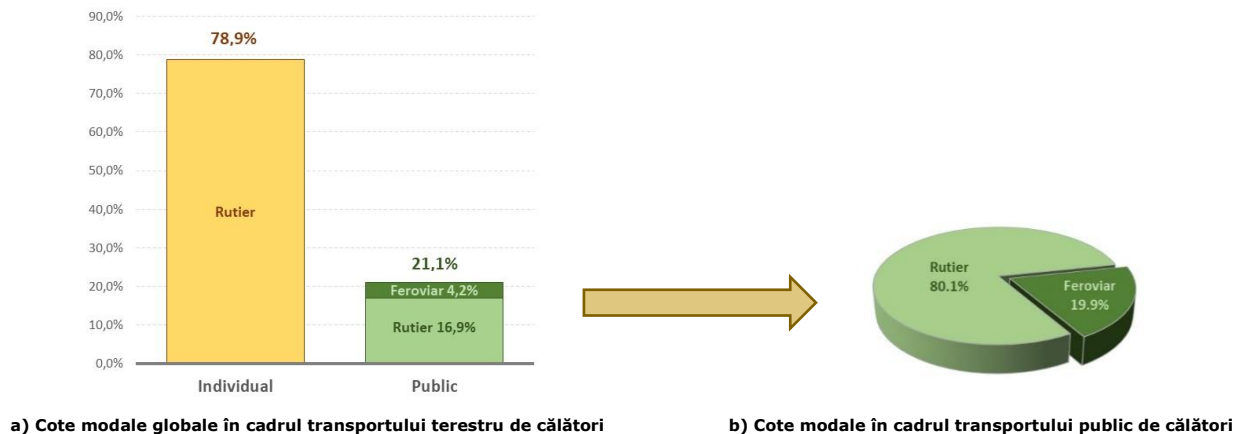


Figura 18 – Transport public vs transport individual în România

Sursa: Eurostat

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

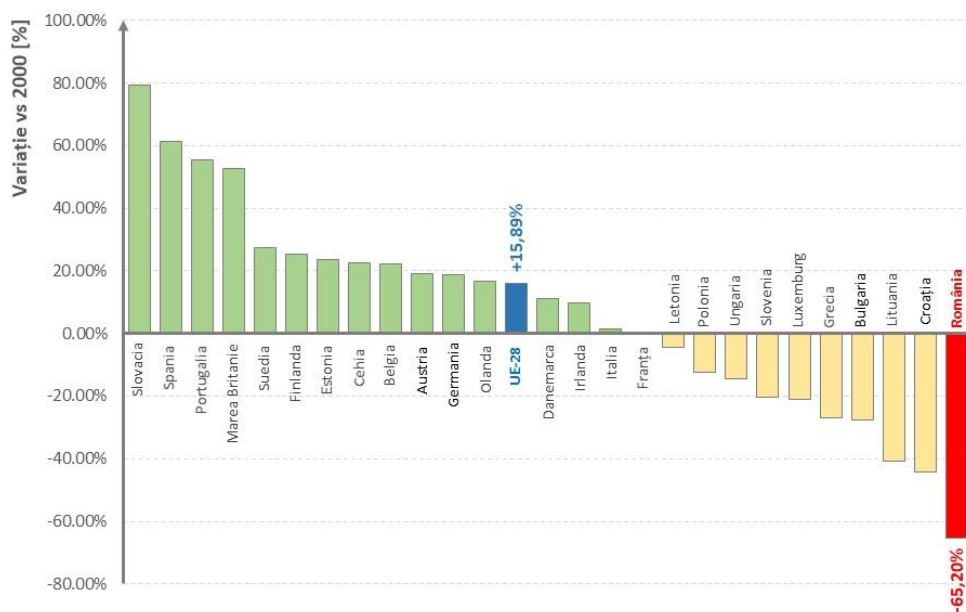


Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

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

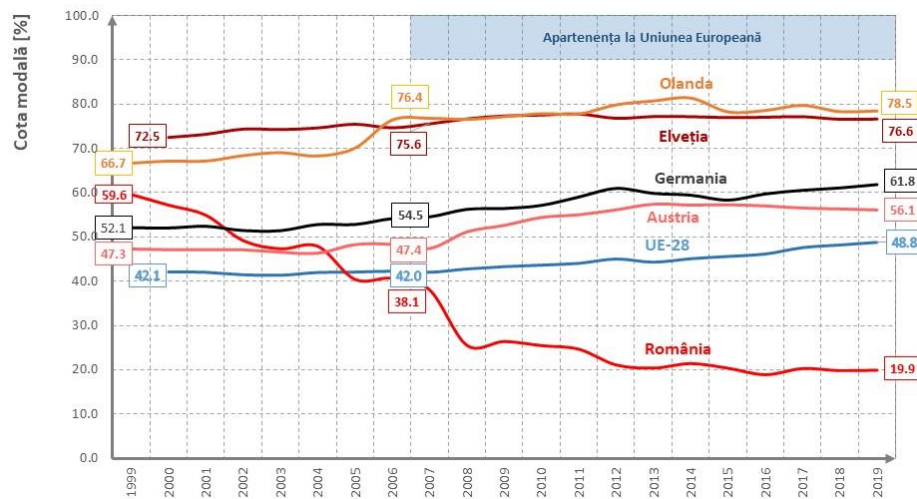


Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

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

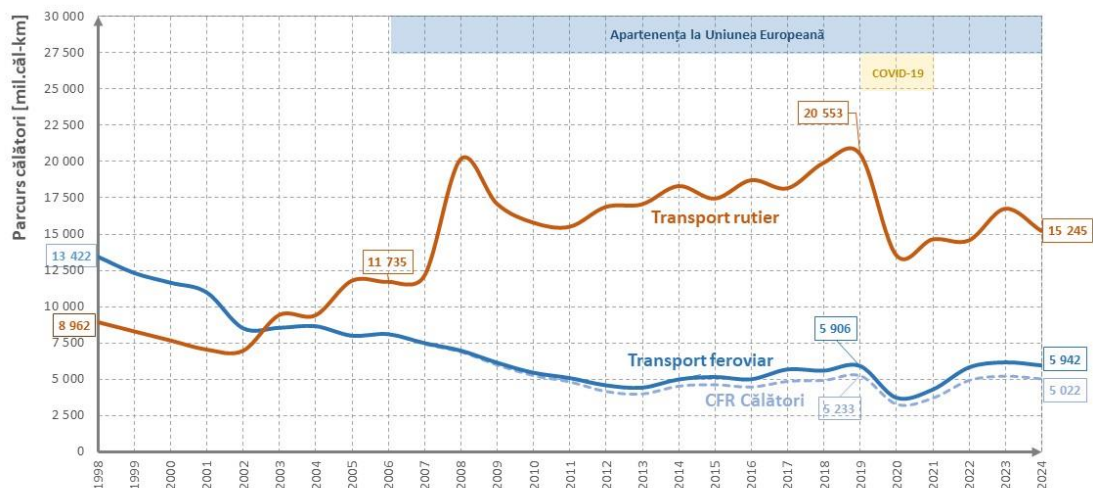


Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

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

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 -130 652 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 guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, în baza unei selecții efectuate de către un expert independent, persoană juridică specializată în recrutarea resurselor umane.

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

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

- Popa Gabriel – Președinte
- Preoteasa Traian
- Flutur Sorin-Georgel
- Prodan Mariana
- Dorobanțu Valentin
- Stancu Marin
- Ștefănescu Rela-Nicoleta

Perioada privind încredințarea și exercitarea funcției de membru în Consiliul de Administrație al S.N.T.F.C. CFR Călători este de 4 ani, începând cu data de 14.02.2023 și până la data de 13.02.2027, inclusiv, în conformitate cu H.A.G.O.A. nr. 6/13.02.2023. Contractele de mandat conțin clauze relevante cu privire la obiect, drepturi și obligații pentru ambele părți semnatare, răspunderea părților, obiective și criterii de performanță precum și criteriile de evaluare.

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.

Prin HAGA nr. 3 din 14.02.2025, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au luat act de încetarea mandatului de administrator al doamnei Ștefănescu Rela-Nicoleta, începând cu data de 14.02.2025, conform solicitării acesteia.

Prin Hotărârile AGA nr. 25/20.11.2024 și nr. 10/17.06.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat numirea domnilor Bucureanu Victoraș Florian și Mașala Ionuț Laurențiu în funcția de membri provizorii ai CFR Călători, pentru o perioadă de maximum 5 luni, cu posibilitatea prelungirii, o singură dată, pentru încă 2 luni.

Prin HAGA nr.6/07.04.2025, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat prelungirea mandatului domnului Mașala Ionuț Laurențiu și domnului Bucureanu Victoraș Florian, cu 2 (două) luni, până la data de 21.06.2025.

Prin HAGA nr. 7/10.04.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat numirea doamnei Preoteasa Teodora Elena în funcția de membru provizoriu al CFR Călători, pentru o perioadă de maximum 5 luni, cu posibilitatea prelungirii, o singură dată, pentru încă 2 luni.

Prin HAGA nr. 11/20.06.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au luat act de încetarea mandatului de administrator al doamnei Preoteasa Teodora Elena, începând cu data de 16.06.2025, conform solicitării acesteia.

Prin HAGA nr. 13/17.07.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat numirea domnului Drăgan Mihai în funcția de membru provizoriu al CFR Călători, pentru o perioadă de maximum 5 luni, cu posibilitatea prelungirii, o singură dată, pentru încă 2 luni.

Prin HAGA nr.20/15.12.2025, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat prelungirea mandatului domnului Drăgan Mihai, cu 2 (două) luni, până la data de 18.02.2025.

Totodată, prin HAGA nr. 20/15.12.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au luat act de încetarea mandatului de administrator al domnului Mașala Ionuț Laurențiu și domnului Bucureanu Victoraș Florian, prin ajungerea la termen în data de 22.11.2025.

Astfel, la data de 31.12.2025, componența Consiliului de Administrație al CFR Călători a fost următoarea:

- Popa Gabriel – Președinte
- Preoteasa Traian
- Flutur Sorin-Georgel
- Stancu Marin
- Drăgan Mihai

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:

De asemenea, 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
 - Stefanescu Rela Nicoleta – mandat încetat la data de 14.02.2025
- Comitetul de Audit - prin Decizia nr. 10/15.02.2023 și Decizia nr. 94/20 decembrie 2024 - în următoarea componență:
 - Bucureanu Victoraș Florian - membru - mandat încetat la data de 22.11.2025

- Mașala Ionuț Laurențiu – membru - mandat încetat la data de 22.11.2025
- Stancu Marin – 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 - mandat încetat la data de 22.11.2025

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 01.07.2025 – 31.12.2025, în temeiul art. 23 alin. (8) din Actul Constitutiv al CFR Călători, Consiliul de Administrație s-a întrunit în 8 ședințe (21 iulie, 07 august, 04 septembrie, 09 octombrie, 20 noiembrie, 04 decembrie, 17 decembrie și 18 decembrie) în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de 40 de Decizii ale Consiliului de Administrație.

4.3 PRINCIPALELE DECIZII ADOPTATE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În perioada 01.07.2025 – 31.12.2025, deciziile adoptate de Consiliul de Administrație al CFR Călători au vizat, în principal, următoarele măsuri:

- avizarea situațiilor financiare anuale consolidate, întocmite conform IFRS ale Grupului C.F.R. Călători cu filiala SCRL Brașov și conform O.M.F.P. nr.2844/2016 pentru exercițiul financiar încheiat la data de 31.12.2024,
- aprobarea Raportului consolidat al administratorilor elaborat conform pct.15 și 21 din Anexa la O.M.F.P. nr. 2844/2016, inclusiv Raportul consolidat de durabilitate 2024,
- aprobarea propunerii CNR de reducere cu 10% a indemnizației fixe lunare a directorului general, respectiv a indemnizației fixe lunare a directorului financiar contabil, începând cu luna septembrie 2025, conform Raportului CNR,
- avizarea Raportului administratorilor privind activitatea de administrare a societății în 2025 - semestrul I, elaborat în conformitate cu prevederile art. 55 alin. (1) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare,
- aprobarea indicatorilor cheie de performanță financiari și nefinanciari pentru perioada 2023-2026, pentru directorul general și pentru directorul financiar contabil,
- aprobarea scoaterii din evidențele contabile a unor mijloace fixe,
- aprobarea modificării condițiilor minime de pregătire și vechime pentru angajarea și promovarea personalului la SNTFC „CFR Călători” - S.A.,
- aprobarea Manualului politicilor contabile revizuit și actualizat conform IFRS și a legislației în vigoare,

- aprobarea modificării Regulamentului Intern al SNTFC „CFR Călători” SA,
- aprobarea modificării Anexelor nr.3-5 la contractele de mandat încheiate cu directorul general și directorul financiar contabil,
- 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,
- a analizat și a propus Adunării Generale a Acționarilor desființarea și radierea de la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București a unor puncte de lucru ale CFR Călători,
- a analizat și a propus spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor, majorarea capitalului social al CFR Călători.

Totodată, în cadrul reuniunilor consiliului din perioada 01.07-31.12.2025, Consiliul de administrație a luat act de informările privind:

- situația financiară dificilă a companiei și a solicitat conducerii executive prezentarea unei situații cu litigiile în care CFR Călători a fost acționată în judecată pentru neplata facturilor la scadență
- activitatea desfășurată de Serviciul CFG în perioada 01.01-30.09.2025,
- numirea auditorului CEAUSESCU&PARTNERS SRL pentru auditarea Raportării privind durabilitatea pentru exercitiul financiar 2025,
- Raportul directorilor aferent trimestrului II al anului 2024, elaborat în conformitate cu prevederile art. 54 din O.U.G. nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice,
- Raportul directorilor pentru trimestrul III 2025, elaborat în conformitate cu prevederile art. 54 din O.U.G. nr.109/2011 privind guvernarea 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:

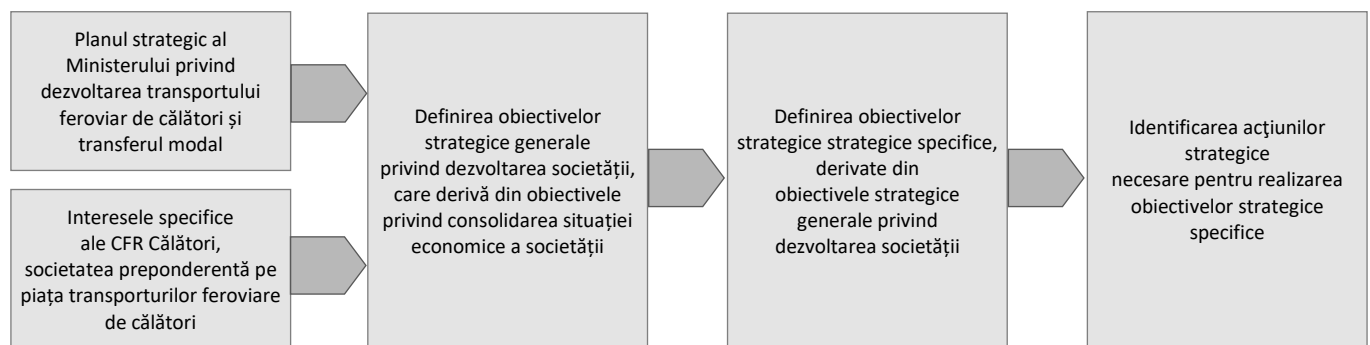


Figura 23 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

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 STRATEGICA PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR SOCIETĂȚII

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

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

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

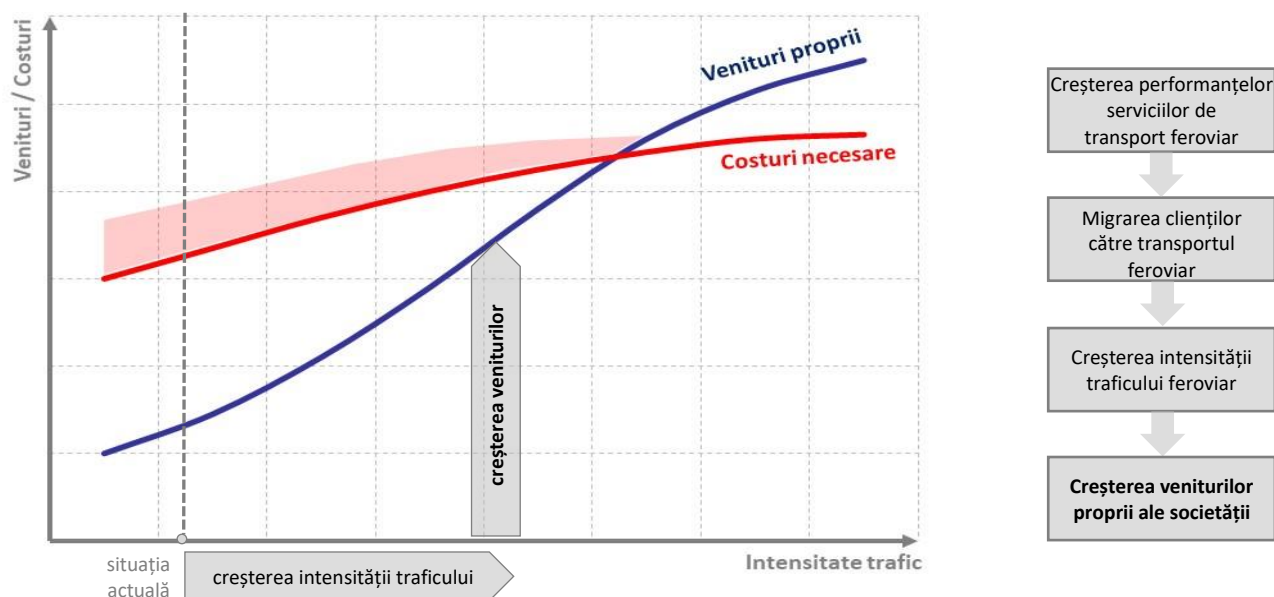


Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății

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

4.4.5 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND REDUCEREA COSTURILOR SOCIETĂȚII

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

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

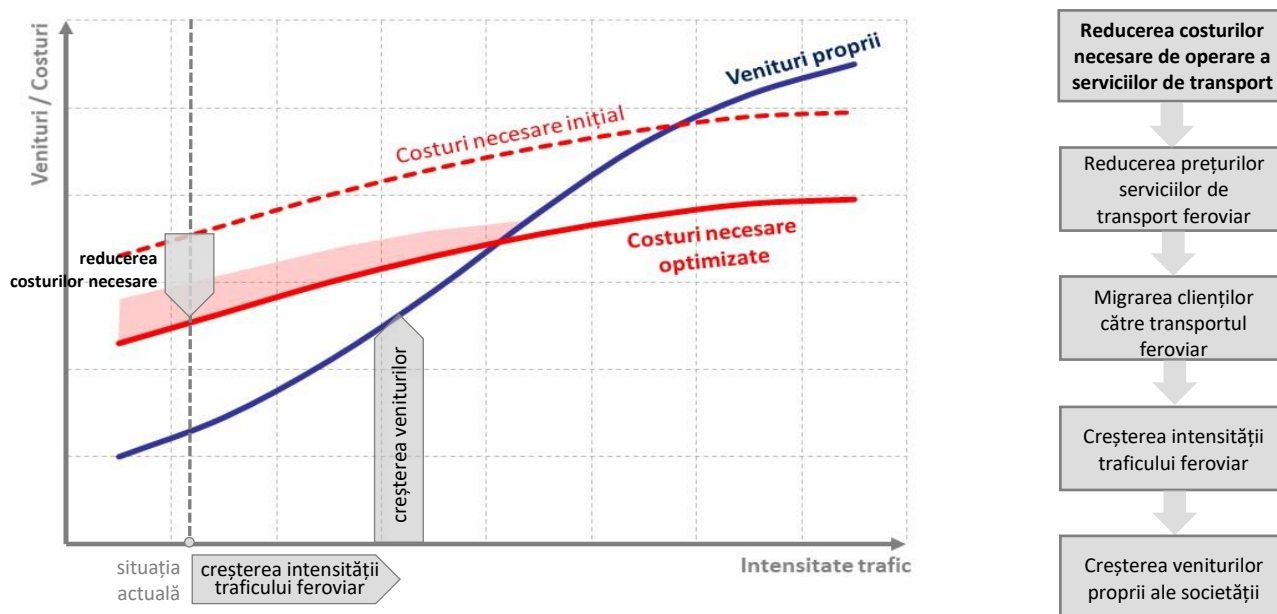


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

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

Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății

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

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

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

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

Necesitate și oportunitate

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

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

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

Având în vedere efectele profund negative asupra transportului feroviar și, în particular, asupra CFR Călători ale actualei abordări a 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. 1.370/2007, ce conțin obligatoriu, pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

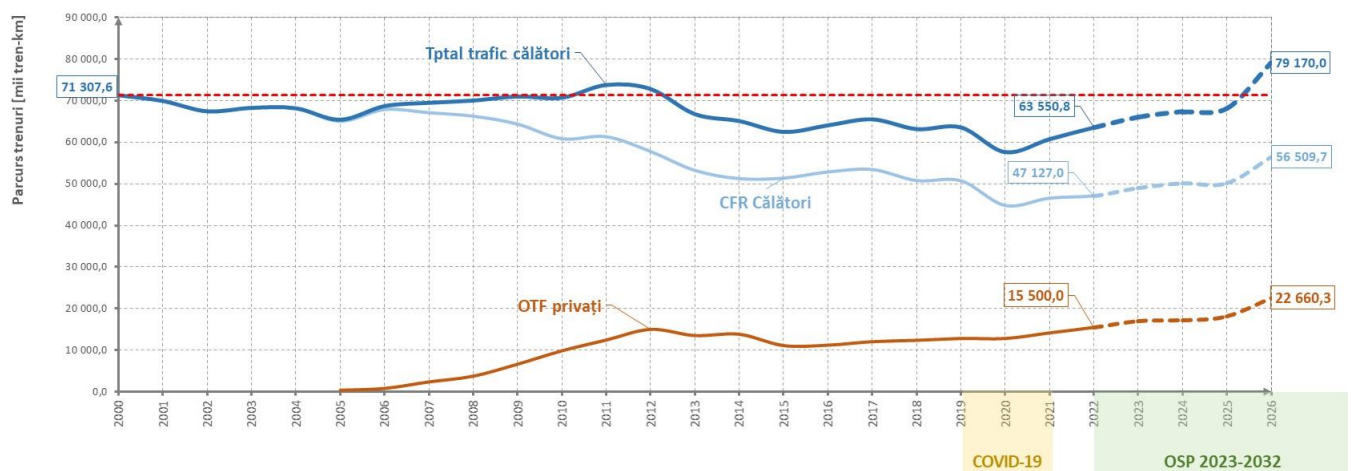


Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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

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

De fapt, dacă se analizează graficul anterior în corelare cu graficul din Figura 27 de mai jos, se conturează în mod rezonabil concluzia că obligațiile de serviciu public nu au fost dimensionate în conformitate cu prevederile legale menționate anterior, ci au fost stabilite pornind de la proiecțiile Ministerului Finanțelor privind fondurile publice care urmează să fie alocate pentru compensarea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători. La data adoptării HG nr. 1453/2022 erau disponibile estimări ale Ministerului Finanțelor privind fondurile alocate până în anul 2025 inclusiv. Aceasta este probabil explicația pentru estimarea optimistă privind anul 2026.

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mentiune: 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).

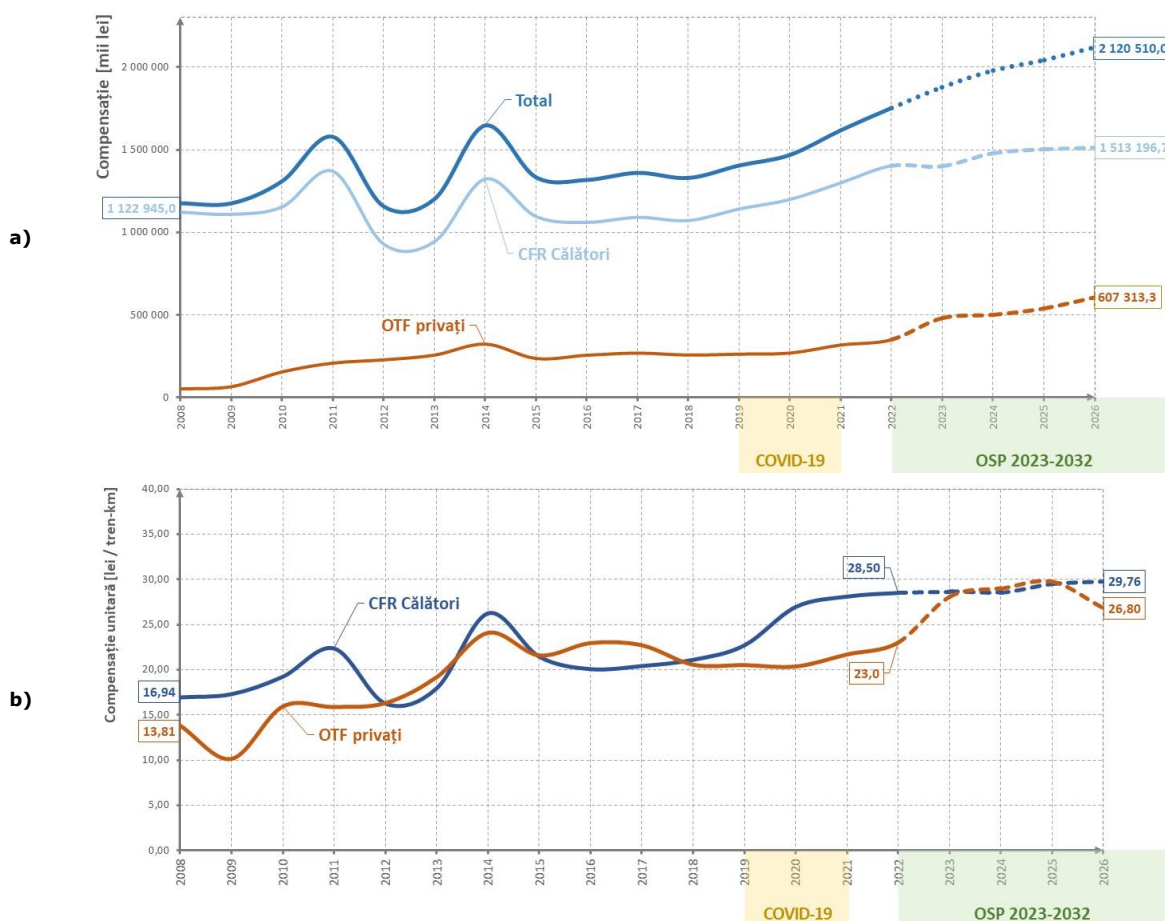


Figura 27 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

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

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

Necesitate și oportunitate

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

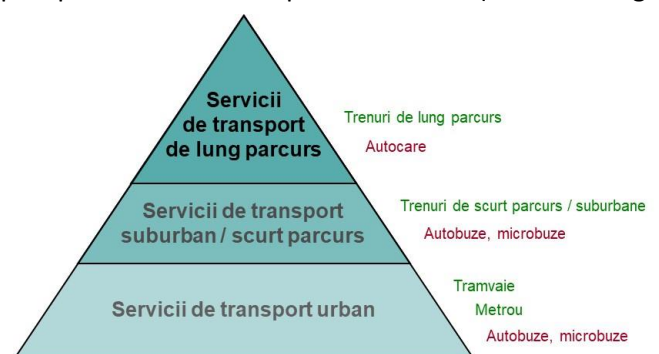


Figura 28 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

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 rutiere ar trebui integrate intermodal cu serviciile de transport urban, astfel încât să permită realizarea unor călătorii fluente, cu minime inconveniente pentru clienți în ceea ce privește transferul între mijloacele de transport.

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

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

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

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

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

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

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

4.4.6.5 Reevaluarea patrimoniului societății

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

Necesitate și oportunitate

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

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

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

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

- Trecerea de la cost la reevaluare va oferi o imagine mai transparentă și actualizată a valorii activelor societății. În acest context trebuie însă menționat că există și posibilitatea de diminuare a activului net.
- Modelul reevaluării 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 câștigurilor cât și a pierderilor de valoare. Câștigurile sau pierderile din modificarea prețurilor pieței cu privire la mijloace fixe sunt raportate în perioada în care apar, capitalurile proprii ale societății fiind afectate în același sens.
- Având în vedere că societatea înregistrează pierderi, și luând în considerare faptul că începând cu anul 2012 societatea nu a mai beneficiat de subvenții de la bugetul de stat pentru investiții, singura sursă de finanțare a investițiilor pentru societate o reprezintă sursele proprii din valoarea amortismentului care este reinvestit an de an. Având în vedere că în ultimii ani s-au efectuat modernizări la materialul rulant există posibilitatea ca activul net al societății să crească.
- În cazul în care activul net va crește, implicit indicatorii financiari vor crește, ceea ce va influența în mod pozitiv posibilitatea de finanțare a societății, valoarea societății va crește. În acest context trebuie însă menționat că, din punct de vedere contabil, în momentul înregistrării în contabilitate pierderea pentru exercitiul financiar al anului respectiv va fi mai mare decât în anul precedent.

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

CAPITOLUL 5

ASPECTE RELEVANTE PRIVIND REZULTATELE ACTIVITĂȚII DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

5.1 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

Tabelul următor prezintă analiza principalilor indicatori economico-financiar la data de 31 decembrie 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:	1,330,674	1,170,702	-159,972	87.98
a) Incasari numerar(CCL)	589,126	596,377	7,251	101.23
b) Facturari si decontari din care:	741,548	574,325	-167,223	77.45
alte venit.traficinternational	46,343	40,332	-6,011	87.03
elevi	194,963	195,185	222	100.11
studenti	154,627	95,306	-59,321	61.64
2.COMPENSATIE din care:	2,135,310	2,033,946	-101,364	95.25
pentru tarife	2,134,460	2,005,863	-128,597	93.98
subv CSP L1	849	27,888	27,039	
venituri subv.PNNR	1	195	194	
3.AUXILIARE	309,390	267,232	-42,158	86.37
4. VANZARE DE MARFURI	2,534	6,228	3,694	245.78
B. VENITURI FINANCIARE	1,122	279	-843	24.87
C. VENIT DIN IMPOZIT PE PROFIT	5,107		-5,107	
II.TOTAL CHELTUIELI	3,754,810	3,473,961	-280,849	92.52
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE	3,702,050	3,427,910	-274,140	92.59
1.CHELTUIELI MATERIALE	1,222,678	1,028,698	-193,980	84.13
2.CHELTUIELI CU PERSONALUL	1,698,538	1,600,354	-98,184	94.22
2.1. DREPTURI PERSONAL	1,571,572	1,481,551	-90,021	94.27
2.2 C.A.S	29,079	26,513	-2,566	91.18
2.3 FOND DE SOLIDARITATE	13,611	15,082	1,471	110.81
2.4 TICHETE DE MASA	48,906	43,862	-5,044	89.69
2.5 CHELT. priv. CONTRIBUTIA ASIG pt. MUNCA	35,370	33,346	-2,024	94.28
3. ALTE AJUTOARE	16,091	14,026	-2,065	87.17
4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL.din care:	190,609	216,002	25,393	113.32
chelt.cu deplasările	2,363	2,082	-281	88.11

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
despagubiri, amenzi, penalitati	44,864	58,956	14,092	131.41
5. CUMPARARE MARFURI	1,011	5,976	4,965	591.10
6. CHELTUIELI ACCES INFRA	536,785	510,405	-26,380	95.09
7. ALTE CHELTUIELI DE INFRA.din care:	36,338	52,449	16,111	144.34
INDICATORI	Realizari cumulat la 31 decembrie 2024	Realizari cumulat la 31 decembrie 2025	Diferenta mii lei	%
	1	2	3=2-1	4=2/1*100
INFORMATICA FEROTIARA	11,153	14,793	3,640	132.64
ANEXA 4 si 6	22,438	28,237	5,799	125.84
B.CHELTUIELI FINANCIARE	30,940	30,650	-290	99.06
C. CHELTUIELI CU IMPOZITUL PE PROFIT AMANAT	5,107	0	-5,107	0.00
D. CHELTUIELI CU IMPOZITUL MINIM PRIV.CIFRA DE AFACERI	14,027	12,090	-1,937	86.19
E. ALTE CHELTUIELI CARE NU APAR IN ELEM.DE MAI SUS	2,686	3,311	625	123.27
PROFIT (PIERDERE)	29,327	4,426	-24,901	15.09

Evoluția lunară a compensației acordate CFR Călători pentru obligația de serviciu public prestat în anul 2025

Luna	Compensatie [mii lei]
ianuarie	177.872
februarie	177.873
martie	131.533
aprilie	132.140
mai	132.140
iunie	133.074
iulie	133.145
august	141.782
septembrie	138.575
Octombrie	137.051
Noiembrie	88.068
Decembrie	510.498
TOTAL	2.033.751

5.1.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

În structura veniturilor din transportul de călători, veniturile din CCL înregistrează o usoara crestere la 31.12.2025 comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent, cu cca. 1,23%, respectiv cu suma de 7.251 mii lei iar veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități înregistrează o diminuare cu cca. 22,55% la 31.12.2025 comparativ 31.12.2024, respectiv cu suma de 167.223 mii lei, influențată în principal :

- de majorarea **tarifelor de deservire generală** în transportul feroviar public de calatori ca urmare:

- a majorarii cotei standard de TVA de la 19% la 21% începând cu data de 01.08.2025 conform prevederilor art.II pct.42 si art.VII alin.(1) din Legea nr.141/25 iulie 2025 privind unele masuri fiscal-bugetare ;
- a Ordinului ministrului transporturilor si infrastructurii nr.1039/2024 privind obligatia de serviciu public de transport feroviar de calatori, cu modificarile si completarile ulterioare, actualizate conform indicelui de inflatie de 9,88% stabilit de Institutul National de Statistica la data de 01.10.2025

- in ansamblu, sumele din decontarea gratuitatilor pe calea ferata pentru elevi si studenti , inregistreaza o usoara crestere cu 0,11 % respectiv cu suma de 222 mii lei pentru elevi si o diminuare cu 38,36 % respectiv cu suma de 59.321 mii lei pentru studenti, ca urmare a modificarilor legislative privind gratuitatile pentru studenti (...)”
Incepand cu anul 2025, prin derogare de la prevederile art. 128 [alin. \(3\)](#) din Legea nr. 199/2023, cu modificările și completările ulterioare, studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate beneficiază de tarif redus cu 90% pentru transportul intern auto și pentru transportul intern feroviar la toate categoriile de trenuri, clasa a II-a, doar pe distanța/rutele dintre localitatea de domiciliu și localitatea în care se află instituția de învățământ superior la care studentul este înmatriculat”

5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale la data de 31.12.2025 înregistrează o diminuare de 7,48%, respectiv cu suma de 280.849 mii lei din care cheltuielile de exploatare înregistrează o diminuare de cca. 7,41%, iar cheltuielile de personal înregistrează o diminuare cu 5,78%,

Cheltuielile cu salariile s-au diminuat la data de 31 decembrie 2025 cu 5,73% respectiv cu suma de 90.021 mii lei comparativ cu cheltuielile cu salariile înregistrate la data de 31 decembrie 2024.

Cheltuielile cu tichetele de masă s-au diminuat cu suma de 5.044 mii lei, respectiv cu 10,31% la data de 31 decembrie 2025 comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent, urmare a aplicării art. XL din Legea nr.296/2023 respectiv acordarea de tichete de masa personalului ale carui salarii lunare nete sunt de pana la 8000 lei inclusiv.

Cheltuielile financiare la data de 31.12.2025 sunt in principal cheltuielile cu dobanzile aferente creditelor pentru activitatea curenta si inregistreaza o usoara diminuare de cca. 0,94% comparativ cu cele de la data de 31.12.2024.

5.1.3 REZULTAT BRUT

La data de 31.12.2025 CFR Călători înregistrează ca rezultat un profit în sumă de 4.426 mii lei, rezultat obținut ca diferența între veniturile totale înregistrate în valoare de 3.478.387 mii lei și cheltuielile totale înregistrate în valoare de 3.473.961 mii lei.

5.1.4 PLAȚI RESTANTE

La data de 31.12.2025 CFR Călători a înregistrat „Plăți restante” în valoare de **72.274 mii lei**.

Din totalul plăților restante, cele mai mari datorii se înregistrează față de următorii furnizori:

Total plăți restante 31.12.2025, din care:	-mii lei-72.274
CNCFR	16.224
Oscar Downstream	14.004
Electrificare CFR	13.978
SCRL Brasov	11.460
Remar Pascani	5.097
Atelierele Grivita	1.595

5.1.5 CREANȚE RESTANTE

La data de 31.12.2025 CFR Călători a înregistrat "creanțe restante" în valoare de **112.311 mii lei**.

Principalele creanțe restante la data de 31.12.2025, sunt:

Total creanțe restante 31.12.2025, din care:	112.311 mii lei
ARF	73.323
Reloc Craiova	5.823
Grup Feroviar Roman	3.019
Remarul 16 Februarie	1.943
SAR City Insurance	1.886

5.2 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

La data de 31.12.2025 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o scădere a traficului față de aceeași perioadă a anului 2024, fiind obținute următoarele rezultate:

- Trenurile circulante/zi în până la data de 31.12.2025 (în cadrul OSP) în medie 953 trenuri/zi reprezintă o scădere cu 13,13 % față de aceeași perioadă din anul 2024.
- Oferta de transport (exprimată în **tren.km**), în cadrul OSP, la data de 31.12.2025 – 43.238 mii tren.km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu cca. 7,57 %

Trendul descendent al valorilor indicatorilor statistici, **călători expediați și călători km**, 2025 a fost determinat de:

- reducerea volumului de tren km determinată de suspendarea unor trenuri, corelată cu ajustări diferențiate ale ofertei pe ranguri de tren.
- restructurarea cererii de transport, schimbarea comportamentului de călătorie și eficiența diferită a fiecărui tip de serviciu;
- reducerea semnificativă a numărului de studenți ca urmare a **Ordonanței de Urgență nr. 156 din 30 decembrie 2024, conform căreia** aceștia pot călători doar pe distanța/rutele dintre localitatea de domiciliu și localitatea în care se află instituția, pe tot parcursul anului universitar.

Volumul de călători (exprimat în **călători expediați**):

- în trimestrul I 2025 – 12.062 mii călători expediați, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu **8,09 %**.
- în trimestrul II 2025 – 12.072 mii călători expediați, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu **8,64 %**.
- în trimestrul III 2025 – 12.674 mii călători expediați, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu **11,27%**.
- în trimestrul IV 2025 – 11.166 mii călători expediați, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu **13,70%**
- în anul 2025 – 47.974 mii călători expediați, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu **10,43%**.

Parcursul călătorilor (exprimat în **călători km**):

- în primul trimestru al anului 2025 este de 997 mil călători km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu 8,95 %

- în al doilea trimestru al anului 2025 este de 1.105 mil călători km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu 10,88 %
- în treilea trimestru al anului 2025 este de 1.321 mil călători km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu 13,32 %
- în al patrulea trimestru al anului 2025 este de 976 mil călători km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2024 cu 15,96 %
- în anul 2025 este de 4.400 mil călători km - a scăzut față de anul 2024 cu 12,37%

Indicatori călători expediați și călători km comparativ 2025/2024

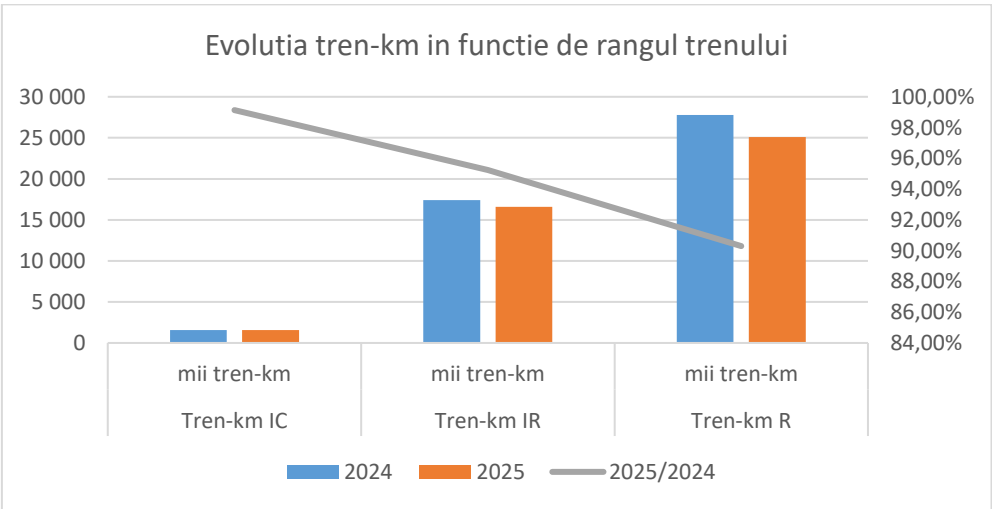
Indicator CSP	U.M.	Trimestrul I 2024	Trimestrul I 2025	Trimestrul I 2025/2024	Trimestrul II 2024	Trimestrul II 2025	Trimestrul II 2025/2024	Trimestrul III 2024	Trimestrul III 2025	Trimestrul III 2025/2024	Trimestrul IV 2024	Trimestrul IV 2025	Trimestrul IV 2025/2024	Total 2024	Total 2025	Total 2025/2024
Cal exp*	mii cal exp	13.125	12.062	91,91%	13.213	12.072	91,36%	14.284	12.674	88,73%	12.939	11.166	86,30%	53.560	47.974	89,57%
Cal km*	mil cal km	1.095	997	91,05%	1.240	1.105	89,12%	1.524	1.321	86,68%	1.162	976	84,04%	5.022	4.400	87,63%

*după data călătoriei

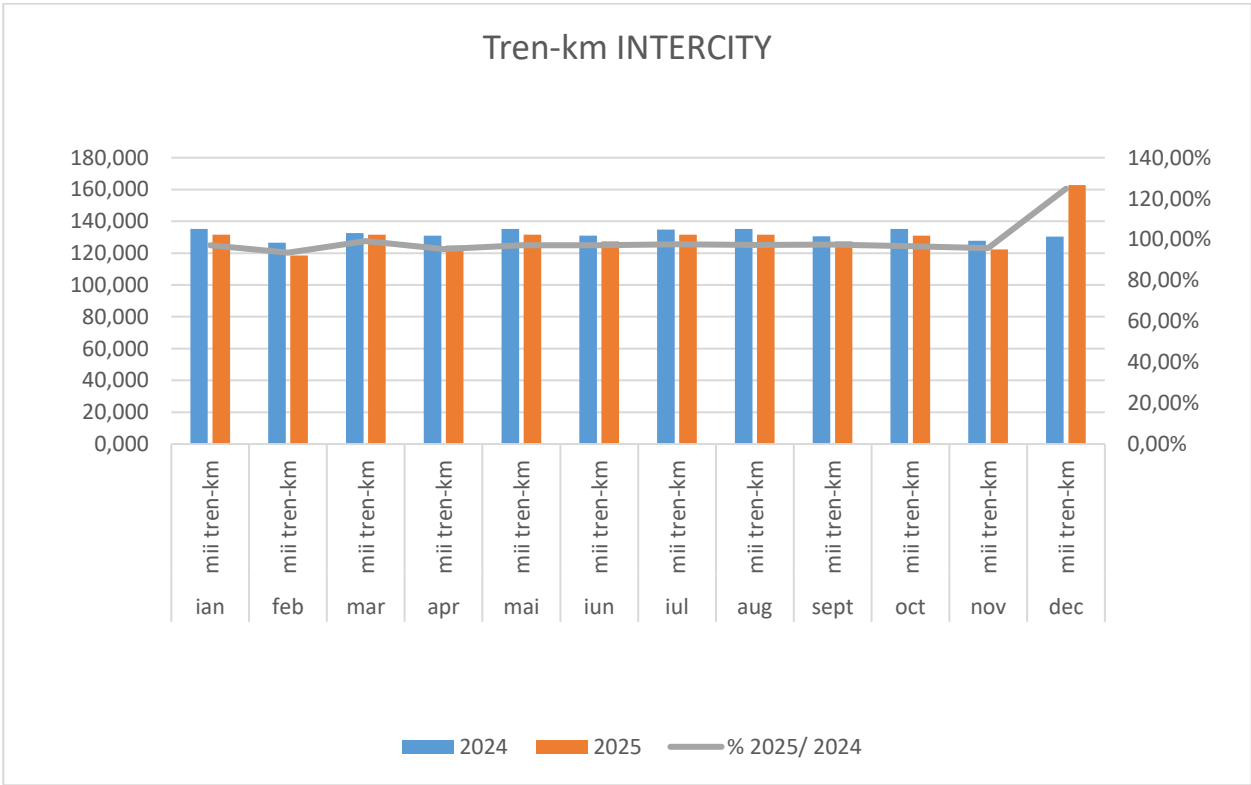
5.2.1 INDICATORUL TREN-KM

Evolutia indicatorului tren-km pe ranguri de tren la data de 31.12.2025 comparativ cu aceeași perioadă din anul 2024

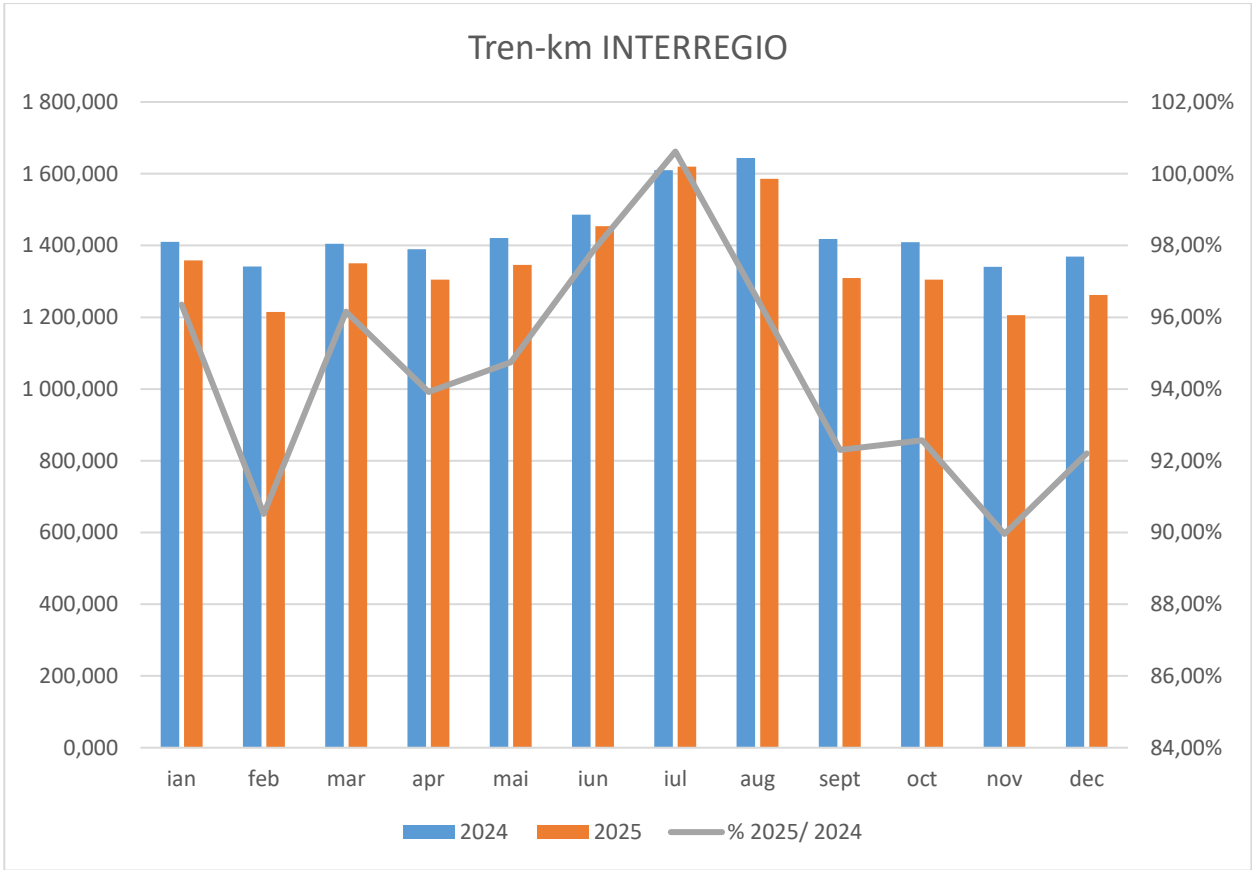
Indicator	U.M.	La data de 31.12.2024	La data de 31.12.2025	% 31.12.25/ 31.12.24
Tren-km IC	mii tren-km	1.586	1.572	99,13%
Tren-km IR	mii tren-km	17.411	16.581	95,23%
Tren-km R	mii tren-km	27.782	25.085	90,29%
TOTAL	mii tren-km	46.778,225	43.238,364	92,43%



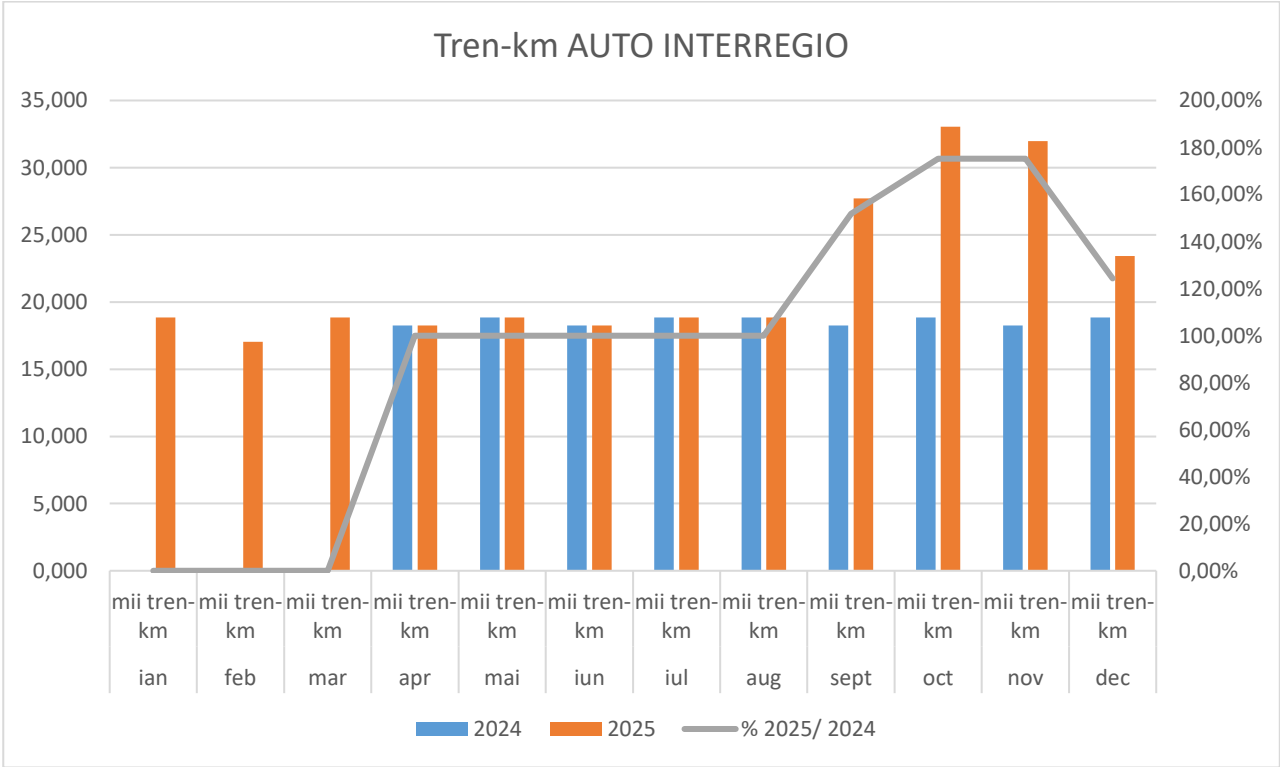
Indicator tren-km IC	U.M.	2024	2025	% 2025/2024
ian	mii tren-km	135,308	131,581	97,25%
feb	mii tren-km	126,578	118,427	93,56%
mar	mii tren-km	132,546	131,581	99,27%
apr	mii tren-km	130,943	124,846	95,34%
mai	mii tren-km	135,308	131,581	97,25%
iun	mii tren-km	130,943	127,336	97,25%
iul	mii tren-km	134,771	131,602	97,65%
aug	mii tren-km	135,308	131,627	97,28%
sept	mii tren-km	130,654	127,381	97,49%
oct	mii tren-km	135,308	130,934	96,77%
nov	mii tren-km	127,721	122,385	95,82%
dec	mii tren-km	130,442	162,826	124,83%
Total tren-km IC la 31.12.25	mii tren-km	1.585,829	1.572,107	99,13%



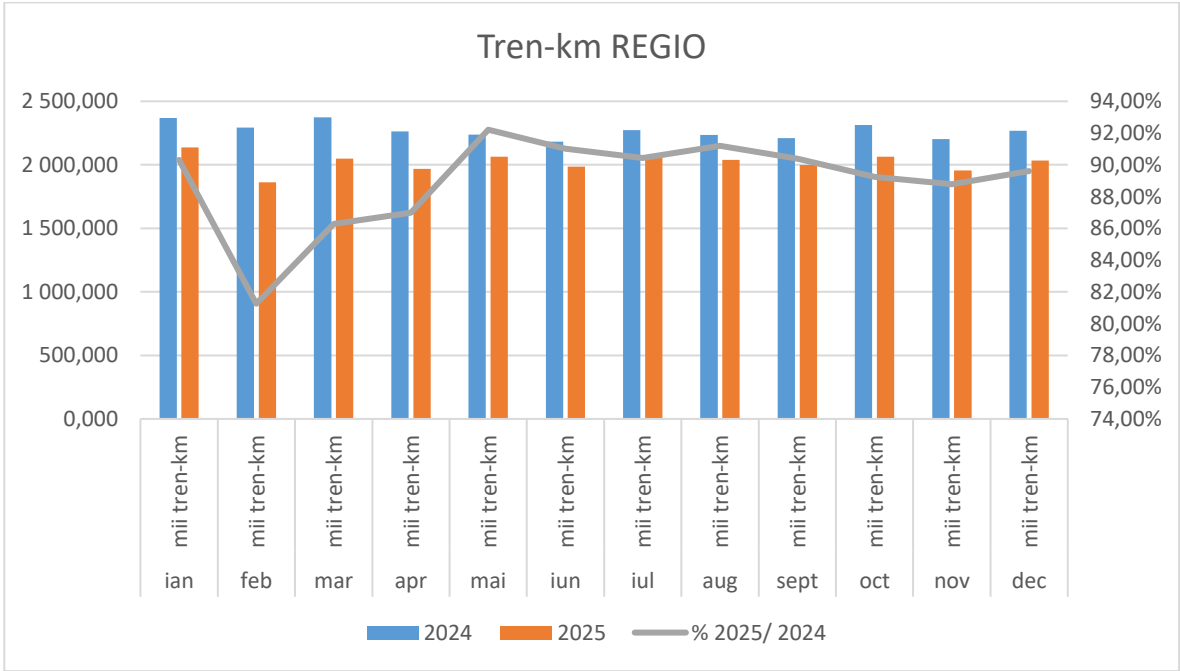
Indicator tren-km IR	U.M.	2024	2025	% 2025/2024
ian	mii tren-km	1.410,118	1.358,726	96,36%
feb	mii tren-km	1.341,539	1.214,328	90,52%
mar	mii tren-km	1.404,548	1.350,580	96,16%
apr	mii tren-km	1.389,525	1.304,978	93,92%
mai	mii tren-km	1.420,888	1.346,247	94,75%
iun	mii tren-km	1.485,816	1.453,945	97,86%
iul	mii tren-km	1.609,913	1.619,888	100,62%
aug	mii tren-km	1.643,752	1.586,204	96,50%
sept	mii tren-km	1.418,391	1.309,146	92,30%
oct	mii tren-km	1.409,464	1.304,757	92,57%
nov	mii tren-km	1.340,705	1.206,083	89,96%
dec	mii tren-km	1.368,767	1.262,019	92,20%
Total tren-km IR la 31.12.25	mii tren-km	17.243,425	16.316,901	94,63%



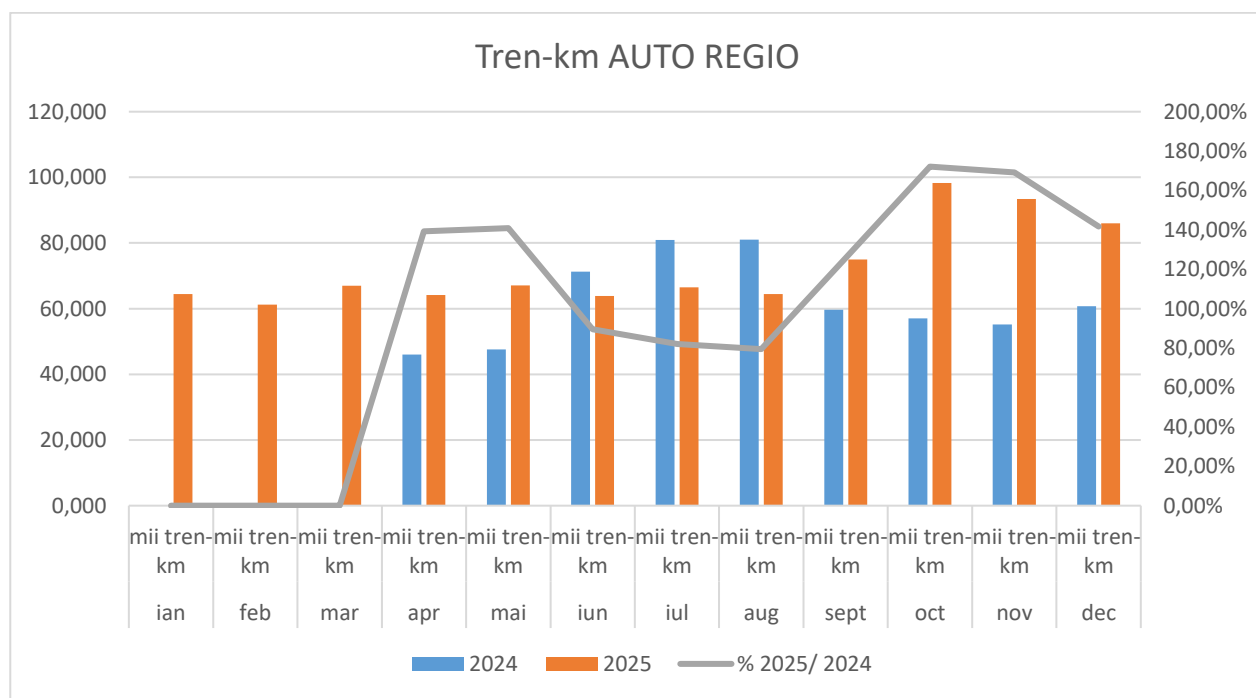
Indicator tren-km Auto IR	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	0,000	18,857	N/A
feb	mii tren-km	0,000	17,032	N/A
mar	mii tren-km	0,000	18,857	N/A
apr	mii tren-km	18,248	18,248	100,00%
mai	mii tren-km	18,857	18,857	100,00%
iun	mii tren-km	18,248	18,248	100,00%
iul	mii tren-km	18,857	18,857	100,00%
aug	mii tren-km	18,857	18,857	100,00%
sept	mii tren-km	18,248	27,709	151,84%
oct	mii tren-km	18,857	33,047	175,25%
nov	mii tren-km	18,248	31,981	175,25%
dec	mii tren-km	18,857	23,434	124,28%
Total tren-km AUTO IR la 31.12.25	mii tren-km	167,276	263,982	157,81%



Indicator tren-km Regio	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	2.367,867	2.138,427	90,31%
feb	mii tren-km	2.292,729	1.862,923	81,25%
mar	mii tren-km	2.374,452	2.048,685	86,28%
apr	mii tren-km	2.263,103	1.968,601	86,99%
mai	mii tren-km	2.237,190	2.062,983	92,21%
iun	mii tren-km	2.182,110	1.986,295	91,03%
iul	mii tren-km	2.274,377	2.056,702	90,43%
aug	mii tren-km	2.235,019	2.038,305	91,20%
sept	mii tren-km	2.210,463	1.998,080	90,39%
oct	mii tren-km	2.314,120	2.065,226	89,24%
nov	mii tren-km	2.202,187	1.955,196	88,78%
dec	mii tren-km	2.268,496	2.032,679	89,60%
Total tren-km Regio la 31.12.25	mii tren-km	27.222,113	24.214,102	88,95%



Indicator tren-km Auto Regio	U.M.	2024	2025	% 2025/2024
ian	mii tren-km	0,000	64,428	N/A
feb	mii tren-km	0,000	61,216	N/A
mar	mii tren-km	0,000	66,972	N/A
apr	mii tren-km	46,054	64,137	139,26%
mai	mii tren-km	47,590	67,071	140,94%
iun	mii tren-km	71,282	63,866	89,60%
iul	mii tren-km	80,956	66,478	82,12%
aug	mii tren-km	81,066	64,458	79,51%
sept	mii tren-km	59,651	75,013	125,75%
oct	mii tren-km	57,085	98,252	172,11%
nov	mii tren-km	55,184	93,356	169,17%
dec	mii tren-km	60,714	86,025	141,69%
Total tren-km Auto Regio la 31.12.25	mii tren-km	559,582	871,272	155,70%



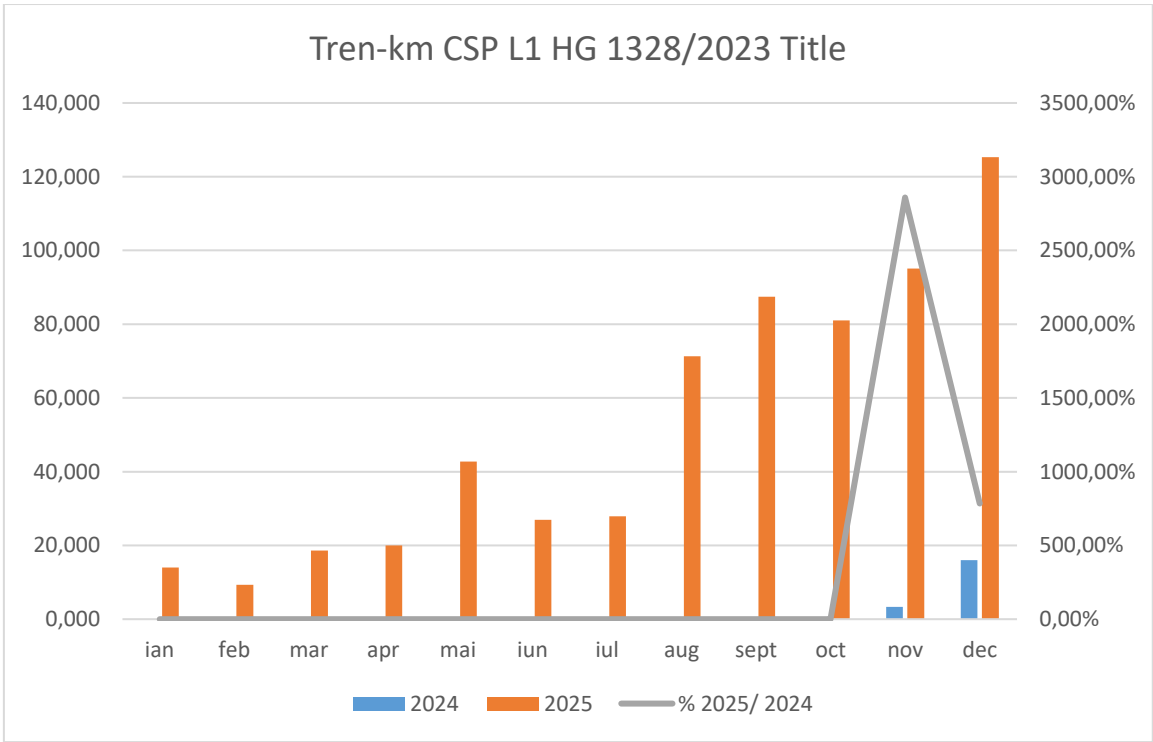
Indicatorul tren.km IC+IR+R pentru anul 2025 înregistrează o scădere față de aceeași perioadă din anul 2024 cu cca. 7,57 %.

Defalcăt, pe rang de tren, tren.km IC înregistrează în anul 2025 o scădere față de aceeași perioadă a anului 2024 cu cca.0,87 %, IR în anul 2025 înregistrează o diminuare față de aceeași perioadă a anului 2024 cu cca.4,77%, în timp ce tren.km R în anul 2025 înregistrează o scădere cu cca.9,71%, față de aceeași perioadă a anului 2024.

Pana la data de 31.12.2025 in cadrul contractului **CSPL1** aprobat prin **HG 1328/2023** a fost realizat la rangul **IR** un volum total de **619,735 mii tren-km**

Trenurile/zi circulante (în cadrul OSP în medie/zi) pana la data de 31.12.2025 înregistreaza o medie de cca 8 trenuri/zi.

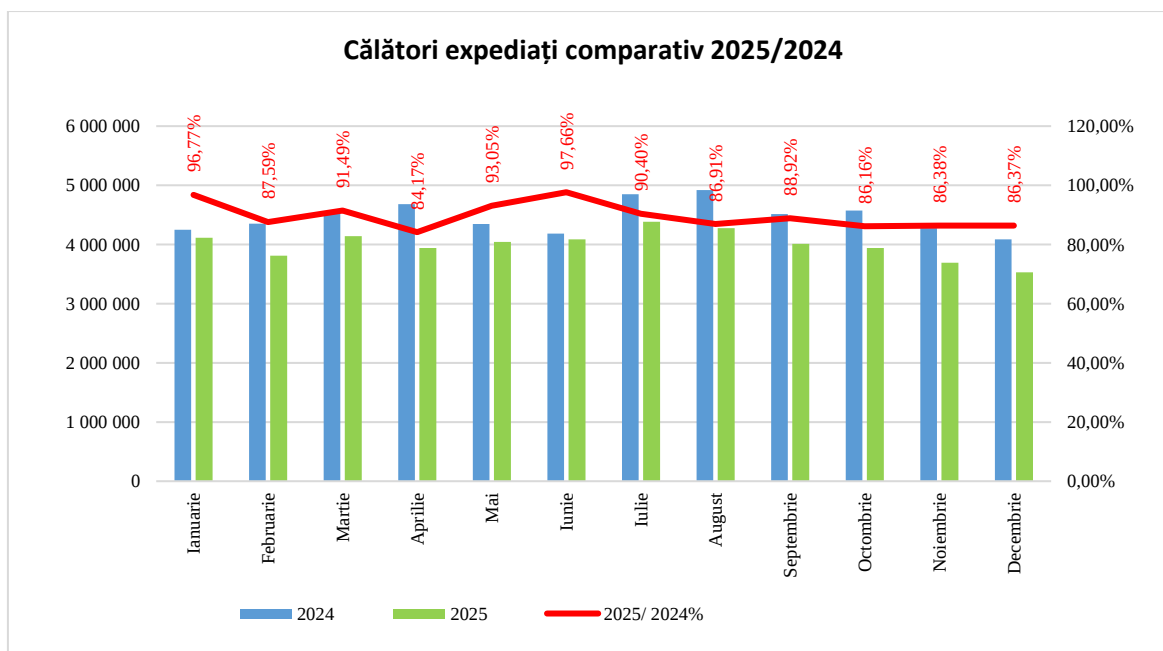
Indicator tren-km IR CSPL1	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	0,000	13,972	N/A
feb	mii tren-km	0,000	9,315	N/A
mar	mii tren-km	0,000	18,630	N/A!
apr	mii tren-km	0,000	19,960	N/A!
mai	mii tren-km	0,000	42,781	N/A
iun	mii tren-km	0,000	26,986	N/A
iul	mii tren-km	0,000	27,886	N/A
aug	mii tren-km	0,000	71,343	N/A
sept	mii tren-km	0,000	87,425	N/A
oct	mii tren-km	0,000	81,025	N/A
nov	mii tren-km	3,327	95,111	
dec	mii tren-km	15,968	125,301	
Total tren-km IR Coradia la 31.12.25	mii tren-km	19,295	619,735	



5.2.2 INDICATORUL CALATORI EXPEDIATI

Călători expediați CSP, comparativ 2025/2024

CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	4.251.468	4.113.979	96,77%
Februarie	4.349.204	3.809.352	87,59%
Martie	4.523.906	4.138.814	91,49%
Trimestrul I	13.124.578	12.062.145	91,91%
Aprilie	4.683.299	3.941.989	84,17%
Mai	4.344.461	4.042.405	93,05%
Iunie	4.185.012	4.087.143	97,66%
Trimestrul II	13.212.772	12.071.537	91,36%
Semestrul I	26.337.350	24.133.682	91,63%
Iulie	4.851.205	4.385.292	90,40%
August	4.920.813	4.276.604	86,91%
Septembrie	4.512.423	4.012.538	88,92%
Trimestrul III	14.284.441	12.674.434	88,73%
Octombrie	4.574.084	3.941.202	86,16%
Noiembrie	4.276.638	3.694.006	86,38%
Decembrie	4.087.976	3.530.697	86,37%
Trimestrul IV	12.938.698	11.165.905	86,30%
Semestrul II	27.223.139	23.840.339	87,57%
Total	53.560.489	47.974.021	89,57%

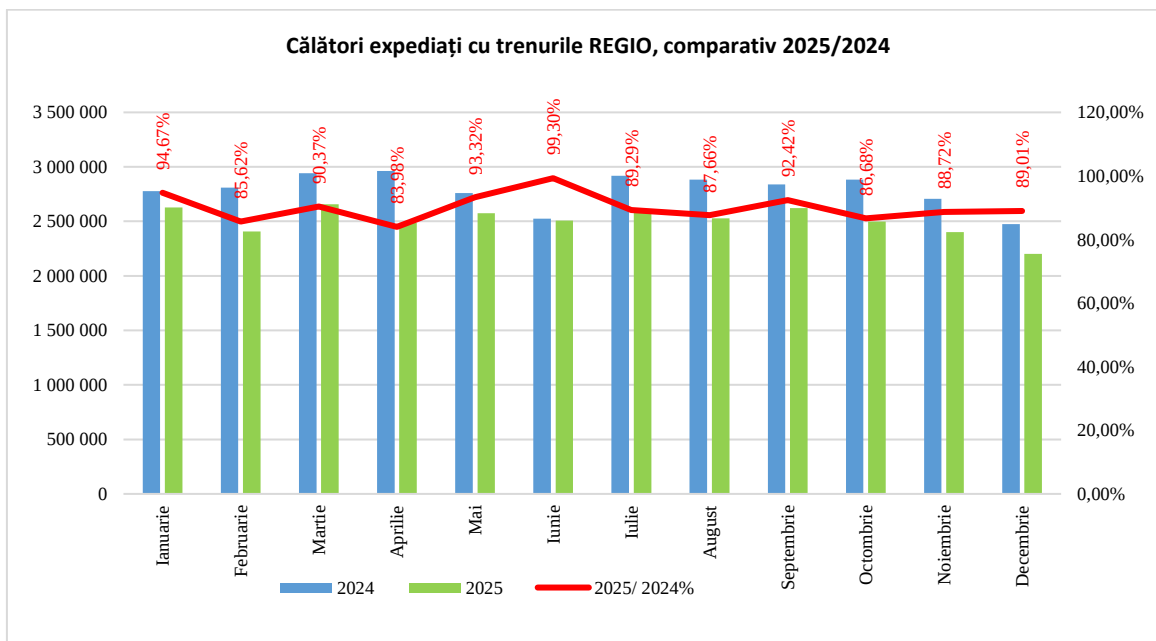


Pentru **CSP**, din datele statistice, se constată că indicatorul **călători expediați**:

- în **trimestrul I** din anul 2025, a scăzut cu aproximativ **8% față de anul 2024**
- în **trimestrul II** din anul 2025, a scăzut cu **8,64% față de anul 2024**
- în **trimestrul III** din anul 2025, a scăzut cu **11,27% față de anul 2024**
- în **trimestrul IV** din anul 2025, a scăzut cu aproximativ **13% față de anul 2024**
- în **anul 2025**, a scăzut cu **10,43% față de anul 2024**.

Călători expediați REGIO CSP, comparativ 2025/2024

Regio CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	2.776.764	2.628.839	94,67%
Februarie	2.810.960	2.406.834	85,62%
Martie	2.940.611	2.657.444	90,37%
Trimestrul I	8.528.335	7.693.117	90,21%
Aprilie	2.962.563	2.488.013	83,98%
Mai	2.759.728	2.575.265	93,32%
Iunie	2.523.605	2.505.984	99,30%
Trimestrul II	8.245.896	7.569.262	91,79%
Semestrul I	16.774.231	15.262.379	90,99%
Iulie	2.919.737	2.607.075	89,29%
August	2.882.189	2.526.631	87,66%
Septembrie	2.838.281	2.623.050	92,42%
Trimestrul III	8.640.207	7.756.756	89,78%
Octombrie	2.883.928	2.499.911	86,68%
Noiembrie	2.706.040	2.400.792	88,72%
Decembrie	2.474.480	2.202.457	89,01%
Trimestrul IV	8.064.448	7.103.160	88,08%
Semestrul II	16.704.655	14.859.916	88,96%
Total	33.478.886	30.122.295	89,97%



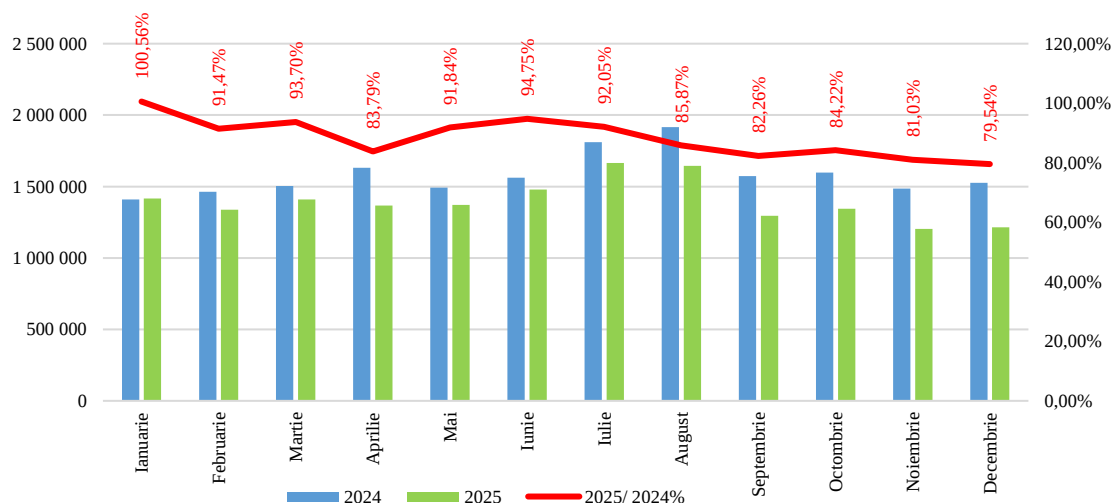
Pentru **CSP**, indicatorul **călători expediați cu trenurile Regio** a scăzut:

- în trimestrul I din 2025, cu **9,79%** față de 2024.
- în trimestrul II din 2025, cu **8,21%** față de 2024.
- în trimestrul III din 2025, cu **10,22%** față de 2024.
- în trimestrul III din 2025, cu **11,92%** față de 2024
- în anul 2025, cu aproximativ **10%** față de 2024.

Călători expediați INTERREGIO CSP, comparativ 2025/2024

InterRegio CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	1.409.249	1.417.102	100,56%
Februarie	1.463.617	1.338.776	91,47%
Martie	1.504.112	1.409.371	93,70%
Trimestrul I	4.376.978	4.165.249	95,16%
Aprilie	1.630.391	1.366.127	83,79%
Mai	1.493.258	1.371.445	91,84%
Iunie	1.561.979	1.479.925	94,75%
Trimestrul II	4.685.628	4.217.497	90,01%
Semestrul I	9.062.606	8.382.746	92,50%
Iulie	1.809.622	1.665.783	92,05%
August	1.916.315	1.645.557	85,87%
Septembrie	1.574.219	1.294.930	82,26%
Trimestrul III	5.300.156	4.606.270	86,91%
Octombrie	1.596.773	1.344.734	84,22%
Noiembrie	1.486.119	1.204.259	81,03%
Decembrie	1.527.121	1.214.668	79,54%
Trimestrul IV	4.610.013	3.763.661	81,64%
Semestrul II	9.910.169	8.369.931	84,46%
Total	18.972.775	16.752.677	88,30%

Călători expediați cu trenurile INTERREGIO, comparativ 2025/2024

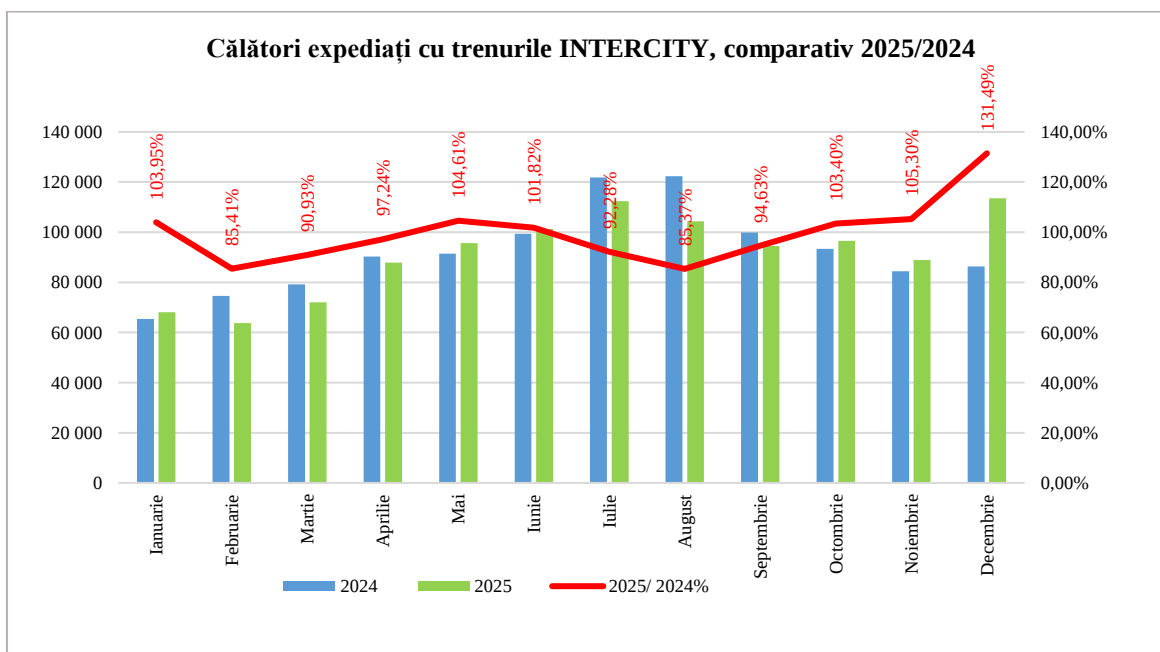


Pentru **CSP**, indicatorul **călători expediați cu trenurile InterRegio** a scăzut:

- în **trimestrul I 2025** cu **4,84%** față de 2024.
- în **trimestrul II 2025** cu aproximativ **10%** față de 2024
- în **trimestrul III 2025** cu aproximativ **13%** față de 2024
- în **trimestrul IV 2025** cu **18,36%** față de 2024
- în **anul 2025**, cu **11,70%** față de 2024.

Călători expediați INTERCITY CSP, comparativ 2025/2024

InterCity CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	65.455	68.038	103,95%
Februarie	74.627	63.742	85,41%
Martie	79.183	71.999	90,93%
Trimestrul I	219.265	203.779	92,94%
Aprilie	90.345	87.849	97,24%
Mai	91.475	95.695	104,61%
Iunie	99.428	101.234	101,82%
Trimestrul II	281.248	284.778	101,26%
Semestrul I	500.513	488.557	97,61%
Iulie	121.846	112.434	92,28%
August	122.309	104.416	85,37%
Septembrie	99.923	94.558	94,63%
Trimestrul III	344.078	311.408	90,51%
Octombrie	93.383	96.557	103,40%
Noiembrie	84.479	88.955	105,30%
Decembrie	86.375	113.572	131,49%
Trimestrul IV	264.237	299.084	113,19%
Semestrul II	608.315	610.492	100,36%
Total	1.108.828	1.099.049	99,12%

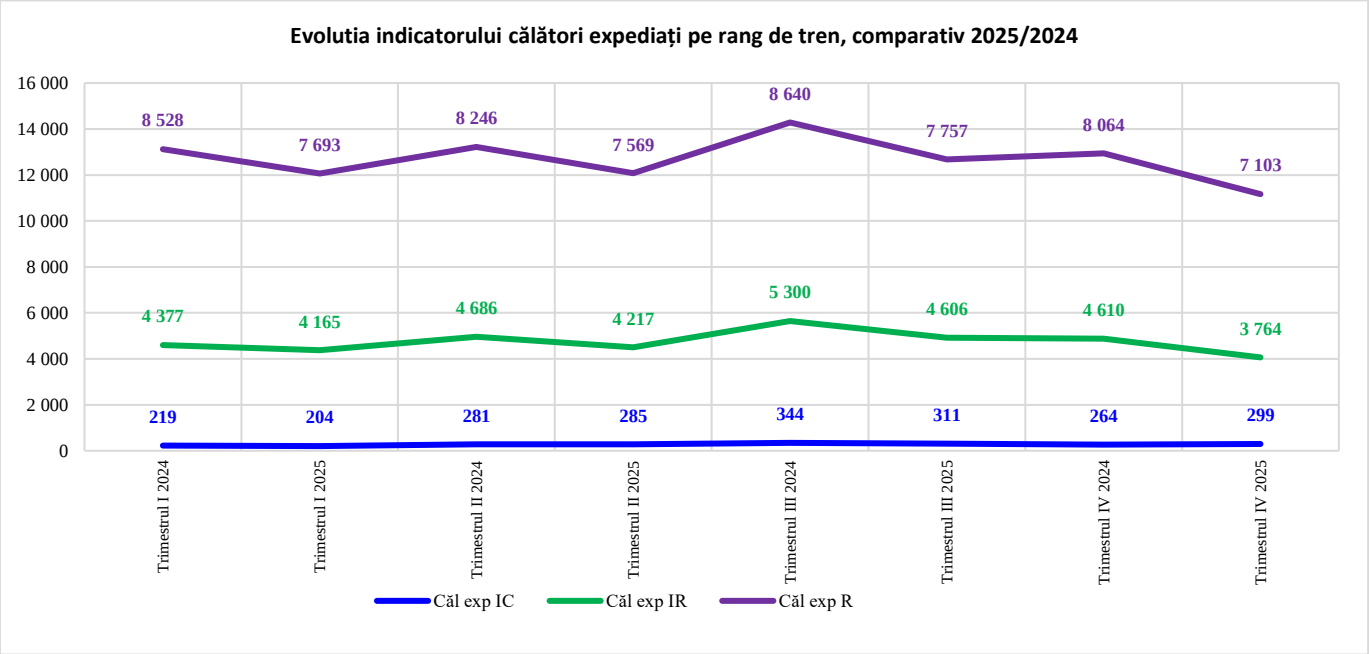


Pentru **CSP**, indicatorul **călători expediați cu trenurile InterCity**:

- în **trimestrul I 2025** a scăzut cu aproximativ 7% față de 2024
- în **trimestrul II 2025** a crescut cu **1,26%** față de 2024
- în **trimestrul III 2025** a scăzut cu **9,49%** față de 2024
- în **trimestrul IV 2025** a crescut cu **19,19%** față de 2024
- în **anul 2025** a scăzut cu aproximativ **1%** față de anul 2024.

Evolutia indicatorului călători expediați pe rang de tren, comparativ 2025/2024

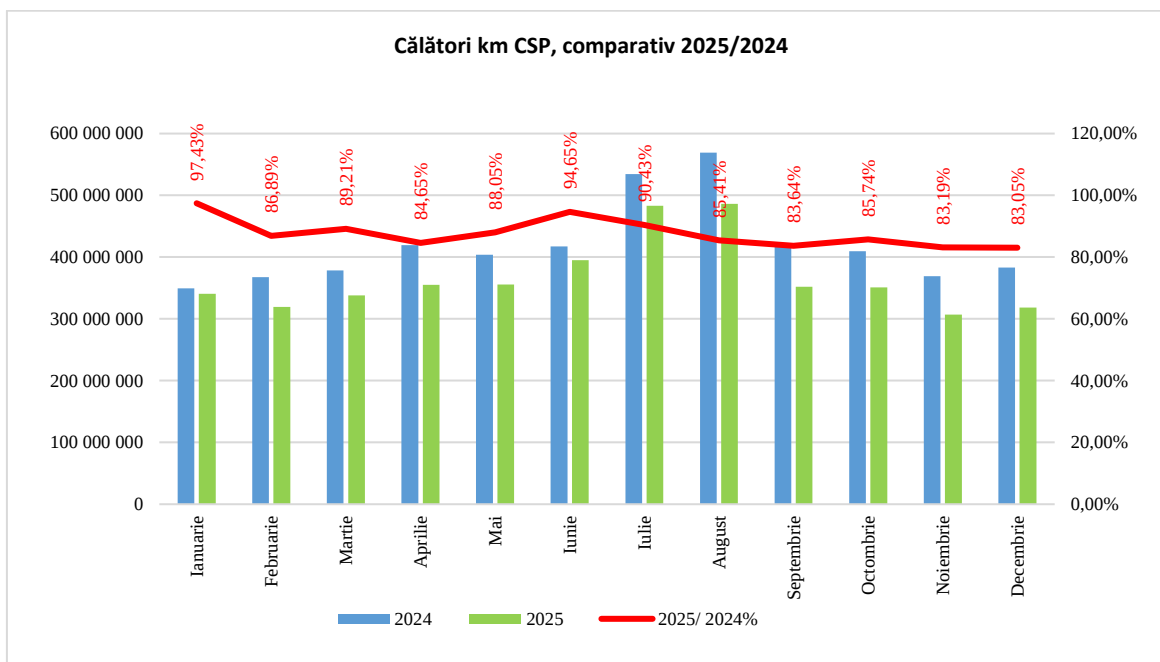
Indicator	Trimestrul I 2024	Trimestrul I 2025	Trimestrul I 2025/2024	Trimestrul II 2024	Trimestrul II 2025	Trimestrul II 2025/2024	Trimestrul III 2024	Trimestrul III 2025	Trimestrul III 2025/2024	Trimestrul IV 2024	Trimestrul IV 2025	Trimestrul IV 2025/2024	2024	2025	2025/ 2024
Căl exp IC	219	204	92,94%	281	285	101,26%	344	311	90,51%	264	299	113,19%	1.109	1.099	99,12%
Căl exp IR	4.377	4.165	95,16%	4.686	4.217	90,01%	5.300	4.606	86,91%	4.610	3.764	81,64%	18.973	16.753	88,30%
Căl exp R	8.528	7.693	90,21%	8.246	7.569	91,79%	8.640	7.757	89,78%	8.064	7.103	88,08%	33.479	30.122	89,97%



5.2.3 INDICATORUL CALATORI KM

Călători km comparativ 2025/2024

CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	349.452.763	340.482.846	97,43%
Februarie	367.347.104	319.170.556	86,89%
Martie	378.661.811	337.808.115	89,21%
Trimestrul I	1.095.461.678	997.461.517	91,05%
Aprilie	419.362.874	354.979.150	84,65%
Mai	403.717.142	355.458.263	88,05%
Iunie	417.123.348	394.803.197	94,65%
Trimestrul II	1.240.203.364	1.105.240.610	89,12%
Semestrul I	2.335.665.042	2.102.702.127	90,03%
Iulie	534.430.470	483.275.961	90,43%
August	569.110.908	486.094.852	85,41%
Septembrie	420.600.106	351.801.642	83,64%
Trimestrul III	1.524.141.484	1.321.172.455	86,68%
Octombrie	409.526.006	351.110.830	85,74%
Noiembrie	369.207.049	307.142.157	83,19%
Decembrie	383.097.024	318.161.872	83,05%
Trimestrul IV	1.161.830.079	976.414.859	84,04%
Semestrul II	2.685.971.563	2.297.587.314	85,54%
Total	5.021.636.605	4.400.289.441	87,63%

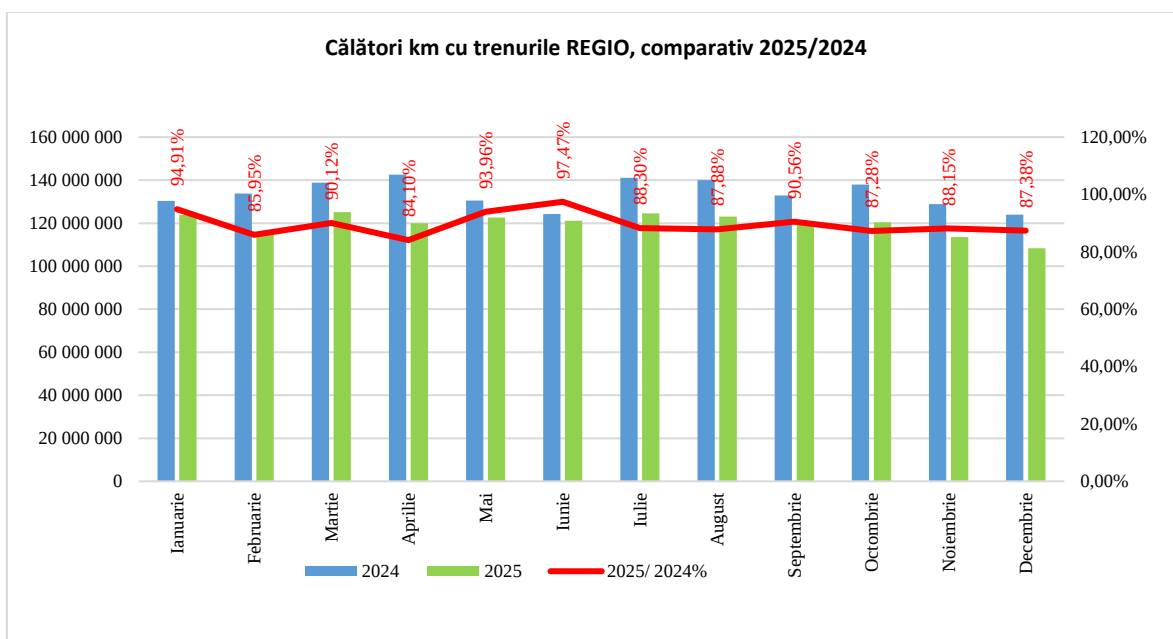


Pentru **CSP**, valoarea indicatorul **călători km**, a scăzut, în raport cu aceeași perioadă a anului 2024:

- în trimestrul I 2025 cu aproximativ **9%** față de trimestrul I 2024
- în trimestrul II 2025 cu cca. **11%**
- în trimestrul III 2025 cu **13,32%**
- în trimestrul IV 2025 cu aproximativ **16%**.
- în anul 2025 cu **12,37%**.

Călători km REGIO CSP, comparativ 2025/2024

Regio CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	130.420.299	123.778.182	94,91%
Februarie	133.730.201	114.946.854	85,95%
Martie	138.888.853	125.162.047	90,12%
Trimestrul I	403.039.353	363.887.083	90,29%
Aprilie	142.541.222	119.874.228	84,10%
Mai	130.499.607	122.616.233	93,96%
Iunie	124.308.121	121.159.677	97,47%
Trimestrul II	397.348.950	363.650.138	91,52%
Semestrul I	800.388.303	727.537.221	90,90%
Iulie	141.112.797	124.603.097	88,30%
August	140.093.755	123.118.272	87,88%
Septembrie	132.832.879	120.294.224	90,56%
Trimestrul III	414.039.431	368.015.593	88,88%
Octombrie	137.963.850	120.409.525	87,28%
Noiembrie	128.862.020	113.588.478	88,15%
Decembrie	123.934.109	108.299.410	87,38%
Trimestrul IV	390.759.979	342.297.413	87,60%
Semestrul II	804.799.410	710.313.006	88,26%
Total	1.605.187.713	1.437.850.227	89,58%

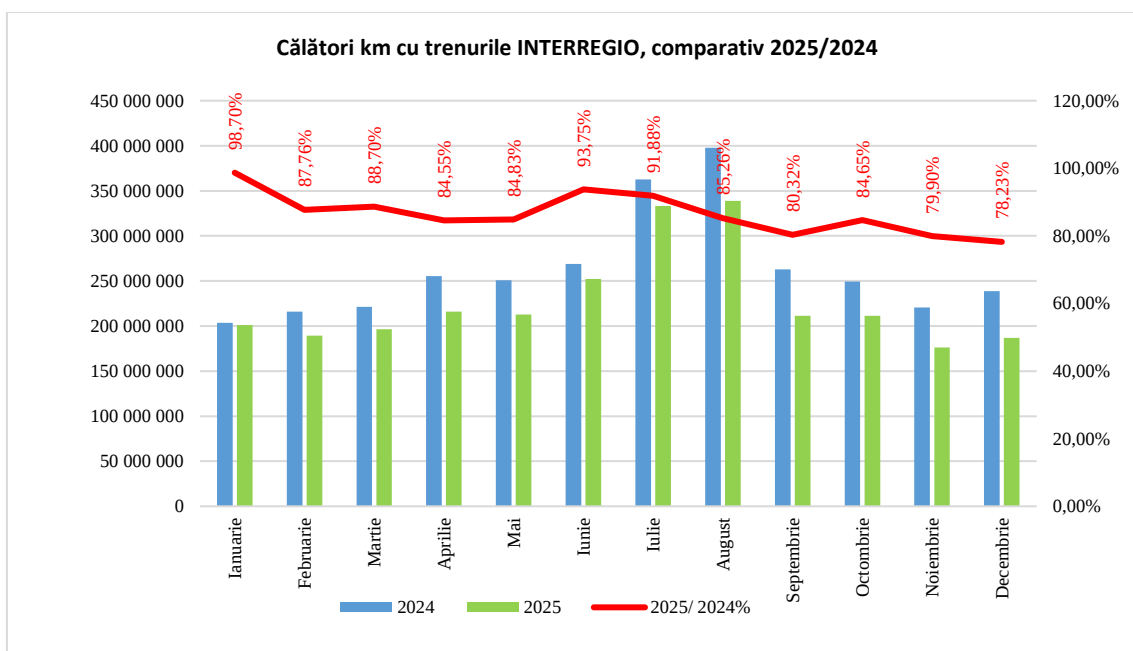


Pentru **CSP**, valoarea indicatorul **călători km pentru trenurile Regio** a scăzut, față de aceeași perioadă din 2024:

- în trimestrul I cu **9,71%**
- în trimestrul II cu **8,48%**
- în trimestrul III cu **11,12%**
- în trimestrul IV cu **12,04%**
- pe total an cu **10,42%**.

Călători km INTERREGIO CSP, comparativ 2025/2024

InterRegio CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	203.706.305	201.058.340	98,70%
Februarie	215.870.877	189.438.423	87,76%
Martie	221.287.296	196.284.666	88,70%
Trimestrul I	640.864.478	586.781.429	91,56%
Aprilie	255.285.012	215.836.854	84,55%
Mai	250.843.929	212.796.748	84,83%
Iunie	268.862.161	252.060.902	93,75%
Trimestrul II	774.991.102	680.694.504	87,83%
Semestrul I	1.415.855.580	1.267.475.933	89,52%
Iulie	362.505.225	333.080.109	91,88%
August	397.635.874	339.021.687	85,26%
Septembrie	262.918.011	211.183.504	80,32%
Trimestrul III	1.023.059.110	883.285.300	86,34%
Octombrie	249.489.126	211.193.943	84,65%
Noiembrie	220.744.600	176.373.768	79,90%
Decembrie	238.800.814	186.811.296	78,23%
Trimestrul IV	709.034.540	574.379.007	81,01%
Semestrul II	1.732.093.650	1.457.664.307	84,16%
Total	3.147.949.230	2.725.140.240	86,57%

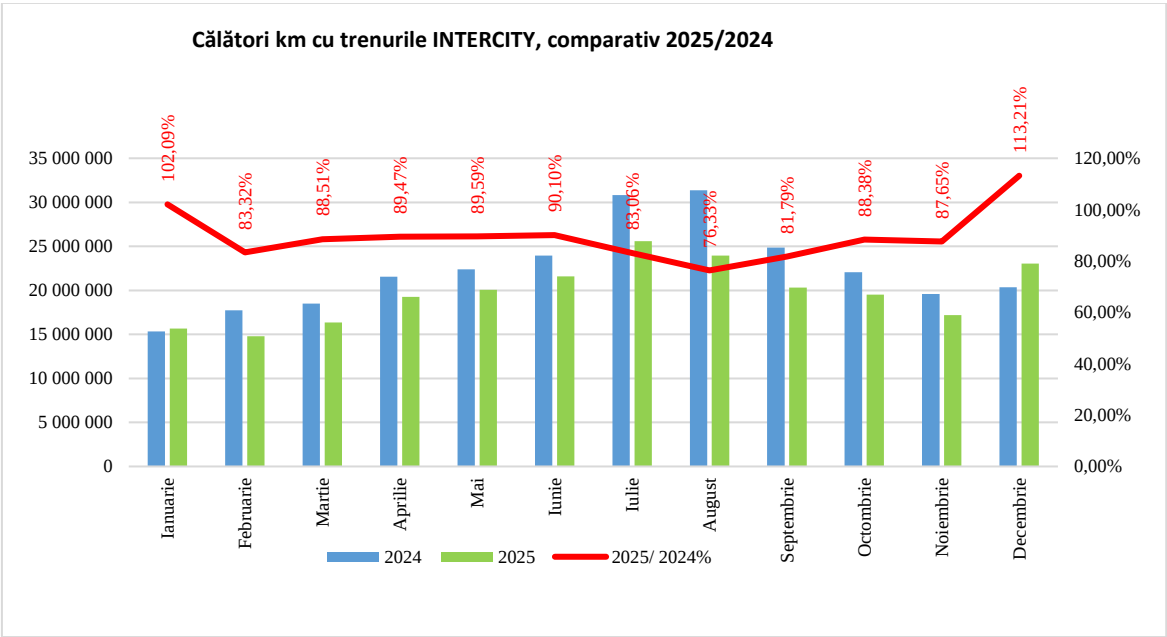


Pentru CSP, valoarea indicatorului **călători km pentru trenurile InterRegio** a scăzut:

- în trimestrul I 2025, cu **8,44%** față de aceeași perioadă din 2024
- în trimestrul II 2025, cu **12,17%** față de trimestrul II 2024
- în trimestrul III 2025, cu **13,66%** față de trimestrul III 2024
- în trimestrul IV 2025, cu **18,99%** față de trimestrul IV 2024
- pe total an cu **13,43%** față de 2024.

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ 2025/2024

InterCity CSP	2024	2025	2025/ 2024%
Ianuarie	15.326.159	15.646.324	102,09%
Februarie	17.746.026	14.785.279	83,32%
Martie	18.485.662	16.361.402	88,51%
Trimestrul I	51.557.847	46.793.005	90,76%
Aprilie	21.536.640	19.268.068	89,47%
Mai	22.373.606	20.045.282	89,59%
Iunie	23.953.066	21.582.618	90,10%
Trimestrul II	67.863.312	60.895.968	89,73%
Semestrul I	119.421.159	107.688.973	90,18%
Iulie	30.812.448	25.592.755	83,06%
August	31.381.279	23.954.893	76,33%
Septembrie	24.849.216	20.323.914	81,79%
Trimestrul III	87.042.943	69.871.562	80,27%
Octombrie	22.073.030	19.507.362	88,38%
Noiembrie	19.600.429	17.179.911	87,65%
Decembrie	20.362.101	23.051.166	113,21%
Trimestrul IV	62.035.560	59.738.439	96,30%
Semestrul II	149.078.503	129.610.001	86,94%
Total	268.499.662	237.298.974	88,38%

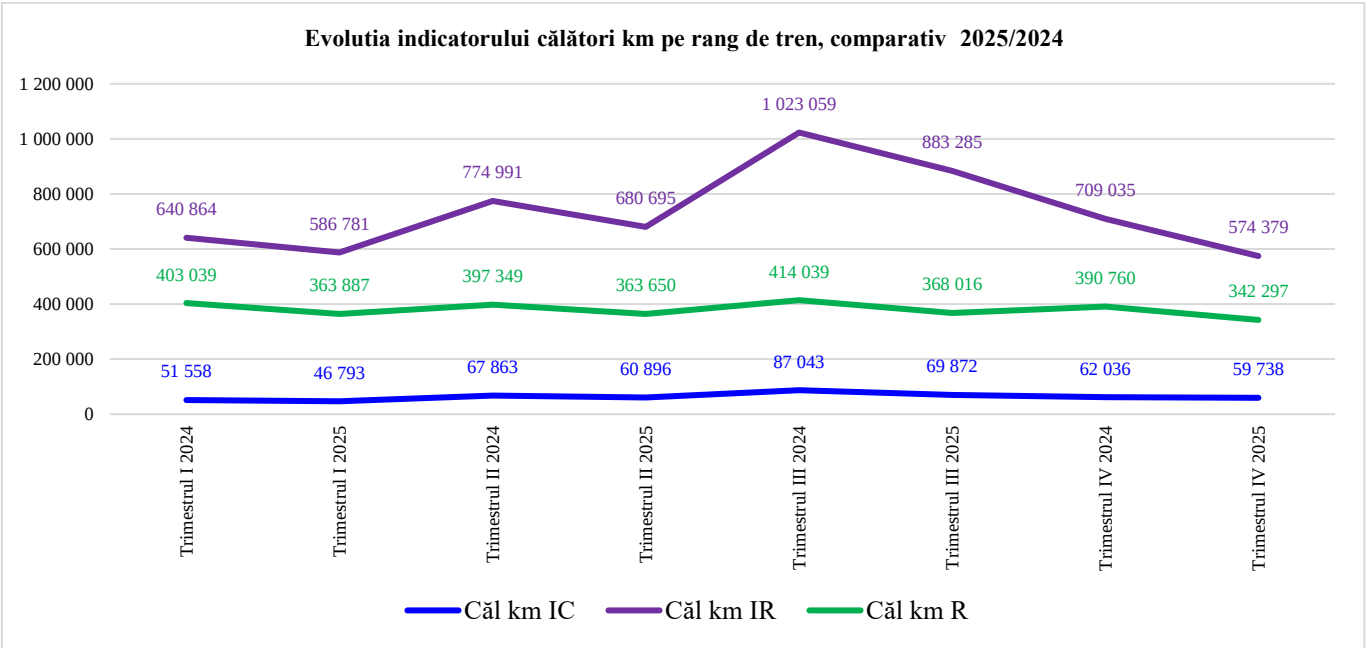


Pentru CSP, valoarea indicatorului **călători km pentru trenurile InterCity**:

- în trimestrul I 2025, a scăzut cu 9,27% față de trimestrul I 2024
- în trimestrul II 2025, a scăzut cu 10,27% față de trimestrul I 2024
- în trimestrul III 2025, a scăzut cu 19,73% față de trimestrul I 2024
- în trimestrul IV 2025, a crescut cu 13,21% față de trimestrul I 2024
- total an 2025 a scăzut cu 11,62% față de 2024.

Evolutia indicatorului călători km pe rang de tren, comparativ 2025/2024

	Trimestrul I 2024	Trimestrul I 2025	Trimestrul I 2025/2024	Trimestrul II 2024	Trimestrul II 2025	Trimestrul II 2025/2024	Trimestrul III 2024	Trimestrul III 2025	Trimestrul III 2025/2024	Trimestrul IV 2024	Trimestrul IV 2025	Trimestrul IV 2025/2024	2024	2024	2024
Căl km IC	51.558	46.793	90,76%	67.863	60.896	89,73%	87.043	69.872	80,27%	62.036	59.738	96,30%	268.500	237.299	88,38%
Căl km IR	640.864	586.781	91,56%	774.991	680.695	87,83%	1.023.059	883.285	86,34%	709.035	574.379	81,01%	3.147.949	2.725.140	86,57%
Căl km R	403.039	363.887	90,29%	397.349	363.650	91,52%	414.039	368.016	88,88%	390.760	342.297	87,60%	1.605.188	1.437.850	89,58%



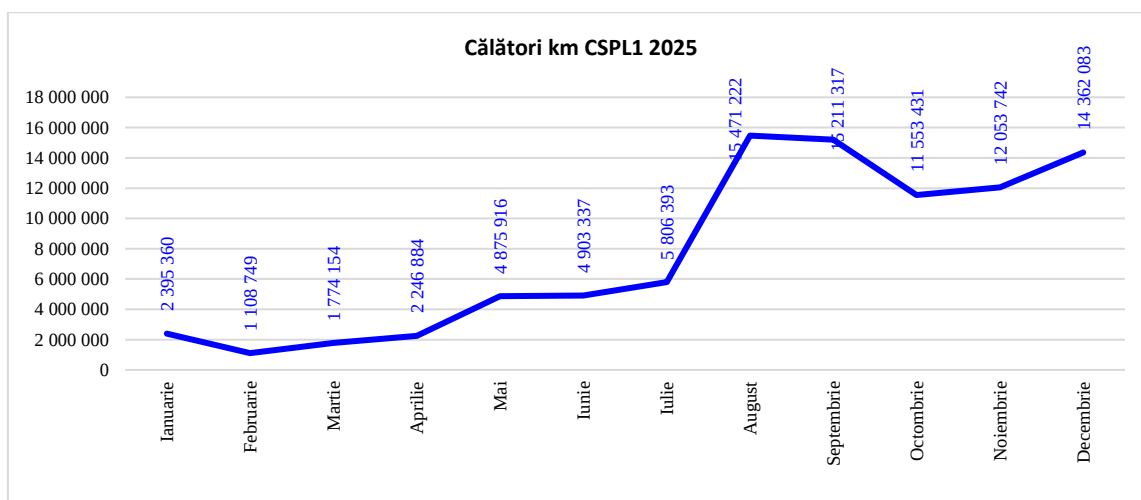
Călători expediați CSPL1 2025

CSPL1	2025
Ianuarie	20.519
Februarie	9.574
Martie	15.599
<i>Trimestrul I</i>	<i>45.692</i>
Aprilie	19.701
Mai	34.974
Iunie	25.269
<i>Trimestrul II</i>	<i>79.944</i>
<i>Semestrul I</i>	<i>125.636</i>
Iulie	29.303
August	84.820
Septembrie	89.434
<i>Trimestrul III</i>	<i>203.557</i>
Octombrie	69.524
Noiembrie	75.533
Decembrie	86.071
<i>Trimestrul IV</i>	<i>231.128</i>
<i>Semestrul II</i>	<i>434.685</i>
Total	560.321



Călători km CSPL1, comparativ 2025/2024

CSPL1	2025
Ianuarie	2.395.360
Februarie	1.108.749
Martie	1.774.154
<i>Trimestrul I</i>	<i>5.278.263</i>
Aprilie	2.246.884
Mai	4.875.916
Iunie	4.903.337
<i>Trimestrul II</i>	<i>12.026.137</i>
<i>Semestrul I</i>	<i>17.304.400</i>
Iulie	5.806.393
August	15.471.222
Septembrie	15.211.317
<i>Trimestrul III</i>	<i>36.488.932</i>
Octombrie	11.553.431
Noiembrie	12.053.742
Decembrie	14.362.083
<i>Trimestrul IV</i>	<i>37.969.256</i>
<i>Semestrul II</i>	<i>74.458.188</i>
Total	91.762.588



În luna noiembrie 2024 a fost introdusă în circulație prima ramă RE-IR1, TS02 CORADIA STREAM, conform contract CSP-L1 2023-2028.

Din luna ianuarie 2025 au intrat treptat în circulație încă 5 rame care au circulat pe parcursul întregului an.

Din acest considerent valorile procentelor de realizare a indicatorilor cheie 2025/2024, ICP02 și ICP03, sunt irelevante.

5.3 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.3.1 MATERIALUL RULANT

5.3.1.1 Material rulant motor

Parc vehicule feroviare motoare – 2025

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	58	62	26	2	16	132
Locomotive electrice	358	197	197	39	16	34	72
Locomotive DH	184	44	45	15	4	8	112
LEA	6	4	4	2	0	0	0
Locomotive DM	6	1	1	0	0	0	5
AM. Desiro	120	74	71	5	3	12	29
AM	142	13	15	4	0	3	120
Rame Electrice	34	0	0	0	0	0	34
RE-IR (ARF)	6	5	5	1	0	0	0
Total Locomotive, Automotoare Rame Electrice	1094	396	400	92	25	73	504

Alocări financiare din fonduri proprii - Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 31.12.2025

	Modernizări locomotive	Întreținere și reparații material rulant
Buget alocat pentru investiții locomotive 2025 [mii lei] (*)	6.328,00	-
Valoare contracte în derulare la 31.12.2025 [mii lei]	6.328,00	-
Facturat la 31.12.2025 [mii lei]	6.328,00	-
Buget alocat pentru reparații material rulant motor 2025 [mii lei] (**)	94.201,00	18.000,00
Valoare contracte în derulare la 31.12.2025 [mii lei]	97.859,18	35.218,28
Facturat la 31.12.2025 [mii lei]	68.511,24	18.000,00

Obs.: -Situția de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 179.032 mii lei.

5.3.1.2 Vagoane

Parc vehicule feroviare remorcate – vagoane trimestrele I - IV 2025

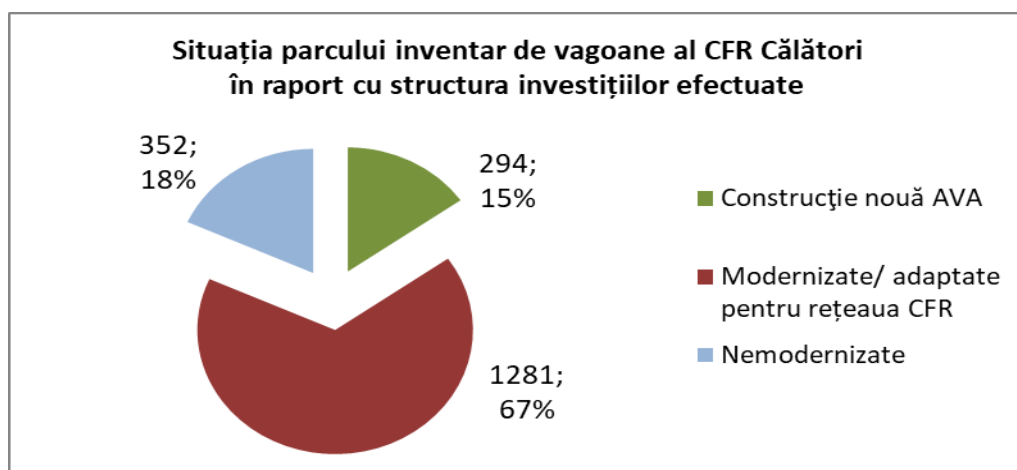
Tip MR	Valori medii				PARC Imobilizat (la 31.12.2025)		
	PARC inventar	PARC necesar livret	PARC Activ	Deficit parc	Uzine reparatoare	Parc în revizie, reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată
Vagoane clasă	1688	899	835	64	99	24	18
Vagoane speciale	242	82	102	0	5	5	3
Total vagoane	1930	981	937	64	104	29	21

Prezentarea parcului de vagoane

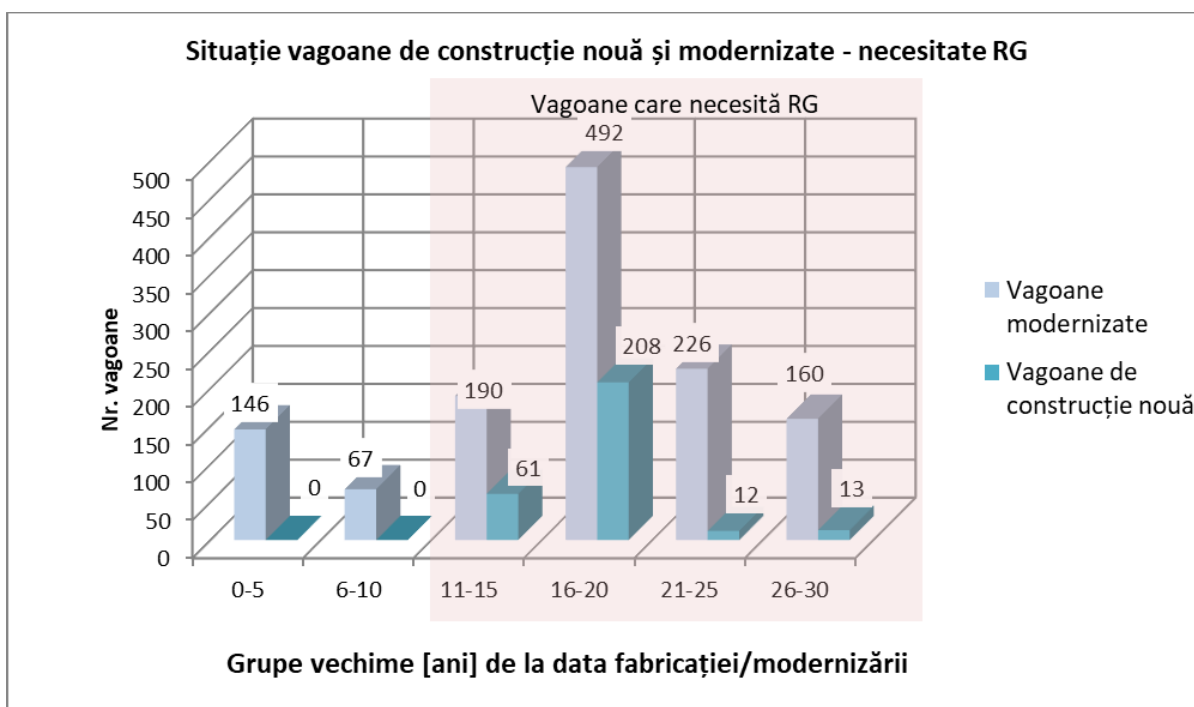
La data de 31.12.2025, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A cuprindea un număr de 1927 de vagoane, având o vechime medie de 34 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

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

- vagoane tip AVA, construite la Astra Arad în perioada 1997-2011, având o vechime medie de 18 ani de la data fabricației: 294 de 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 1997-2025, având o vechime medie de la data modernizării de 17 ani: 1281 de unități, dintre care 855 (67%) echipate cu instalații de climatizare,
- vagoane nemodernizate, construite anterior anului 1996, având o vechime medie de 42 de ani de la data fabricației: 352 de unități, dintre care 6 vagoane cu locuri de dormit și 4 vagoane destinate liniei cu caracter turistic Oravița – Anina.



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

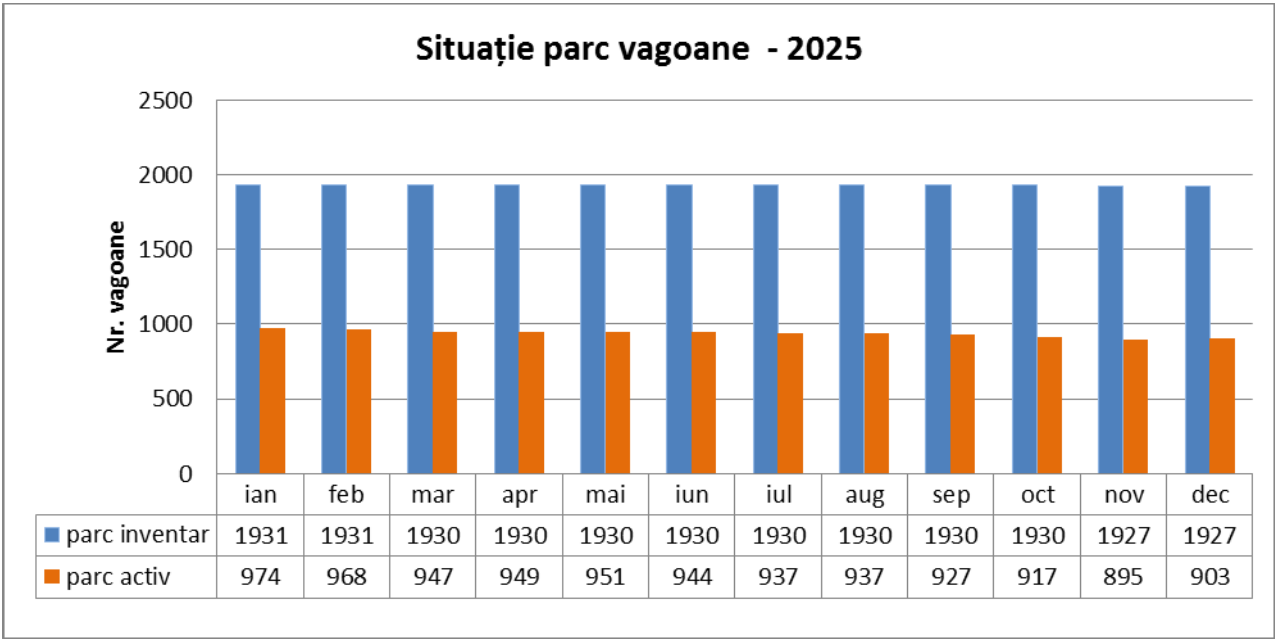


Situația vechimii parcului de vagoane defalcată pentru vagoane clasă și speciale

Parc vagoane		Construcție nouă AVA	Modernizate/ adaptate pentru rețeaua CFR	Nemodernizate	Total
		începând cu anul 1996	începând cu anul 1997	construite anterior anului 1996	
Vagoane clasă	nr. unități	285	1058	345	1688
	% din parc inventar (clasă)	16,88%	62,68%	20,44%	87,60%
Vagoane speciale	nr. unități	9	223	7	239
	% din parc inventar (speciale)	3,77%	93,31%	2,93%	12,18%
Total	nr. unități	294	1281	352	1927
	% din parc inventar	15,26%	66,48%	18,27%	
	vechime medie	18 ani	36 ani respectiv 17 ani de la modernizare	42 ani	34 ani

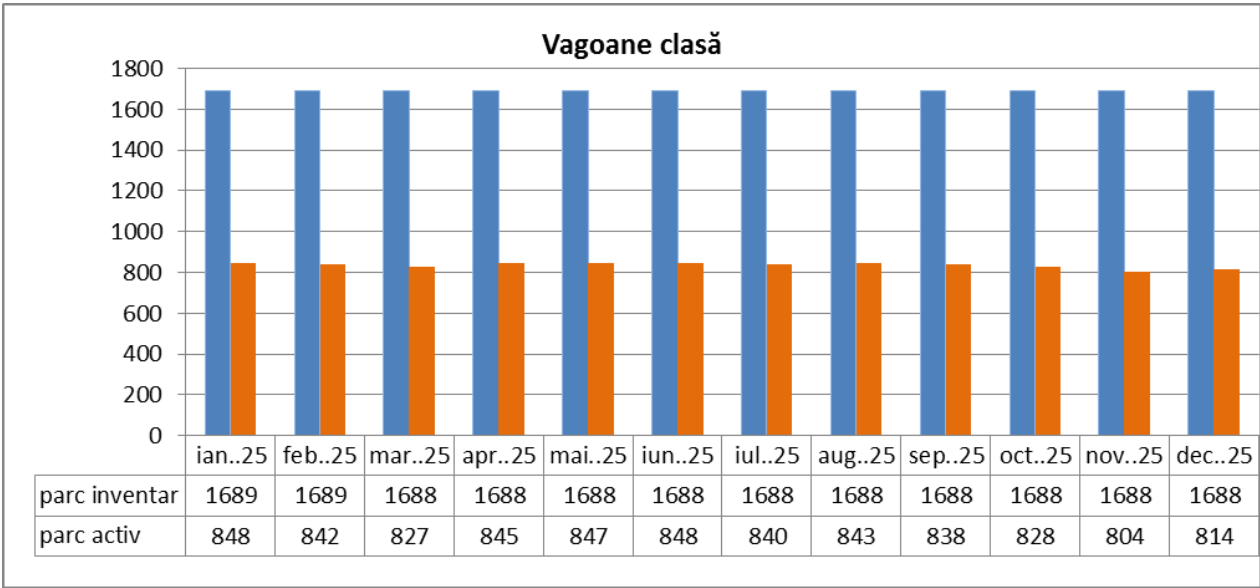
Evoluție parc activ în cursul anului 2025

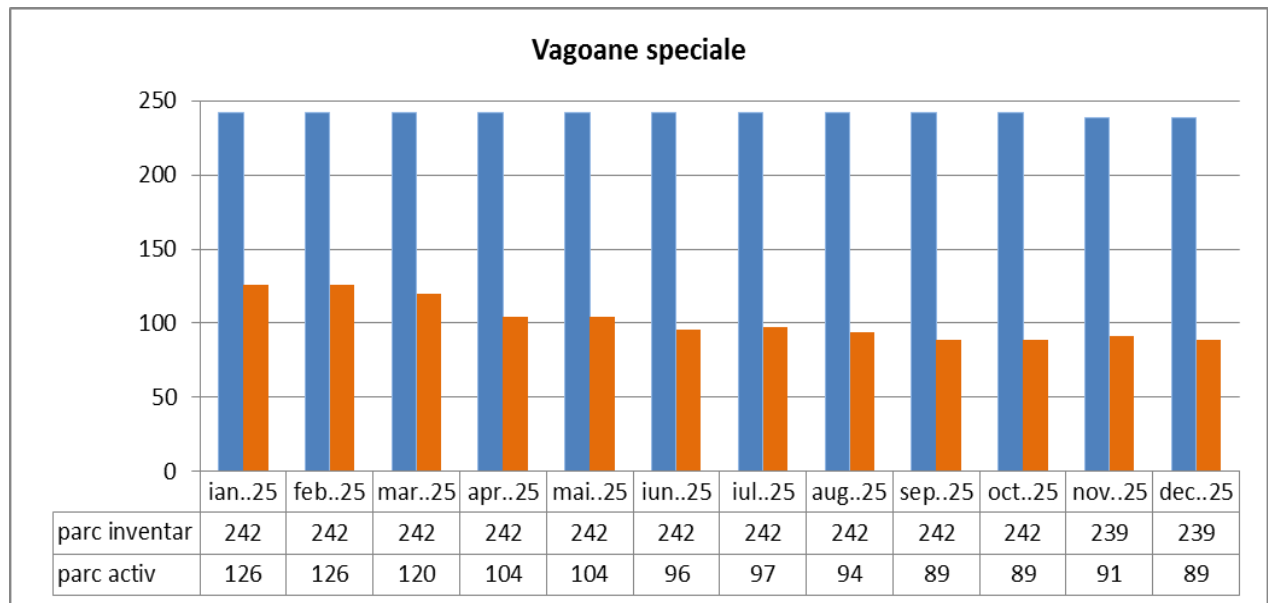
Pe parcursul anului 2025, parcul de vagoane activ a cunoscut o evoluție preponderent stabilă, pe fondul aplicării prevederilor privind menținerea în exploatare a vagoanelor în baza OMTI nr. 736/2024 și a OMTI nr. 66/2025, precum și a derulării contractelor de reparații planificate, respectiv de modernizare a vagoanelor cu fonduri asigurate în cadrul PNRR.



În funcție de încadrarea pe tipuri de servicii oferite, pentru vagoanele clasă, respectiv pentru vagoanele destinate unor servicii specifice (vagoane cu locuri de dormit), evoluția parcului activ este:

Vagoane clasă



Vagoane speciale:**Activitatea de întreținere a vagoanelor de călători în unități proprii - revizii și reparații planificate**

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).

În perioada 01.01.2025 – 31.12.2025 în unitățile de vagoane aparținând CFR Călători s-au realizat un număr de 1254 de revizii tehnice intermediare de tip RTI1, RTI2 și RTI3 la vagoanele scadente la aceste tipuri de revizii. Din punct de vedere al repartizării pe unități, ponderea lucrărilor efectuate în cadrul Reviziei de vagoane București Grivița este de 43,4%, alte unități cu activitate semnificativă fiind Reviziile de vagoane București Basarab (12,6%), Craiova (7,3%) și Timișoara (6%).

În ceea ce privește reparațiile planificate, în perioada ianuarie - decembrie 2025, în cadrul Reviziei de vagoane Jibou au fost finalizate lucrările pentru un număr de 35 de vagoane, dintre care 25 cu locuri de dormit.

Vagoane la care s-au efectuat modernizări/reparații la 31.12.2025

Buget pentru investiții vagoane în anul 2025 [mii lei]	-
Facturat Trim IV 2025 [mii lei]	-
Contractat Trim IV 2025 [mii lei]	-
Buget pentru reparații vagoane în anul 2025 [mii lei]	98.000,00
Contractat la 31.12.2025 [mii lei]	163.650,24
Facturat 31.12.2025 [mii lei]	40.505,86

5.3.2 RESURSELE UMANE

La S.N.T.F.C. "CFR Calatori", 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 **31.12.2025**, procentul femeilor angajate la CFR Călători fiind de **29,91%** (din total **10.126** salariați: bărbați **7.097**, femei **3.029**). 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 **31.12.2025** și evoluția lunară semestrul II 2025:

Nr. salariați la data de **31.12.2025**

TOTAL din care: **10.126**

CENTRAL **441**

LUNA	IULIE	AUGUST	SEPTEMBRIE	OCTOMBRIE	NOIEMBRIE	DECEMBRIE
NR.SALARIAȚI	10.253	10.245	10.221	10.168	10.134	10.126
din care:						
CENTRAL	447	444	445	444	442	441

Productivitatea muncii în 31.12.2025 (cumulat) față de 31.12. 2024 (cumulat) se prezintă astfel:

-productivitatea muncii (mii cal.exp./salariat) s-a menținut fiind de 4.83;

-productivitatea muncii (mii căl.km/ salariat) a scăzut fiind de 448.14.

Pana la data de 31.12.2025, 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:

- Formare 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;

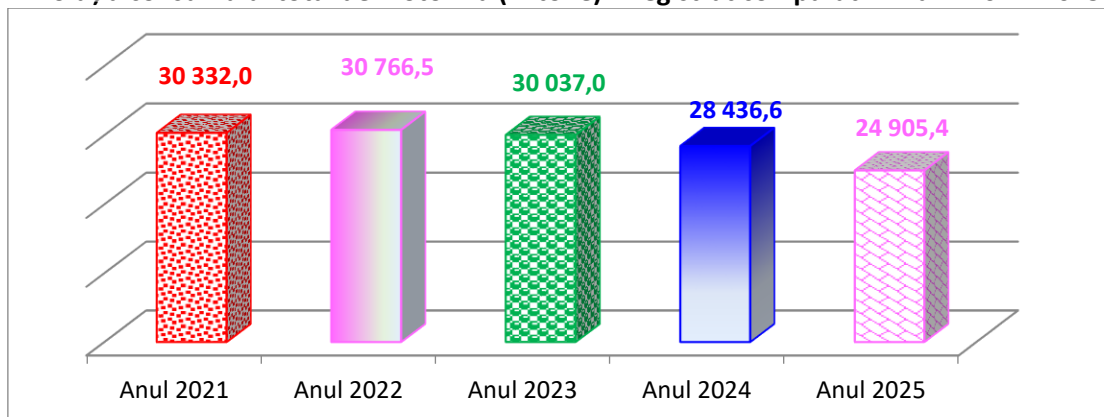
- în centrele proprii de formare-calificare autorizate conform Ordinului M.T.C.T. nr. 2261/2005.

5.3.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

5.3.3.1 Consumul de motorină

Pentru perioada analizată comparativ, anii 2021, 2022, 2023, 2024 și 2025, consumul de motorină pentru tracțiunea trenurilor de călători cu remorcă diesel a cunoscut o evoluție constant în scădere, cu o valoare semnificativă (-12,4%) în anul 2025, comparativ cu anul anterior.

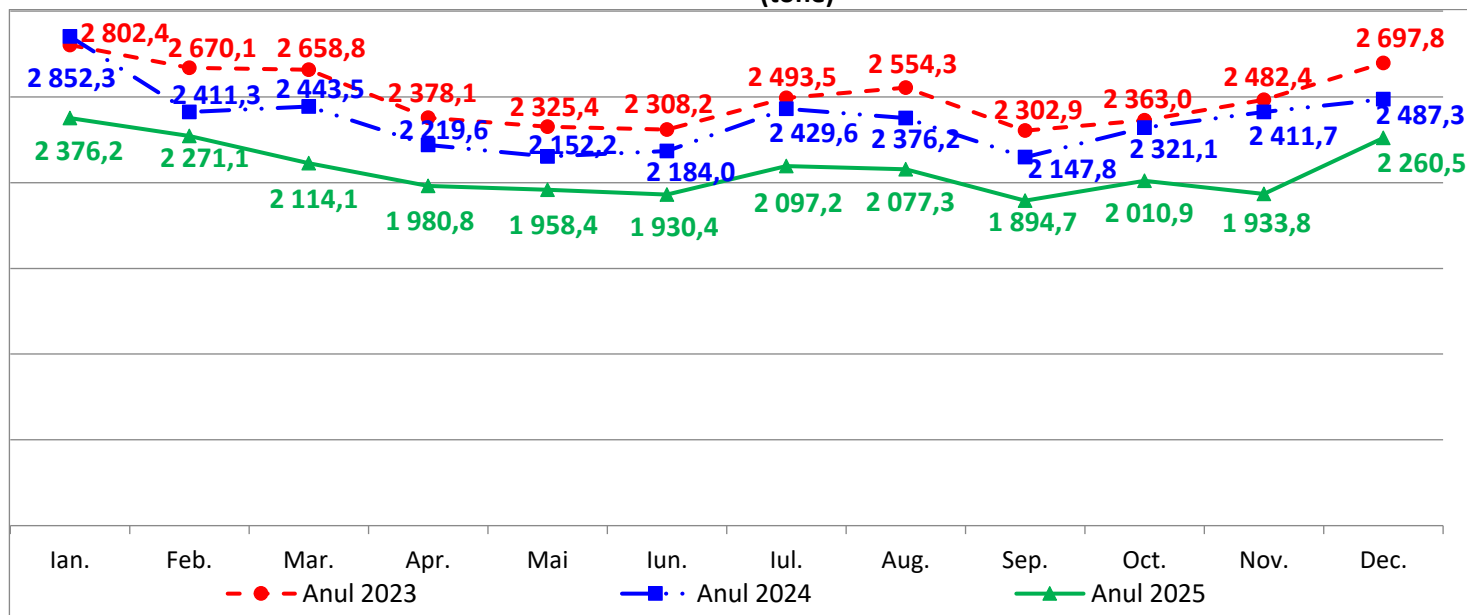
Evoluția consumului total de motorină (în tone) înregistrat comparativ în anii 2021÷2025



Evoluția consumului lunar de motorină în anii 2021 ÷ 2025
(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
Anul 2025	2.376,2	2.271,1	2.114,1	1.980,8	1.958,4	1.930,4	2.097,2	2.077,3	1.894,7	2.010,9	1.933,8	2.260,5	24.905,4

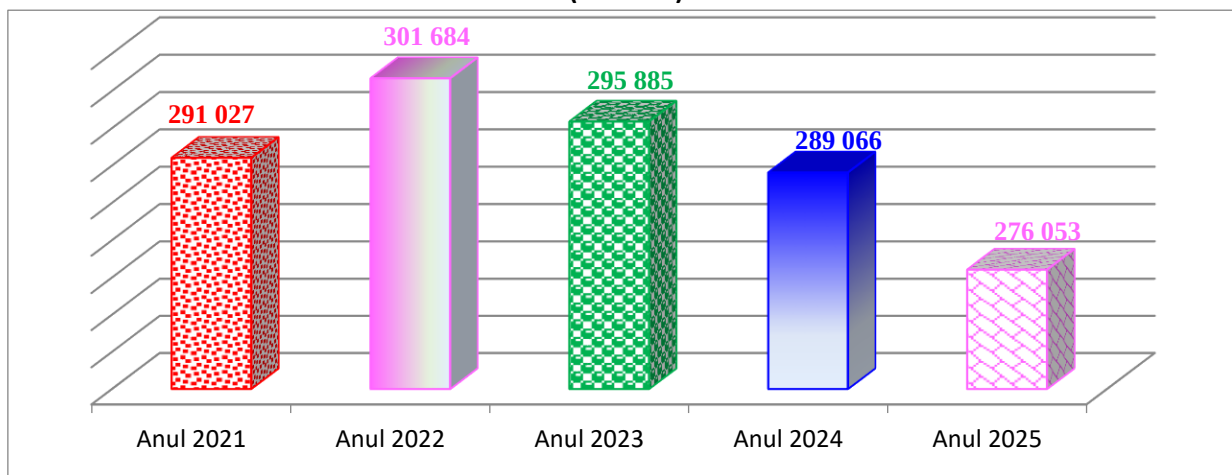
Graficul evoluției consumului lunar de motorină în anii 2023, 2024 și 2025
(tone)



5.3.3.2 Consumul de energie electrică pentru tracțiune

În anul 2025 s-au consumat pentru remorcarea trenurilor de călători cu tracțiune electrică 276.053 MWh, mai puțin cu 4,5% decât în anul 2024, când au fost consumați 289.066 MWh.

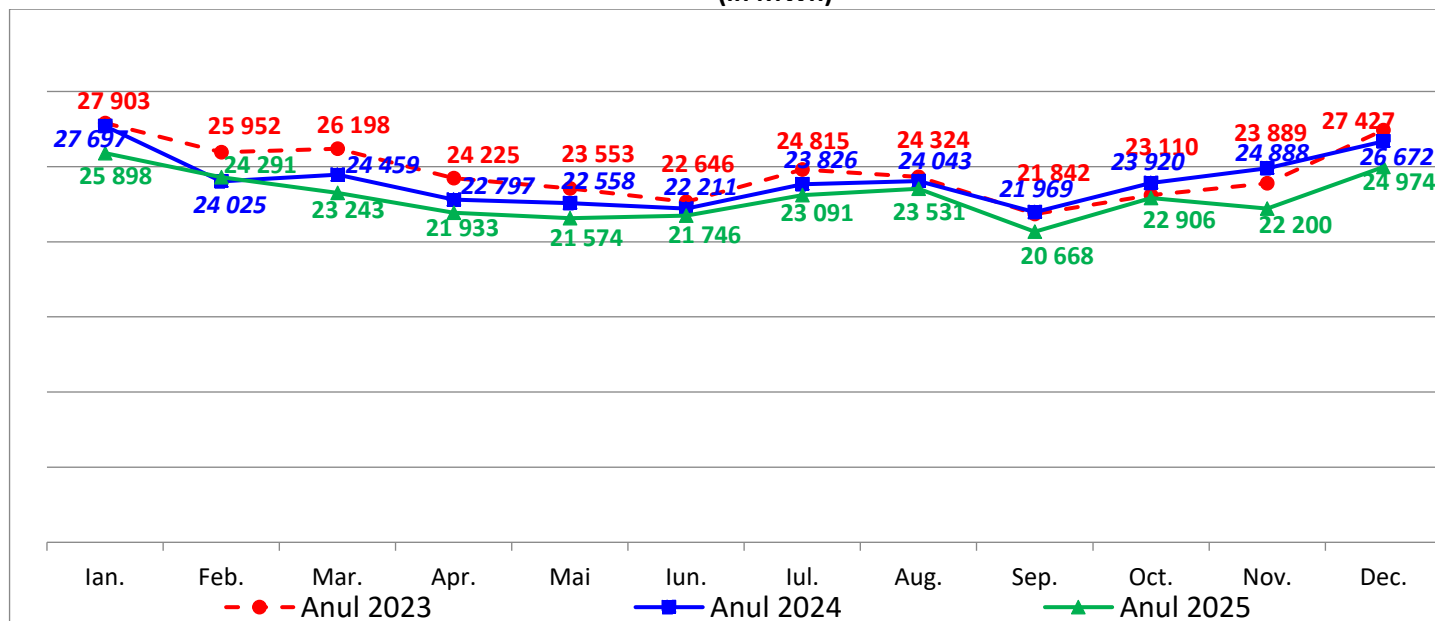
**Evoluția consumului de energie electrică înregistrat comparativ anii 2021÷2025
(în MWh)**



**Evoluția lunară a 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	26.88 2	24.28 9	26.41 0	23.45 3	22.26 1	21.80 2	24.71 6	24.64 4	22.04 3	23.33 5	24.05 2	27.14 0	291.02 7
Anul 2022	28.55 2	24.78 9	26.96 0	23.65 7	22.96 5	23.32 6	25.79 0	25.57 2	23.32 5	23.61 6	25.40 7	27.72 7	301.68 4
Anul 2023	27.90 3	25.95 2	26.19 8	24.22 5	23.55 3	22.64 6	24.81 5	24.32 4	21.84 2	23.11 0	23.88 9	27.42 7	295.88 5
Anul 2024	27.69 7	24.02 5	24.45 9	22.79 7	22.55 8	22.21 1	23.82 6	24.04 3	21.96 9	23.92 0	24.88 8	26.67 2	289.06 6
Anul 2025	25.89 8	24.29 1	23.24 3	21.93 3	21.57 4	21.74 6	23.09 1	23.53 1	20.66 8	22.90 6	22.20 0	24.97 4	276.05 3

**Graficul evoluției consumului lunar de energie electrică în anii 2023, 2024 și 2025
(în MWh)**



5.4 INVESTIȚII

5.4.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

Realizările la **31.12.2025** 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. Introduse la modernizare 19 locomotive, din care 12 locomotive au fost livrate;
 - 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. Introduse la modernizare 14 locomotive, din care 10 locomotive au fost livrate;
 - contractul nr. 379/19.12.2023 încheiat cu SCRL Brașov S.A. – filiala SNTFC pentru modernizarea unei cantități de 17 locomotive electrice de 3400 kW. Introduse pe fluxul de modernizare 10 locomotive, din care 4 locomotive au fost livrate.
- 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. Brașov S.A. – filiala CFR Călători. Introduse pe fluxul de modernizare 9 locomotive, din care 6 locomotive au fost livrate.
- 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 cantități de 10 vagoane seria 8976. La data elaborării prezentului raport sunt livrate 2 vagoane;
 - contractul nr.10/11.01.2024 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantități de 30 vagoane seria 1976. La data elaborării prezentului raport au fost livrate 14 vagoane,
 - 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 se află un vagon, au fost inițiate procedurile de certificare al vagonului prototip;
 - 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 se află un vagon realizat în procent de 90%;
 - 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 livrate la 10 vagoane;
 - 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 au fost livrate 11 vagoane, un vagon finalizat asteapta avizul tehnic, alte doua aflandu-se pe fluxul de modernizare.

- 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 au fost livrate 13 vagoane, urmează livrarea a încă 2 vagoane,
- 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 contractul a fost finalizat (10 vagoane).

5.4.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

La data de 30.12.2025, CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate de la bugetul de stat.

5.4.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI PROPRII

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare remorcate la 31.12.2025:

Buget alocat pentru investiții vagoane trim IV 2025 [mii lei]	-
Valoare contracte în derulare trim IV 2025 [mii lei]	-
Facturat trim IV 2025 [mii lei]	-
Buget alocat pentru reparații vagoane trim IV 2025 [mii lei]	98.000,00
Valoare contracte în derulare trim IV 2025 [mii lei]	163.650,24
Facturat trim IV 2025 [mii lei]	40.505,86

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare motoare la 31.12.2025:

	Modernizări locomotive	Întreținere și reparații material rulant
Buget alocat pentru investiții locomotive 2025 [mii lei] (*)	6.328,00	-
Valoare contracte în derulare trim IV 2025 [mii lei]	6.328,00	-
Facturat trim IV 2025 [mii lei]	6.328,00	-
Buget alocat pentru reparații material rulant motor 2025 [mii lei] (**)	94.201,00	18.000,00
Valoare contracte în derulare trim IV 2025 [mii lei]	97.859,18	35.218,28
Facturat trim IV 2025 [mii lei]	68.511,24	18.000,00

(*) La capitolul „Contractat trim III 2025 precizăm că nu au existat contracte încheiate în anul 2025, dar în Anexa 4 a BVC CFR Călători sunt incluse obiective de investiții aferente unui contract încheiat în anii anteriori care are act adițional de prelungire până în anul 2025. De asemenea, menționăm că în BVC CFR Călători obiectivele de investiții în ceea ce privește modernizarea materialului rulant motor sunt cuprinse în Anexa 4 - Proiect BVC la capitolul A. „Obiective de investiții în continuare”, respectiv:

-servicii de modernizare cu montare instalație comandă locomotivei și blocuri redresoare cu reglaj de joasă tensiune (inclusiv instalația) cu ocazia reparației planificate tip RG la LE 3400 KW.-Contract 267/19.09.2022 prelungit până la 31.07.2025, la care s-a facturat un serviciu până la 31.12.2024. Pentru anul 2025 au fost prevăzute a se realiza două servicii în valoare de 6.328,00 mii lei, servicii realizate și facturate până la data de 30.06.2025.

(**) Situația de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 179.032 mii lei.

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

Art. 52 din O.U.G. 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 O.U.G. nr. 109/2011, derulate și/sau finalizate în perioada 1.07 – 31.12.2025.

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

Societatea / institutia publica cu care SNTFC "CFR Calatori" SA a incheiat tranzactia	Actul Juridic. Denumire act juridic nr. / data	Obiectul tranzactiei	Valoare tranzactie (lei fara TVA)	Garantii (GBE)	Termen de plata / modalitati	Data finalizare contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzactiei	Observatii
SCRL Brasov SA	29/31.01.2024	Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Calatori" SA	186,841,59 6.91 RON	9,342,079.85 RON	30 zile/OP	31.03.2025	DMR3/4/34/26.0 1.2024	„CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

Societatea / institutia publica cu care SNTFC "CFR Calatori" SA a incheiat tranzactia	Actul Juridic. Denumire act juridic nr. / data	Obiectul tranzactiei	Valoare tranzactie (lei fara TVA)	Garantii (GBE)	Termen de plata / modalitati	Data finalizare contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzactiei	Observatii
SCRL Brasov SA	20/31.01.2025	Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Calatori" SA	190,001,88 0.00 RON	9,500,094.00 RON	30 zile / OP	31.03.2026	SIRMR/10/74/28.01.2025	„CFR - SCRL Braşov” S.A. având ca acţionar unic Societatea Naţională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” şi ca obiect principal de activitate întreţinerea şi reparaţia materialului rulant de tracţiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	79/18.03.2024	Servicii de reparatii prin depresare a osiilor pentru automotoare le Desiro SR 20D, servicii de mare complexitate , cu caracter industrial	1,000,000.0 0 RON	50,000.00 RON	30 zile / OP	1/31/2026	DMR3/1/104/01.03.2024	„CFR - SCRL Braşov” S.A. având ca acţionar unic Societatea Naţională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” şi ca obiect principal de activitate întreţinerea şi reparaţia materialului rulant de tracţiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	77/07.04.2025	Servicii de reparatii de mare complexitate , cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.	7,000,000 lei Valoare contract, contract in derulare	350,000.00 RON	30 zile / OP	5/31/2026	SIRMR9/347/02.04.2025	„CFR - SCRL Braşov” S.A. având ca acţionar unic Societatea Naţională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” şi ca obiect principal de activitate întreţinerea şi reparaţia materialului rulant de tracţiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	273/30.08.2024	Servicii de reparatii de mare complexitate , cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.	5,000,000 lei Valoare contract in derulare	250,000.00 RON	30 zile / OP	30.11.2025	DMR3/3/46/06.10.2023	„CFR - SCRL Braşov” S.A. având ca acţionar unic Societatea Naţională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” şi ca obiect principal de activitate întreţinerea şi reparaţia materialului rulant de tracţiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

CAPITOLUL 6

REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

6.1.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

Luând în considerare Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	II.2.1	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	80,00	91,25	92,45	93,85
2	III.2.2	Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	80,00	92,87	93,54	94,23
3	V.1.1	Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	120 000,00	100 000,00	65 000,00	40 000,00
4	V.2.2	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	110 000,00	86 900,00	85 000,00	84 000,00
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	4,00	4,10	6,00	8,00
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	270,18	271,50	272,00	273,50
7	VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	-	-	500 000,000	600 000,000
8	VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	-	-	2.29	2.29
9	VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	-	-	1,00	1,00
10	VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	-	-	0,80	0,80
11	VIII.6	Levierul	nr	-	-	0,30	0,30
12	VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	-	-	1,50	1,50
13	IX.3	Rata de rotație a activelor	nr	-	-	0,65	0,65
14	IX.6	Rata de rotație a stocurilor	nr	-	-	30,81	30,81
15	IX.8	Rata de rotație a creanțelor	nr	-	-	12,10	12,10
16	X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	-	-	4,57	4,57
17	X.3	Rentabilitatea activelor	%	-	-	0,08	0,08
18	X.5	Marja profitului din exploatare	%	-	-	1,58	1,58
19	X.6	Marja netă a profitului	%	-	-	0,49	0,49
20	X.7	Rata de creștere a profitului	%	-	-	0,80	0,80
21	XI.2	Rata de plată a dividendelor	%	-	-	50,00	50,00

6.1.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de 31.12.2024.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m	2 368 000,000	2 293 003,000
	I.1.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	189 440,000	91 720,120
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	876 160,000	871 341,140
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m	1 302 400,000	1 329 941,740
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii publice				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m	2 135 309,215	2 005 862,525
	I.2.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	170 824,737	80 234,501
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m	790 064,410	762 227,760
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m	1 174 420,068	1 163 400,265
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare pentru compensația de serviciu public				
	I.3.1. Total servicii	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.2. Servicii intercitiy	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.4. Servicii regio	%	m	90,17%	87,48%
I.4	Compensația unitară acordată				
	I.4.1. Total servicii	lei/tren-km	m	45,65	46,39
	I.4.2. Servicii intercitiy	lei/tren-km	m	107,72	51,04
	I.4.3. Servicii interregio	lei/tren-km	m	45,38	45,97
	I.4.4. Servicii regio	lei/tren-km	m	42,27	46,38
I.5	Facilități de transport				
	I.5.1. Fonduri publice necesare pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	635 295,000	466 127,000
	I.5.2. Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	458 429,000	466 127,000
	I.5.3. Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de transport acordate	%	m	72,16%	100,00%
I.6	Finanțarea din fonduri publice				
	I.6.1. Total finanțare necesară	mii lei	m	3 003 295,000	2 759 130,000
	I.6.2. Total finanțare asigurată	mii lei	m	2 593 738,215	2 471 989,525
	I.6.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	%	m	86,36%	89,59%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total venituri proprii	mii lei	aux	1 641 798,000	1 971 475,000
	II.0.2. Servicii intercitiy	mii lei	aux	116 320,000	106 320,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux	1 061 420,000	970 170,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux	276 260,000	252 510,000
	II.0.5. Total venituri servicii transport	mii lei	aux	1 454 000,000	1 329 000,000
	II.0.6. Alte venituri proprii	mii lei	aux	187 798,000	642 475,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total venituri proprii	mii lei	m	1 543 294,000	1 413 105,000
	II.1.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	87 603,000	91 498,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	1 017 091,000	904 356,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m	225 980,000	174 848,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	II.1.5. Total venituri servicii transport	mii lei	m	1 330 674,000	1 170 702,000
	II.1.6. Alte venituri proprii	mii lei	m	212 620,000	242 403,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P	94,00%	71,68%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m	75,31%	86,06%
	II.2.3. Servicii interregio	%	m	95,82%	93,22%
	II.2.4. Servicii regio	%	m	81,80%	69,24%
	II.2.5. Total venituri servicii transport	%	m	91,52%	88,09%
	II.2.6. Alte venituri proprii	%	m	113,22%	37,73%
	II.3.0. Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	3 486 820,000	3 231 115,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	23,74%	-7,33%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	aux	3 778 524,000	3 695 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	aux	3 744 524,000	3 663 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	aux	34 000,000	32 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	aux	0,000	0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	aux	0,000	0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m	3 632 563,000	3 427 029,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 601 623,000	3 396 379,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m	30 940,000	30 650,000
	III.1.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
	III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	5 107,000	0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m	96,14%	92,74%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P	96,18%	92,71%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m	91,00%	95,78%
	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	536 785,000	510 405,000
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m	296 342,000	245 094,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m	302 239,000	224 466,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 714 629,000	1 614 380,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	751 628,000	802 034,000
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	aux	-1 026 000,000	15 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m	46 040,000	19 827,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	204,49%	132,18%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P	393 323,580	253 626,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m	299 422,430	134 018,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m	93 901,150	119 608,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
	V.2.2. Datorii pe termen lung	mii lei	P	212 624,000	72 274,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P	347,030	338,165

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
VII.	Indicatori privind politica de investiții				
VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	P	451 959,000	683 908,000
VII.2	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 131 423,000
VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	P	16,64%	21,84%
VII.4	Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare	mii lei	m	0,000	0,000
VII.5	Rata cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare	%	m	0,00%	0,00%
VIII.	Indicatori referitori la finanțare				
VIII.1	Active curente (circulante)	mii lei	m	518 239,000	475 573,000
VIII.2	Datorii curente (< 1 an)	mii lei	m	1 169 101,000	1 246 909,000
VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	%	P	44,33%	38,14%
VIII.4	Stocuri	mii lei	m	91 762,000	79 898,000
VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	%	P	36,48%	31,73%
VIII.6	Levierul	%	P	46,92%	39,82%
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 131 423,000
VIII.7	Profit net	mii lei	m	29 326,000	4 426,000
VIII.8	Cheltuieli cu dobânzi	mii lei	m	29 152,000	30 210,000
VIII.9	Cheltuieli cu impozite	mii lei	m	29 681,000	30 895,000
VIII.10	Cheltuieli cu deprecierea	mii lei	m	30 599,000	2 110,000
VIII.11	Cheltuieli cu amortizarea	mii lei	m	331 395,000	330 279,000
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
VIII.12	EBITDA	mii lei	m	450 153,000	397 920,000
VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	%	P	283,10%	313,36%
IX.	Indicatori referitori la operațiuni				
IX.1	Cifra de afaceri netă	mii lei	m	3 486 820,000	3 231 115,000
IX.2	Valoarea medie a tuturor activelor	mii lei	m	2 852 588,500	2 923 893,000
IX.3	Rata de rotație a activelor	%	P	122,23%	110,51%
IX.4	Valoarea stoc	mii lei	m	91 762,000	79 898,000
IX.5	Valoarea medie stoc	mii lei	m	78 364,500	85 830,000
IX.6	Rata de rotație a stocurilor	%	P	4449,49%	3764,55%
IX.7	Valoare medie creanțe	mii lei	m	247 142,790	323 474,790
IX.8	Rata de rotație a creanțelor	%	P	1410,85%	998,88%
X.	Indicatori referitori la rentabilitate				
X.1	Capital propriu	mii lei	m	677 914,000	682 363,000
X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	P	4,33%	0,65%
X.3	Rentabilitatea activelor	%	P	1,08%	0,14%
X.4	Profit din exploatare	mii lei	m	75 858,000	50 197,000
X.5	Marja profitului din exploatare	%	P	2,18%	1,55%
X.6	Marja netă a profitului	%	P	0,84%	0,14%
X.7	Rata de creștere a profitului net	%	P	N.A.	-84,91%
XI.	Indicatori referitori la politica de dividende				
XI.1	Dividende plătite	mii lei	m	0,000	0,000
XI.2	Rata de plată a dividendelor	%	P	0,00%	0,00%

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 Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	A.1	Călători expediați	mii	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3	Creșterea ofertei de transport: Parcursul total al trenurilor	tren-km	49 110 981,23	49 433 465,96	50 403 122,23	56 921 754,21
4	A.8.1	Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	2,00	1,99	1,97	1,95
5	B.2.1	Rata de retenție a clienților: Total servicii	%	-	-	75,00	77,00
6	C.1.1	Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	1	1	1	1
7	C.1.2	Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (scorul satisfacției clienților)	%	64,00	65,50	68,50	73,00
8	C.2.1	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
9	C.2.2	Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	7 500	7 300	7 050	6 700
10	D.1.3	Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	-	-	69,00	70,00

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 neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediați				
	A.1.1. Total servicii	mii călători	P	53 585,477	48 534,342
	A.1.1.1. Total servicii - feroviar	mii călători	m	53 449,114	48 327,811
	A.1.1.2. Total servicii - auto	mii călători	m	136,363	206,531
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m	1 108,828	1 099,049
	A.1.2.1. Servicii intercity - feroviar	mii călători	m	1 108,828	1 099,049
	A.1.2.2. Servicii intercity - auto	mii călători	m	0,000	0,000
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m	18 997,763	17 312,998
	A.1.3.1. Servicii interregio - feroviar	mii călători	m	18 986,759	17 283,768
	A.1.3.2. Servicii interregio - auto	mii călători	m	11,004	29,230

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m	33 478,886	30 122,295
	A.1.4.1. Servicii regio - feroviar	mii călători	m	33 353,527	29 944,994
	A.1.4.2. Servicii regio - auto	mii călători	m	125,359	177,301
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P	5 024 614,182	4 492 052,029
	A.2.1.1. Total servicii - feroviar	mii călători-km	m	5 015 734,179	4 477 074,722
	A.2.1.2. Total servicii - auto	mii călători-km	m	8 880,003	14 977,307
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m	268 499,662	237 298,974
	A.2.2.1. Servicii intercity - feroviar	mii călători-km	m	268 499,662	237 298,974
	A.2.2.2. Servicii intercity - auto	mii călători-km	m	0,000	0,000
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m	3 150 926,807	2 816 902,828
	A.2.3.1. Servicii interregio - feroviar	mii călători-km	m	3 149 661,318	2 813 880,819
	A.2.3.2. Servicii interregio - auto	mii călători-km	m	1 265,489	3 022,009
	A.2.4. Servicii regio	mii călători-km	m	1 605 187,713	1 437 850,227
	A.2.4.1. Servicii regio - feroviar	mii călători-km	m	1 597 573,199	1 425 894,929
	A.2.4.2. Servicii regio - auto	mii călători-km	m	7 614,514	11 955,298
	A.2.5. Rame electrice	mii călători-km	m		
	A.2.6. Locomotive electrice	mii călători-km	m		
	A.2.7. Rame diesel / Automotoare	mii călători-km	m		
	A.2.8. Locomotive diesel	mii călători-km	m		
A.3	Parcursul total al trenurilor (contractat)				
	A.3.0.1. Total servicii	tren-km	aux	47 267 431,680	45 474 754,190
	A.3.0.2. Servicii intercity	tren-km	aux	1 585 829,229	1 580 996,798
	A.3.0.3. Servicii interregio	tren-km	aux	17 411 165,835	17 819 603,775
	A.3.0.4. Servicii regio	tren-km	aux	28 270 436,616	26 074 153,617
	Parcursul total al trenurilor (realizat)				
	A.3.1. Total servicii	tren-km	P	46 797 852,615	43 858 098,769
	A.3.1.1. Total servicii - feroviar	tren-km	m	46 070 994,845	42 722 844,854
	A.3.1.2. Total servicii - auto	tren-km	m	726 857,770	1 135 253,915
	A.3.2. Servicii intercity	tren-km	m	1 585 829,229	1 572 107,083
	A.3.2.1. Servicii intercity - feroviar	tren-km	m	1 585 829,229	1 572 107,083
	A.3.2.2. Servicii intercity - auto	tren-km	m	0,000	0,000
	A.3.3. Servicii interregio	tren-km	m	17 430 328,802	17 200 617,625
	A.3.3.1. Servicii interregio - feroviar	tren-km	m	17 263 052,902	16 936 635,735
	A.3.3.2. Servicii interregio - auto	tren-km	m	167 275,900	263 981,890
	A.3.4. Servicii regio	tren-km	m	27 781 694,584	25 085 374,061
	A.3.4.1. Servicii regio - feroviar	tren-km	m	27 222 112,714	24 214 102,036
	A.3.4.2. Servicii regio - auto	tren-km	m	559 581,870	871 272,025
	A.3.5. Rame electrice	tren-km	m	13 639,470	572 513,411
	A.3.6. Locomotive electrice	tren-km	m	28 519 737,690	27 432 604,500
	A.3.7. Rame diesel / Automotoare	tren-km	m	8 880 114,940	8 396 379,760
	A.3.8. Locomotive diesel	tren-km	m	7 002 150,000	6 003 128,200
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m	99,01%	96,44%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m	100,00%	99,44%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m	100,11%	96,53%
	A.4.4. Servicii regio	%	m	98,27%	96,21%
A.5	Distanța medie a călătoriilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m	93,756	92,554
	A.5.2. Servicii intercity	km	m	242,147	215,913
	A.5.3. Servicii interregio	km	m	165,919	162,705
	A.5.4. Servicii regio	km	m	47,946	47,734
A.6	A.6.1. Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1.1. Total servicii	sute locuri-km	m	111 819 166,10	106 904 800,92
	A.6.1.1.a. Total servicii transport feroviar	sute locuri-km	m	111 455 737,21	106 337 173,96
	A.6.1.1.b. Total servicii autobuze înlocuire	sute locuri-km	m	363 428,89	567 626,96
	A.6.1.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m	5 961 388,13	4 941 326,46
	A.6.1.2.a. Servicii intercity - feroviar	sute locuri-km	m	5 961 388,13	4 941 326,46
	A.6.1.2.b. Servicii intercity - auto	sute locuri-km	m	0,00	0,00
	A.6.1.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m	57 648 498,04	57 804 374,01
	A.6.1.3.a. Servicii interregio - feroviar	sute locuri-km	m	57 564 860,09	57 672 383,07
	A.6.1.3.b. Servicii interregio - auto	sute locuri-km	m	83 637,95	131 990,95
	A.6.1.4. Servicii regio	sute locuri-km	m	48 209 279,92	44 159 100,45
	A.6.1.4.a. Servicii regio - feroviar	sute locuri-km	m	47 929 488,99	43 723 464,43
	A.6.1.4.b. Servicii regio - auto	sute locuri-km	m	279 790,94	435 636,01
	A.6.1.5. Rame electrice	sute locuri-km	m	47 875,98	2 006 643,80
	A.6.1.6. Locomotive electrice	sute locuri-km	m	82 776 480,38	81 512 812,20

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.6.1.7. Tracțiune electrică	sute locuri-km	m	82 824 356,36	83 519 456,00
	A.6.1.8. Rame diesel/Automotoare	sute locuri-km	m	9 204 484,58	8 606 703,75
	A.6.1.9. Locomotive diesel	sute locuri-km	m	19 426 896,27	14 211 014,21
	A.6.1.10. Tracțiune diesel	sute locuri-km	m	28 631 380,86	22 817 717,96
	A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor				
	A.6.2.1. Total servicii	locuri/tren	m	238,94	243,75
	A.6.2.1.a. Total servicii transport feroviar	locuri/tren	m	241,92	248,90
	A.6.2.1.b. Total servicii autobuze înlocuire	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.2. Servicii intercity	locuri/tren	m	375,92	314,31
	A.6.2.2.a. Servicii intercity - feroviar	locuri/tren	m	375,92	314,31
	A.6.2.2.b. Servicii intercity - auto	locuri/tren	m	N.A.	N.A.
	A.6.2.3. Servicii interregio	locuri/tren	m	330,74	336,06
	A.6.2.3.a. Servicii interregio - feroviar	locuri/tren	m	333,46	340,52
	A.6.2.3.b. Servicii interregio - auto	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.4. Servicii regio	locuri/tren	m	173,53	176,04
	A.6.2.4.a. Servicii regio - feroviar	locuri/tren	m	176,07	180,57
	A.6.2.4.b. Servicii regio - auto	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.5. Rame electrice	locuri/tren	m	351,01	350,50
	A.6.2.6. Locomotive electrice	locuri/tren	m	290,24	297,14
	A.6.2.7. Tracțiune electrică	locuri/tren	m	290,27	298,23
A.7	A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare	locuri/tren	m	103,65	102,50
	A.6.2.9. Locomotive diesel	locuri/tren	m	277,44	236,73
	A.6.2.10. Tracțiune diesel	locuri/tren	m	180,27	158,46
	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m	52,58	52,03
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m	74,59	74,30
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m	60,33	55,76
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m	47,88	47,83
A.8	A.7.5. Rame electrice	km/h	m	0,00	85,14
	A.7.6. Locomotive electrice	km/h	m	56,12	54,83
	A.7.7. Rame diesel / Automotoare	km/h	m	44,84	44,97
	A.7.8. Locomotive diesel	km/h	m	50,21	49,50
	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P	1,11%	0,89%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m	0,59%	0,50%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m	1,24%	1,11%
A.9	A.8.4. Servicii regio	%	m	1,09%	0,80%
	A.8.5. Rame electrice	%	m		
	A.8.6. Locomotive electrice	%	m		
	A.8.7. Rame diesel / Automotoare	%	m		
	A.8.8. Locomotive diesel	%	m		
	A.9.1. Accidente	nr	aux	131	122
	A.9.2. Incidente	nr	aux	65	39
	A.9.3. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m	4,188	3,671
A.10	Utilizarea trenurilor				
	A.10.1. Total servicii	călători/tren	m	107,37	102,42
	A.10.1.1. Total servicii - feroviar	călători/tren	m	108,87	104,79
	A.10.1.2. Total servicii - auto	călători/tren	m	12,22	13,19
	A.10.2. Servicii intercity	călători/tren	m	169,31	150,94
	A.10.2.1. Servicii intercity - feroviar	călători/tren	m	169,31	150,94
	A.10.2.2. Servicii intercity - auto	călători/tren	m	N.A.	N.A.
	A.10.3. Servicii interregio	călători/tren	m	180,77	163,77
	A.10.3.1. Servicii interregio - feroviar	călători/tren	m	182,45	166,14
	A.10.3.2. Servicii interregio - auto	călători/tren	m	7,57	11,45
	A.10.4. Servicii regio	călători/tren	m	57,78	57,32
	A.10.4.1. Servicii regio - feroviar	călători/tren	m	58,69	58,89
	A.10.4.2. Servicii regio - auto	călători/tren	m	13,61	13,72
	A.10.5. Rame electrice	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.6. Locomotive electrice	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.7. Tracțiune electrică	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.8. Rame diesel/Automotoare	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.9. Locomotive diesel	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.10. Tracțiune diesel	călători/tren	m	0,00	0,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
A.11	Osii-km				
	A.11.1. Total servicii	osii-km	m	614 978 305,67	583 970 166,76
	A.11.2. Servicii intercity	osii-km	m	34 150 940,05	30 073 189,00
	A.11.3. Servicii interregio	osii-km	m	341 735 382,20	336 637 388,33
	A.11.4. Servicii regio	osii-km	m	239 091 983,42	217 259 589,43
	A.11.5. Rame electrice	osii-km	m	0,00	7 968 253,52
	A.11.6. Locomotive electrice	osii-km	m	470 810 965,21	445 194 217,89
	A.11.7. Tracțiune electrică	osii-km	m	470 810 965,21	453 162 471,41
	A.11.8. Rame diesel/Automotoare	osii-km	m	54 275 745,99	50 479 289,80
	A.11.9. Locomotive diesel	osii-km	m	92 469 441,65	82 702 280,57
	A.11.10. Tracțiune diesel	osii-km	m	146 745 187,64	133 181 570,37
B.	Indicatori privind retenția clienților				
B.1	Călători expediați (clienți) noi				
	B.1.1. Total servicii	mii călători	m	0,000	0,000
	B.1.2. Servicii intercity	mii călători	m	0,000	0,000
	B.1.3. Servicii interregio	mii călători	m	0,000	0,000
B.2	B.1.4. Servicii regio	mii călători	m	0,000	0,000
	Rata de retenție a clienților				
	B.2.1. Total servicii	%	P	94,94%	90,57%
	B.2.2. Servicii intercity	%	m	139,71%	99,12%
	B.2.3. Servicii interregio	%	m	95,53%	91,13%
	B.2.4. Servicii regio	%	m	94,94%	89,97%
C.	Indicatori privind satisfacția clienților				
C.1	C.1.1.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	P	1	1
	C.1.2.a Total evaluări de 4 și 5 (mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux	3 670	2 838
	C.1.2.b Număr total evaluări	nr	aux	5 955	4 527
	C.1.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P	61,63%	62,69%
C.2	Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții				
	C.2.1. 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%
	C.2.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	9 273	8 000
	C.2.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m	-5,69%	13,73%
D.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
D.1	Piața transporturilor feroviare de călători				
	D.1.1.0. Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	5 942 000,000	
	D.1.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)	%	m	84,56%	N.A.
	D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	
	D.1.2.1. Cota opțiunilor de călătorie pentru CFR Călători	%	m	75,68%	N.A.
	D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)	mii lei	aux	331 395,000	0,000
	D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)	mii lei	aux		
	D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	P	N.A.	N.A.
D.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (conform datelor INS)				
	D.2.1.1. Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	5 942 000,000	
	D.2.1.2. Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	15 245 000,000	
	D.2.1.3. Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	21 187 000,000	0,000
	D.2.1. Cota de piață a transportului feroviar	%	m	28,05%	N.A.
	D.2.2.1. Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	
	D.2.2.2. Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	308 200,000	
	D.2.2.3. Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	379 002,000	0,000
	D.2.2. Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar	%	m	18,68%	N.A.

Mențiune: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date INS și ANAF privind realizările din domeniul transporturilor la data de 31.12.2025. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante (categoria D din tabelul de mai sus)

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 Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
11	E.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
12	F.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
13	E.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
14	F.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
15	E.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	0	7	40	28
16	E.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	5	6	6	6
17	G.4.1	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	43,00	44,30	48,70	56,70
18	G.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
19	G.5.6.a	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	155,49	154,70	153,92	153,14
20	H.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
21	I.1	Consumul de energie	%	-	-	-1,30	-1,30
22	I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători	%	-	-	-1,20	-1,20
23	I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei	%	-	-	-1,90	-1,90
24	J.1	Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	-	-	52,57	53,00
25	J.2	Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	da/nu	-	-	DA	DA
26	J.3	Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	-	-	71 467	66 324
27	M.1	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	-	-	30,00	30,00

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 neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
E.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor				
E.1	Parc inventar	nr	m	1 089	1 088
	E.1.1. Rame electrice	nr	m	35	34
	E.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262	262
	E.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358	358
	E.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434	434
E.2	Parc activ	nr	m	387	380
	E.2.1. Rame electrice	nr	m	1	5
	E.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	82	89
	E.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193	190
	E.2.4. Locomotive diesel	nr	m	111	96
E.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	35,54%	34,93%
	E.3.1. Rame electrice	%	m	2,86%	14,71%
	E.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	31,30%	33,97%
	E.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%	53,07%
	E.3.4. Locomotive diesel	%	m	25,58%	22,12%
E.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	54,0	56,0
	E.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	56,0	57,0
	E.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	56,0	57,0
	E.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	44,0	45,0
	E.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	58,0	59,0
E.5	Scadențe la reînnoire	%	m	85,75	85,11
	E.5.1. Rame electrice	%	m	100,00	100,00
	E.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	88,55	87,79
	E.5.3. Locomotive electrice	%	m	75,98	74,30
	E.5.4. Locomotive diesel	%	m	91,01	91,24
E.6	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	2	2
	E.6.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	E.6.3. Locomotive electrice	nr	m	2	2
	E.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	E.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	9 446,550	6 327,580
	E.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	3 188,032	6 327,580
E.7	E.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	33,75%	100,00%
	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0	32
	E.7.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	E.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0	26
	E.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0	6
	E.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	216 553,000	350 692,000
	E.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	216 553,000	350 692,000
E.8	E.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%	100,00%
	Reparații material rulant motor	nr	m	41	26
	E.8.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	27	16
	E.8.3. Locomotive electrice	nr	m	10	5
	E.8.4. Locomotive diesel	nr	m	4	5
	E.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	99 874,600	94 201,000
	E.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	88 713,516	68 511,239
	E.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	88,82%	72,73%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
E.9	Defectări în parcurs	nr	m	2 386	1 948
	E.9.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	655	400
	E.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 327	1 265
	E.9.4. Locomotive diesel	nr	m	404	283
F.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane				
F.1	Parc inventar	nr	m	1951	1927
	F.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 709	1 688
	F.1.2. Vagoane speciale	nr	m	242	239
F.2	Parc activ	nr	m	981	928
	F.2.1. Vagoane clasă	nr	m	871	836
	F.2.2. Vagoane speciale	nr	m	110	92
F.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	50,28%	48,16%
	F.3.1. Vagoane clasă	%	m	50,97%	49,53%
	F.3.2. Vagoane speciale	%	m	45,45%	38,49%
F.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0	34,0
	F.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	35,0	36,0
	F.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	21,0	22,0
F.5	Scadențe la reînnoire	%	m	92,00	89,00
	F.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00	88,00
	F.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00	100,00
F.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6	0
	F.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6	0
	F.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	F.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	22 180,794	0,000
	F.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	22 180,794	0,000
	F.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	100,00%	N.A.
F.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0	60
	F.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0	58
	F.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0	2
	F.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	158 064,000	259 102,000
	F.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	158 064,000	259 102,000
	F.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	100,00%	100,00%
F.8	Reparații vagoane	nr	m	352	124
	F.8.1. Vagoane clasă	nr	m	330	112
	F.8.2. Vagoane speciale	nr	m	22	12
	F.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	119 000,000	98 000,000
	F.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	110 861,017	41 847,134
	F.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,16%	42,70%
F.9	Defectări în parcurs	nr	m	152	164
	F.9.1. Vagoane clasă	nr	m	133	129
	F.9.2. Vagoane speciale	nr	m	19	35
G.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice				
G.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor				
	G.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice	km	m	0,00	849,17
	G.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor	km	m	308,27	294,22
	G.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63	414,07
	G.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39	294,95
G.2	Utilizarea parcului activ de vagoane				
	G.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29	406,00
	G.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08	209,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
G.3	Compunerea medie a trenurilor				
	G.3.1. Total servicii	nr.osii/tren	m	13,35	13,67
	G.3.2. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	21,54	19,13
	G.3.3. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	19,80	19,88
	G.3.4. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,78	8,97
	G.3.5. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00	13,92
	G.3.6. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	16,51	16,23
	G.3.7. Tracțiune electrică	nr.osii/tren	m	16,50	16,18
	G.3.8. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,11	6,01
	G.3.9. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	13,21	13,78
	G.3.10. Tracțiune diesel	nr.osii/tren	m	9,24	9,25
G.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor				
	G.4.1. Total servicii	%	P	45,00%	42,10%
	G.4.2. Servicii intercity	%	m	45,04%	48,02%
	G.4.3. Servicii interregio	%	m	54,71%	48,79%
	G.4.4. Servicii regio	%	m	33,33%	32,61%
	G.4.5. Rame electrice	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.6. Locomotive electrice	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.7. Tracțiune electrică	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.8. Rame diesel / Automotoare	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.9. Locomotive diesel	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.10. Tracțiune diesel	%	m	0,00%	0,00%
G.5	Consumuri de energie pentru tracțiune electrică				
	G.5.0.1. Rame electrice	MWh	m	111,64	4 040,66
	G.5.0.2. Locomotive electrice	MWh	m	289 065,81	271 895,43
	G.5.0.3. Tracțiune electrică	MWh	m	289 177,45	275 936,09
	Consumuri de energie pentru tracțiune diesel				
	G.5.0.4. Rame diesel / Automotoare	MWh	m	101 151,09	95 050,34
	G.5.0.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [tone]	Tone	aux	7 745,80	7 278,63
	G.5.0.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]	Litri	aux	9 112 710,59	8 563 094,12
	G.5.0.5. Locomotive diesel	MWh	m	258 148,43	219 691,00
	G.5.0.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [tone]	Tone	aux	19 768,12	16 823,19
	G.5.0.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]	Litri	aux	23 256 615,29	19 791 982,35
	G.5.0.6. Tracțiune diesel	MWh	m	359 299,52	314 741,35
	G.5.0.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [tone]	Tone	aux	27 513,93	24 101,82
	G.5.0.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]	Litri	aux	32 369 325,88	28 355 076,47
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km)				
	G.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	818,50	705,78
	G.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	1 013,56	991,14
	G.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	1 013,47	985,31
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)				
	G.5.4. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 km	m	1 139,07	1 132,04
	G.5.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [kg]	kg/100 km	m	87,23	86,69
	G.5.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]	litri/100 km	aux	102,62	101,99
	G.5.5. Locomotive diesel	kWh/100 km	m	3 686,70	3 659,61
	G.5.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [kg]	kg/100 km	aux	282,32	280,24
	G.5.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]	litri/100 km	aux	332,14	329,69
	G.5.6. Tracțiune diesel	kWh/100 km	m	2 262,27	2 185,78
	G.5.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [kg]	kg/100 km	P	173,24	167,38
	G.5.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]	litri/100 km	aux	203,81	196,92
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per loc-km)				
	G.5.7. Rame electrice	kWh/loc-km	m	0,02	0,02
	G.5.8. Locomotive electrice	kWh/loc-km	m	0,03	0,03
	G.5.9. Tracțiune electrică	kWh/loc-km	m	0,03	0,03
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)				
	G.5.10. Rame diesel / Automotoare	kWh/loc-km	m	0,11	0,11
	G.5.11. Locomotive diesel	kWh/loc-km	m	0,13	0,15
	G.5.12. Tracțiune diesel	kWh/loc-km	m	0,13	0,14

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)				
	G.5.13. Rame electrice	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.14. Locomotive electrice	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.15. Tracțiune electrică	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)				
	G.5.16. Rame diesel / Automotoare	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.17. Locomotive diesel	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.18. Tracțiune diesel	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
H	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile				
H.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	18,05%	47,44%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant (total program)	mii lei	aux	2 074 920,555	2 074 920,555
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant (cumulat)	mii lei	aux	374 617,000	984 411,000
	H.1.1. Modernizare material rulant motor	%	m	17,59%	46,07%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (total program)	mii lei	aux	1 231 329,879	1 231 329,879
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (cumulat)	mii lei	aux	216 553,000	567 245,000
	H.1.2. Modernizare vagoane	%	m	18,74%	49,45%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane (total program)	mii lei	aux	843 590,676	843 590,676
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare vagoane (cumulat)	mii lei	aux	158 064,000	417 166,000
I	Indicatori privind mediul				
I.1	Consumul de energie - variație anuală	%	P		-8,91%
	I.1.0. Consumul de energie total	MWh	m	711 462,58	648 039,02
	I.1.1. Energie electrică pentru tracțiune	MWh	m	311 093,68	299 664,54
	I.1.1.1. Energie electrică locomotive și rame electrice	MWh	aux	287 246,50	274 403,05
	I.1.1.2. Energie electrică SIV (stații încălzire vagoane)	MWh	aux	8 985,87	9 060,80
	I.1.1.3. Energie electrică pierdută în rețea	MWh	aux	14 861,31	16 200,69
	I.1.2. Energie electrică pentru alte utilizări	MWh	m	15 281,38	14 495,62
	I.1.3. Energie echivalentă motorină pentru tracțiune	MWh	m	382 592,40	331 658,77
	I.1.3.1. Motorină pentru remorcare	Tone	aux	25 741,00	22 066,38
	I.1.3.2. Motorină pentru remorcare	Litri	aux	30 283 532,94	25 960 449,41
	I.1.3.3. Energie echivalentă motorină pentru remorcare	MWh	m	336 147,22	288 160,99
	I.1.3.4. Motorină pentru manevră	Tone	aux	3 556,61	3 330,91
	I.1.3.5. Motorină pentru manevră	Litri	aux	4 184 250,59	3 918 718,82
	I.1.3.6. Energie echivalentă motorină pentru manevră	MWh	m	46 445,18	43 497,78
	I.1.4. Energie echivalentă motorină pentru alte utilizări	MWh	m	2 495,12	2 220,10
	I.1.4.1. Motorină pentru alte utilizări	Tone	aux	191,07	170,01
	I.1.4.2. Motorină pentru alte utilizări	Litri	aux	224 785,38	200 009,06
	I.1.5. Energie echivalentă motorină	MWh	m	385 087,51	333 878,87
	I.1.5.1. Motorină - total	Tone	aux	29 488,68	25 567,30
	I.1.5.2. Motorină - total	Litri	aux	34 692 568,91	30 079 177,30
I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală	%	P		-12,81%
	I.2.1. Emisiile direct generate provenite din tracțiunea trenurilor	tone CO2	m	95 339,92	82 647,54
	I.2.2. Emisiile direct generate provenite din alte utilizări	tone CO2	m	6 882,65	6 475,34
	I.2.3. Emisiile direct generate de CFR Călători - total	tone CO2	m	102 222,57	89 122,88
I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	P		-100,00%
	I.3.1 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice	tone CO2	m	29 605,06	0,00
	I.3.1.1. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune	tone CO2	m	27 806,46	
	I.3.1.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări	tone CO2	m	1 798,60	
	I.3.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția motorinei	tone CO2	m	0,00	0,00
	I.3.3. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - total	tone CO2	m	29 605,06	0,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
J	Indicatori privind angajații				
J.1	Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	P	54,66	47,38
	J.1.1 Total număr de ore de formare	nr	m	576 114	479 750
	J.1.2. Total angajați	nr	m	10 539	10 126
J.2	Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	nr	P	1	1
J.3	Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	P	73 102	71 467
J.4	Frecvența totală a vătămărilor înregistrate	nr / 1.000.000 ore	m	0,64	0,75
	J.4.1 Număr accidente (de muncă) înregistrate	nr	m	12	13
	J.4.2. Număr total de ore lucrate de toți angajații	nr	m	18 793 883	17 307 051
J.5	Frecvența totală a vătămărilor grave	nr / 1.000.000 ore	m	0,00	0,00
	J.5.1 Număr accidente (de muncă) grave înregistrate	nr	m	0	0
K	Indicatori privind inovarea				
K.1	Numărul de brevete per 100 de angajați	nr	m	0,00%	0,00%
	K.1.1 Număr de brevete obținute	nr	m	0	0
K.2	Numărul de brevete în ultimii 3 ani per 100 de angajați	nr	m	0,00%	0,00%
	K.2.1 Număr de brevete obținute în ultimii 3 ani	nr	m	0	0
K.3	Ponderea vânzărilor de servicii și produse noi	%	m	0,00%	N.A.
	K.3.1 Vânzări de servicii și produse noi	mii lei	m	0,000	0,000
L	Indicatori privind crearea de locuri de muncă				
L.1	Număr echivalent de angajați cu normă întreagă	nr	m	10 650,00	10 271,00
	L.1.1 Numărul total de ore lucrătoare pentru toți angajații, conform contract	nr	m	21 363 900	20 357 122
	L.1.2. Numărul de ore lucrătoare pentru un angajat cu normă întreagă	nr	m	2 006	1 982
L.2	Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului	nr	m	-259,09	-379,00
L.3	Numărul de angajați cu handicap	nr	m	85	92
M	Indicatori privind egalitatea de gen				
M.1	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	P	28,84%	29,44%
	M.1.1 Numărul cadrelor de conducere superioare de sex feminin	nr	m	109	111
	M.1.2. Numărul cadrelor de conducere superioare	nr	m	378	377
M.2	Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin	%	m	0,00%	0,00%

Mențiune: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date de la CFR Electrificare SA privind eticheta energetică aferentă energiei electrice achiziționate în cursul anului 2025. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind emisiile indirect generate de CFR Călători (indicatorul I.3 din tabelul de mai sus)

6.1.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.1.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanta corporativă

Luând în considerare Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind guvernanta corporativă pentru administratorii neexecutivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
28	N.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	100	100	100	100
29	N.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	100	100	100	100
30	N.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	100	100	100	100
31	N.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	100	100	100	100
32	N.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	100	100	100
33	N.6	Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	-	-	> 50,00	> 50,00
34	N.7	Pondere componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	-	-	66,67	66,67
35	N.10	Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	-	-	4	4
36	N.11	Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	-	-	100,00	100,00
37	N.12	Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	-	-	33,33	33,33

6.1.4.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor nefinanciari privind guvernanta corporativă pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor privind guvernanta corporativă pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.	Indicatori privind guvernanta corporativă				
N.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	P	106,67%	106,67%
	N.1.1. Standarde aplicabile	nr	aux	16	16
	N.1.2. Implementare standarde	%	aux	1600,00%	1600,00%
N.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	P	100,00%	100,00%
N.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	P	100,00%	100,00%
N.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	P	100,00%	100,00%
N.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	P	75,00%	100,00%
	N.5.1. Total obligații	nr	aux	20	20
	N.5.2. Obligații realizate	nr	m	15	20
N.6	Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	P	83,00%	84,76%
	N.6.1. Numărul total de membri neexecutivi independenți în CA	nr	m	4,90	5,56
	N.6.2. Numărul total de membri CA	nr	m	5,90	6,56

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.7	Ponderea componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	P	100,00%	100,00%
	N.7.1. Valoarea totală a componentelor fixe din pachetul de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
	N.7.2. Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
N.8	Ponderea componentelor variabile în remunerarea administratorilor	%	m	0,00%	0,00%
	N.8.1. Valoarea totală a componentelor variabile din pachetul de remunerare	lei	m	0,00	0,00
N.9	Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
N.10	Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	P	19	19
N.11	Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	P	98,23%	100,00%
	N.11.1. Numărul total de participanți la ședințele CA	nr	m	111	123
	N.11.2. Prezența necesară	nr	m	113	123
N.12	Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	P	24,06%	4,84%
	N.12.1. Numărul total al femeilor care ocupă poziția de administrator	nr	m	1,42	0,32
	N.12.2. Numărul total de membri CA	nr	m	5,90	6,56

În cele ce urmează sunt prezentate informații detaliate privind realizarea indicatorilor N.1 ... N.5.

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. 72/02.07.2025 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 5. 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 2025 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 anuale, ultimul raport cuprinzând date privind stadiul implementării standardelor de control intern managerial pentru anul 2025, aprobat prin act nr. ST/1/11/28.01.2026 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: <http://acte.interne/Materiale-SCIM/Materiale-SCIM-anul-2025>

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 Calatori-SA. Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2025. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2025 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:

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

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 2025 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R_{impl}^i) 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 în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R_{impl}^i [%]
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	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	24	24	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	24	24	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	24	24	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 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători⁹, formula (14).

6.1.4.2.2 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 Procedurii de Sistem "Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate", cod PS 6.1 ediția 5 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).

⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2025, 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 2025 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate Total riscuri identificate 445 de riscuri, din care 213 la Central și 232 la SRTFC 1-8; Total riscuri semnificative 229 riscuri, din care 74 riscuri semnificative la Central și 155 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 2025>

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 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁰, formula (14).

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 2025, deși inferioare celor din anul 2024, pot fi considerate foarte bune dacă se ține cont de deficiențele finanțării din fonduri publice a societății. Această concluzie se bazează inclusiv pe datele prezentate în cap. Cap. 7 de mai jos.

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 2025 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 100,0%.

În aceste condiții, tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 și gradul de realizare a acestui indicator.

¹⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2025	Realizat 2025	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 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹¹, formula (14).

6.1.4.2.4 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 2025 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 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 cursul anului 2025 au fost elaborate/actualizate următoarele decizii ale Directorului General:

- Decizia Directorului General nr. 52/07.05.2025 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;
- Decizia Directorului General nr. 66/17.06.2025 privind desemnarea responsabilului pentru implementarea metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate la SNTFC CFR Calatori SA;

¹¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

- Anularea Deciziei Directorului General nr.26/24.06.2019 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor Comisiei de cercetare a neregularităților privind incidentele de integritate constituită la nivelul SNTFC CFR Calatori SA
- Site-ul companiei a fost reproiectat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 830/2022 pentru modificarea și completarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informații de interes public, aprobate prin H.G. nr.123/2002, precum și ale Anexelor nr. 4 și 5 la H.G. nr.1269/2021. Toate informațiile necesare se pot accesa la secțiunile:

<https://cfrcalatori.ro/informatii-de-interes-public/> ;

<https://cfrcalatori.ro/integritatea-institutionala/> ;

<https://cfrcalatori.ro/avertizor@cfrcalatori.ro/> ;

- 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 2024 – Anexa 3 la HG 1269/2021.

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 a fost actualizat în anul 2025 în raport cu noua structura 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 **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹², formula (14).

¹² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 31.12.2025.

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/guvernanta-corporativa/hotararile-aga/
2	situațiile financiare anuale, în termen de 2 zile lucrătoare de la data aprobării	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/situatii-financiare/
3	raportările contabile semestriale, în termen de 45 de zile de la încheierea semestrului	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/raportari-contabile/
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 provizorii, remunerația fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv eventuale bonusuri sau beneficii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/membrii-consiliului-de-administratie/
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/guvernanta-corporativa/angajati/sucursala-angajati/membri-consiliul-de-administratie/
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/guvernanta-corporativa/raport-anual-cu-privire-la-remuneratiile-si-alte-avantaje-acordate-administratorilor-si-directorilor/
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/guvernanta-corporativa/codul-etice/
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/guvernanta-corporativa/procedura-de-selectie-a-membrilor-consiliului-de-administratie/
9	scrisoarea de așteptări	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/scrisoare-de-asteptari/
10	contractul de mandat	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/membrii-consiliului-de-administratie/
11	bugetul pentru investiții în fiecare dintre ultimii 3 ani financiari	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/investitii/
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/guvernanta-corporativa/situatia-privind-cheltuielile-cu-personalul/
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/guvernanta-corporativa/datorii/
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/subventie/
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/serviciile-sau-bunurile-produse-de-intreprindere-in-interes-public/
16	menționarea obiectivului de politică publică a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/mentionarea-obiectivului-de-politica-publica-a-intreprinderii/
17	situațiile de risc/analiza de risc din domeniul de activitate al întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/situatiile-de-risc-analiza-de-risc-din-domeniul-de-activitate-al-intreprinderii/
18	raportul anual agregat pe pagina web a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/raport-anual-agregat-raportare-ca/
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/guvernanta-corporativa/plan-de-integritate-al-intreprinderii-si-mecanismul-de-raportare-de-catre-avertizorii-in-interes-public/
20	raportul de audit extern	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/rapoarte-de-audit/

Tabelul evidențiază că 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 **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 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 2025	Realizat 2025	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:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹³, formula (14).

¹³ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.

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	mii lei	120 000,00	100 000,00	65 000,00	40 000,00
4	V.2.2	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	110 000,00	86 900,00	85 000,00	84 000,00
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	4,00	4,10	6,00	8,00
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	270,18	271,50	272,00	273,50
7	VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	-	-	500 000,000	600 000,000
8	VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	-	-	2.29	2.29
9	VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	-	-	1,00	1,00
10	VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	-	-	0,80	0,80
11	VIII.6	Levierul	nr	-	-	0,30	0,30
12	VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	-	-	1,50	1,50
13	IX.3	Rata de rotație a activelor	nr	-	-	0,65	0,65
14	IX.6	Rata de rotație a stocurilor	nr	-	-	30,81	30,81
15	IX.8	Rata de rotație a creanțelor	nr	-	-	12,10	12,10
16	X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	-	-	4,57	4,57
17	X.3	Rentabilitatea activelor	%	-	-	0,08	0,08
18	X.5	Marja profitului din exploatare	%	-	-	1,58	1,58
19	X.6	Marja netă a profitului	%	-	-	0,49	0,49
20	X.7	Rata de creștere a profitului	%	-	-	0,80	0,80
21	XI.2	Rata de plată a dividendelor	%	-	-	50,00	50,00

6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de 31.12.2024.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m	2 368 000,000	2 293 003,000
	I.1.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	189 440,000	91 720,120
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	876 160,000	871 341,140
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m	1 302 400,000	1 329 941,740
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii publice				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m	2 135 309,215	2 005 862,525
	I.2.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	170 824,737	80 234,501
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m	790 064,410	762 227,760
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m	1 174 420,068	1 163 400,265
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare pentru compensația de serviciu public				
	I.3.1. Total servicii	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.2. Servicii intercitiy	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m	90,17%	87,48%
	I.3.4. Servicii regio	%	m	90,17%	87,48%
I.4	Compensația unitară acordată				
	I.4.1. Total servicii	lei/tren-km	m	45,65	46,39
	I.4.2. Servicii intercitiy	lei/tren-km	m	107,72	51,04
	I.4.3. Servicii interregio	lei/tren-km	m	45,38	45,97
	I.4.4. Servicii regio	lei/tren-km	m	42,27	46,38
I.5	Facilități de transport				
	I.5.1. Fonduri publice necesare pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	635 295,000	466 127,000
	I.5.2. Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	458 429,000	466 127,000
	I.5.3. Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de transport acordate	%	m	72,16%	100,00%
I.6	Finanțarea din fonduri publice				
	I.6.1. Total finanțare necesară	mii lei	m	3 003 295,000	2 759 130,000
	I.6.2. Total finanțare asigurată	mii lei	m	2 593 738,215	2 471 989,525
	I.6.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	%	m	86,36%	89,59%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total venituri proprii	mii lei	aux	1 641 798,000	1 971 475,000
	II.0.2. Servicii intercitiy	mii lei	aux	116 320,000	106 320,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux	1 061 420,000	970 170,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux	276 260,000	252 510,000
	II.0.5. Total venituri servicii transport	mii lei	aux	1 454 000,000	1 329 000,000
	II.0.6. Alte venituri proprii	mii lei	aux	187 798,000	642 475,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total venituri proprii	mii lei	m	1 543 294,000	1 413 105,000
	II.1.2. Servicii intercitiy	mii lei	m	87 603,000	91 498,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	1 017 091,000	904 356,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m	225 980,000	174 848,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	II.1.5. Total venituri servicii transport	mii lei	m	1 330 674,000	1 170 702,000
	II.1.6. Alte venituri proprii	mii lei	m	212 620,000	242 403,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P	94,00%	71,68%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m	75,31%	86,06%
	II.2.3. Servicii interregio	%	m	95,82%	93,22%
	II.2.4. Servicii regio	%	m	81,80%	69,24%
	II.2.5. Total venituri servicii transport	%	m	91,52%	88,09%
	II.2.6. Alte venituri proprii	%	m	113,22%	37,73%
	II.3.0. Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	3 486 820,000	3 231 115,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	23,74%	-7,33%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	aux	3 778 524,000	3 695 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	aux	3 744 524,000	3 663 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	aux	34 000,000	32 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	aux	0,000	0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	aux	0,000	0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m	3 632 563,000	3 427 029,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 601 623,000	3 396 379,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m	30 940,000	30 650,000
	III.1.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m	0,000	0,000
	III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m	5 107,000	0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m	96,14%	92,74%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P	96,18%	92,71%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m	91,00%	95,78%
	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	536 785,000	510 405,000
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m	296 342,000	245 094,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m	302 239,000	224 466,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 714 629,000	1 614 380,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	751 628,000	802 034,000
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	aux	-1 026 000,000	15 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m	46 040,000	19 827,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	204,49%	132,18%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P	393 323,580	253 626,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m	299 422,430	134 018,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m	93 901,150	119 608,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
	V.2.2. Datorii pe termen lung	mii lei	P	212 624,000	72 274,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P	347,030	338,165

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
VII.	Indicatori privind politica de investiții				
VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	P	451 959,000	683 908,000
VII.2	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 131 423,000
VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	P	16,64%	21,84%
VII.4	Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare	mii lei	m	0,000	0,000
VII.5	Rata cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare	%	m	0,00%	0,00%
VIII.	Indicatori referitori la finanțare				
VIII.1	Active curente (circulante)	mii lei	m	518 239,000	475 573,000
VIII.2	Datorii curente (< 1 an)	mii lei	m	1 169 101,000	1 246 909,000
VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	%	P	44,33%	38,14%
VIII.4	Stocuri	mii lei	m	91 762,000	79 898,000
VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	%	P	36,48%	31,73%
VIII.6	Leverul	%	P	46,92%	39,82%
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 131 423,000
VIII.7	Profit net	mii lei	m	29 326,000	4 426,000
VIII.8	Cheltuieli cu dobânzi	mii lei	m	29 152,000	30 210,000
VIII.9	Cheltuieli cu impozite	mii lei	m	29 681,000	30 895,000
VIII.10	Cheltuieli cu deprecierea	mii lei	m	30 599,000	2 110,000
VIII.11	Cheltuieli cu amortizarea	mii lei	m	331 395,000	330 279,000
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 246 909,000
VIII.12	EBITDA	mii lei	m	450 153,000	397 920,000
VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	%	P	283,10%	313,36%
IX.	Indicatori referitori la operațiuni				
IX.1	Cifra de afaceri netă	mii lei	m	3 486 820,000	3 231 115,000
IX.2	Valoarea medie a tuturor activelor	mii lei	m	2 852 588,500	2 923 893,000
IX.3	Rata de rotație a activelor	%	P	122,23%	110,51%
IX.4	Valoarea stoc	mii lei	m	91 762,000	79 898,000
IX.5	Valoarea medie stoc	mii lei	m	78 364,500	85 830,000
IX.6	Rata de rotație a stocurilor	%	P	4449,49%	3764,55%
IX.7	Valoare medie creanțe	mii lei	m	247 142,790	323 474,790
IX.8	Rata de rotație a creanțelor	%	P	1410,85%	998,88%
X.	Indicatori referitori la rentabilitate				
X.1	Capital propriu	mii lei	m	677 914,000	682 363,000
X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	P	4,33%	0,65%
X.3	Rentabilitatea activelor	%	P	1,08%	0,14%
X.4	Profit din exploatare	mii lei	m	75 858,000	50 197,000
X.5	Marja profitului din exploatare	%	P	2,18%	1,55%
X.6	Marja netă a profitului	%	P	0,84%	0,14%
X.7	Rata de creștere a profitului net	%	P	N.A.	-84,91%
XI.	Indicatori referitori la politica de dividende				
XI.1	Dividende plătite	mii lei	m	0,000	0,000
XI.2	Rata de plată a dividendelor	%	P	0,00%	0,00%

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 Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.

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	mii	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3	Creșterea ofertei de transport: Parcursul total al trenurilor	tren-km	49 110 981,23	49 433 465,96	50 403 122,23	56 921 754,21
4	A.8.1	Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	2,00	1,99	1,97	1,95
5	B.2.1	Rata de retenție a clienților: Total servicii	%	-	-	75,00	77,00
6	C.1.1	Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	1	1	1	1
7	C.1.2	Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (scorul satisfacției clienților)	%	64,00	65,50	68,50	73,00
8	C.2.1	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
9	C.2.2	Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	7 500	7 300	7 050	6 700
10	D.1.3	Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	-	-	69,00	70,00

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, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediați				
	A.1.1. Total servicii	mii călători	P	53 585,477	48 534,342
	A.1.1.1. Total servicii - feroviar	mii călători	m	53 449,114	48 327,811
	A.1.1.2. Total servicii - auto	mii călători	m	136,363	206,531
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m	1 108,828	1 099,049
	A.1.2.1. Servicii intercity - feroviar	mii călători	m	1 108,828	1 099,049
	A.1.2.2. Servicii intercity - auto	mii călători	m	0,000	0,000
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m	18 997,763	17 312,998
	A.1.3.1. Servicii interregio - feroviar	mii călători	m	18 986,759	17 283,768
	A.1.3.2. Servicii interregio - auto	mii călători	m	11,004	29,230

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m	33 478,886	30 122,295
	A.1.4.1. Servicii regio - feroviar	mii călători	m	33 353,527	29 944,994
	A.1.4.2. Servicii regio - auto	mii călători	m	125,359	177,301
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P	5 024 614,182	4 492 052,029
	A.2.1.1. Total servicii - feroviar	mii călători-km	m	5 015 734,179	4 477 074,722
	A.2.1.2. Total servicii - auto	mii călători-km	m	8 880,003	14 977,307
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m	268 499,662	237 298,974
	A.2.2.1. Servicii intercity - feroviar	mii călători-km	m	268 499,662	237 298,974
	A.2.2.2. Servicii intercity - auto	mii călători-km	m	0,000	0,000
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m	3 150 926,807	2 816 902,828
	A.2.3.1. Servicii interregio - feroviar	mii călători-km	m	3 149 661,318	2 813 880,819
	A.2.3.2. Servicii interregio - auto	mii călători-km	m	1 265,489	3 022,009
	A.2.4. Servicii regio	mii călători-km	m	1 605 187,713	1 437 850,227
	A.2.4.1. Servicii regio - feroviar	mii călători-km	m	1 597 573,199	1 425 894,929
	A.2.4.2. Servicii regio - auto	mii călători-km	m	7 614,514	11 955,298
	A.2.5. Rame electrice	mii călători-km	m		
	A.2.6. Locomotive electrice	mii călători-km	m		
	A.2.7. Rame diesel / Automotoare	mii călători-km	m		
	A.2.8. Locomotive diesel	mii călători-km	m		
A.3	Parcursul total al trenurilor (contractat)				
	A.3.0.1. Total servicii	tren-km	aux	47 267 431,680	45 474 754,190
	A.3.0.2. Servicii intercity	tren-km	aux	1 585 829,229	1 580 996,798
	A.3.0.3. Servicii interregio	tren-km	aux	17 411 165,835	17 819 603,775
	A.3.0.4. Servicii regio	tren-km	aux	28 270 436,616	26 074 153,617
	Parcursul total al trenurilor (realizat)				
	A.3.1. Total servicii	tren-km	P	46 797 852,615	43 858 098,769
	A.3.1.1. Total servicii - feroviar	tren-km	m	46 070 994,845	42 722 844,854
	A.3.1.2. Total servicii - auto	tren-km	m	726 857,770	1 135 253,915
	A.3.2. Servicii intercity	tren-km	m	1 585 829,229	1 572 107,083
	A.3.2.1. Servicii intercity - feroviar	tren-km	m	1 585 829,229	1 572 107,083
	A.3.2.2. Servicii intercity - auto	tren-km	m	0,000	0,000
	A.3.3. Servicii interregio	tren-km	m	17 430 328,802	17 200 617,625
	A.3.3.1. Servicii interregio - feroviar	tren-km	m	17 263 052,902	16 936 635,735
	A.3.3.2. Servicii interregio - auto	tren-km	m	167 275,900	263 981,890
	A.3.4. Servicii regio	tren-km	m	27 781 694,584	25 085 374,061
	A.3.4.1. Servicii regio - feroviar	tren-km	m	27 222 112,714	24 214 102,036
	A.3.4.2. Servicii regio - auto	tren-km	m	559 581,870	871 272,025
	A.3.5. Rame electrice	tren-km	m	13 639,470	572 513,411
	A.3.6. Locomotive electrice	tren-km	m	28 519 737,690	27 432 604,500
	A.3.7. Rame diesel / Automotoare	tren-km	m	8 880 114,940	8 396 379,760
	A.3.8. Locomotive diesel	tren-km	m	7 002 150,000	6 003 128,200
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m	99,01%	96,44%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m	100,00%	99,44%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m	100,11%	96,53%
	A.4.4. Servicii regio	%	m	98,27%	96,21%
A.5	Distanța medie a călătoriilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m	93,756	92,554
	A.5.2. Servicii intercity	km	m	242,147	215,913
	A.5.3. Servicii interregio	km	m	165,919	162,705
	A.5.4. Servicii regio	km	m	47,946	47,734
A.6	A.6.1. Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1.1. Total servicii	sute locuri-km	m	111 819 166,10	106 904 800,92
	A.6.1.1.a. Total servicii transport feroviar	sute locuri-km	m	111 455 737,21	106 337 173,96
	A.6.1.1.b. Total servicii autobuze înlocuire	sute locuri-km	m	363 428,89	567 626,96
	A.6.1.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m	5 961 388,13	4 941 326,46
	A.6.1.2.a. Servicii intercity - feroviar	sute locuri-km	m	5 961 388,13	4 941 326,46
	A.6.1.2.b. Servicii intercity - auto	sute locuri-km	m	0,00	0,00
	A.6.1.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m	57 648 498,04	57 804 374,01
	A.6.1.3.a. Servicii interregio - feroviar	sute locuri-km	m	57 564 860,09	57 672 383,07
	A.6.1.3.b. Servicii interregio - auto	sute locuri-km	m	83 637,95	131 990,95
	A.6.1.4. Servicii regio	sute locuri-km	m	48 209 279,92	44 159 100,45
	A.6.1.4.a. Servicii regio - feroviar	sute locuri-km	m	47 929 488,99	43 723 464,43
	A.6.1.4.b. Servicii regio - auto	sute locuri-km	m	279 790,94	435 636,01
	A.6.1.5. Rame electrice	sute locuri-km	m	47 875,98	2 006 643,80
	A.6.1.6. Locomotive electrice	sute locuri-km	m	82 776 480,38	81 512 812,20

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.6.1.7. Tracțiune electrică	sute locuri-km	m	82 824 356,36	83 519 456,00
	A.6.1.8. Rame diesel/Automotoare	sute locuri-km	m	9 204 484,58	8 606 703,75
	A.6.1.9. Locomotive diesel	sute locuri-km	m	19 426 896,27	14 211 014,21
	A.6.1.10. Tracțiune diesel	sute locuri-km	m	28 631 380,86	22 817 717,96
	A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor				
	A.6.2.1. Total servicii	locuri/tren	m	238,94	243,75
	A.6.2.1.a. Total servicii transport feroviar	locuri/tren	m	241,92	248,90
	A.6.2.1.b. Total servicii autobuze înlocuire	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.2. Servicii intercity	locuri/tren	m	375,92	314,31
	A.6.2.2.a. Servicii intercity - feroviar	locuri/tren	m	375,92	314,31
	A.6.2.2.b. Servicii intercity - auto	locuri/tren	m	N.A.	N.A.
	A.6.2.3. Servicii interregio	locuri/tren	m	330,74	336,06
	A.6.2.3.a. Servicii interregio - feroviar	locuri/tren	m	333,46	340,52
	A.6.2.3.b. Servicii interregio - auto	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.4. Servicii regio	locuri/tren	m	173,53	176,04
	A.6.2.4.a. Servicii regio - feroviar	locuri/tren	m	176,07	180,57
	A.6.2.4.b. Servicii regio - auto	locuri/tren	m	50,00	50,00
	A.6.2.5. Rame electrice	locuri/tren	m	351,01	350,50
	A.6.2.6. Locomotive electrice	locuri/tren	m	290,24	297,14
	A.6.2.7. Tracțiune electrică	locuri/tren	m	290,27	298,23
A.7	A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare	locuri/tren	m	103,65	102,50
	A.6.2.9. Locomotive diesel	locuri/tren	m	277,44	236,73
	A.6.2.10. Tracțiune diesel	locuri/tren	m	180,27	158,46
	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m	52,58	52,03
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m	74,59	74,30
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m	60,33	55,76
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m	47,88	47,83
A.8	A.7.5. Rame electrice	km/h	m	0,00	85,14
	A.7.6. Locomotive electrice	km/h	m	56,12	54,83
	A.7.7. Rame diesel / Automotoare	km/h	m	44,84	44,97
	A.7.8. Locomotive diesel	km/h	m	50,21	49,50
	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P	1,11%	0,89%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m	0,59%	0,50%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m	1,24%	1,11%
A.9	A.8.4. Servicii regio	%	m	1,09%	0,80%
	A.8.5. Rame electrice	%	m		
	A.8.6. Locomotive electrice	%	m		
	A.8.7. Rame diesel / Automotoare	%	m		
	A.8.8. Locomotive diesel	%	m		
	A.9.1. Accidente	nr	aux	131	122
	A.9.2. Incidente	nr	aux	65	39
	A.9.3. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m	4,188	3,671
A.10	Utilizarea trenurilor				
	A.10.1. Total servicii	călători/tren	m	107,37	102,42
	A.10.1.1. Total servicii - feroviar	călători/tren	m	108,87	104,79
	A.10.1.2. Total servicii - auto	călători/tren	m	12,22	13,19
	A.10.2. Servicii intercity	călători/tren	m	169,31	150,94
	A.10.2.1. Servicii intercity - feroviar	călători/tren	m	169,31	150,94
	A.10.2.2. Servicii intercity - auto	călători/tren	m	N.A.	N.A.
	A.10.3. Servicii interregio	călători/tren	m	180,77	163,77
	A.10.3.1. Servicii interregio - feroviar	călători/tren	m	182,45	166,14
	A.10.3.2. Servicii interregio - auto	călători/tren	m	7,57	11,45
	A.10.4. Servicii regio	călători/tren	m	57,78	57,32
	A.10.4.1. Servicii regio - feroviar	călători/tren	m	58,69	58,89
	A.10.4.2. Servicii regio - auto	călători/tren	m	13,61	13,72
	A.10.5. Rame electrice	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.6. Locomotive electrice	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.7. Tracțiune electrică	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.8. Rame diesel/Automotoare	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.9. Locomotive diesel	călători/tren	m	0,00	0,00
	A.10.10. Tracțiune diesel	călători/tren	m	0,00	0,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
A.11	Osii-km				
	A.11.1. Total servicii	osii-km	m	614 978 305,67	583 970 166,76
	A.11.2. Servicii intercity	osii-km	m	34 150 940,05	30 073 189,00
	A.11.3. Servicii interregio	osii-km	m	341 735 382,20	336 637 388,33
	A.11.4. Servicii regio	osii-km	m	239 091 983,42	217 259 589,43
	A.11.5. Rame electrice	osii-km	m	0,00	7 968 253,52
	A.11.6. Locomotive electrice	osii-km	m	470 810 965,21	445 194 217,89
	A.11.7. Tracțiune electrică	osii-km	m	470 810 965,21	453 162 471,41
	A.11.8. Rame diesel/Automotoare	osii-km	m	54 275 745,99	50 479 289,80
	A.11.9. Locomotive diesel	osii-km	m	92 469 441,65	82 702 280,57
	A.11.10. Tracțiune diesel	osii-km	m	146 745 187,64	133 181 570,37
B.	Indicatori privind retenția clienților				
B.1	Călători expediați (clienți) noi				
	B.1.1. Total servicii	mii călători	m	0,000	0,000
	B.1.2. Servicii intercity	mii călători	m	0,000	0,000
	B.1.3. Servicii interregio	mii călători	m	0,000	0,000
	B.1.4. Servicii regio	mii călători	m	0,000	0,000
B.2	Rata de retenție a clienților				
	B.2.1. Total servicii	%	P	94,94%	90,57%
	B.2.2. Servicii intercity	%	m	139,71%	99,12%
	B.2.3. Servicii interregio	%	m	95,53%	91,13%
	B.2.4. Servicii regio	%	m	94,94%	89,97%
C.	Indicatori privind satisfacția clienților				
C.1	C.1.1.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	P	1	1
	C.1.2.a Total evaluări de 4 și 5 (mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux	3 670	2 838
	C.1.2.b Număr total evaluări	nr	aux	5 955	4 527
	C.1.2.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P	61,63%	62,69%
C.2	Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții				
	C.2.1. 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%
	C.2.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	9 273	8 000
	C.2.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m	-5,69%	13,73%
D.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
D.1	Piața transporturilor feroviare de călători				
	D.1.1.0. Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	5 942 000,000	
	D.1.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)	%	m	84,56%	N.A.
	D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	
	D.1.2.1. Cota opțiunilor de călătorie pentru CFR Călători	%	m	75,68%	N.A.
	D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)	mii lei	aux	331 395,000	0,000
	D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)	mii lei	aux		
	D.1.3.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	P	N.A.	N.A.
D.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (conform datelor INS)				
	D.2.1.1. Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	5 942 000,000	
	D.2.1.2. Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	15 245 000,000	
	D.2.1.3. Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux	21 187 000,000	0,000
	D.2.1.4. Cota de piață a transportului feroviar	%	m	28,05%	N.A.
	D.2.2.1. Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	
	D.2.2.2. Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	308 200,000	
	D.2.2.3. Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	379 002,000	0,000
	D.2.2.4. Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar	%	m	18,68%	N.A.

Mențione: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date INS și ANAF privind realizările din domeniul transporturilor la data de 31.12.2025. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind performanța societății pe piețele relevante (categoria D din tabelul de mai sus)

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 Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.

Tabelul 24 – 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
11	E.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
12	F.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
13	E.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
14	F.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
15	E.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	0	7	40	28
16	E.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	5	6	6	6
17	G.4.1	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	43,00	44,30	48,70	56,70
18	G.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
19	G.5.6.a	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	155,49	154,70	153,92	153,14
20	H.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
21	I.1	Consumul de energie	%	-	-	-1,30	-1,30
22	I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători	%	-	-	-1,20	-1,20
23	I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei	%	-	-	-1,90	-1,90
24	J.1	Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	-	-	52,57	53,00
25	J.2	Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	da/nu	-	-	DA	DA
26	J.3	Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	-	-	71 467	66 324
27	M.1	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	-	-	30,00	30,00

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, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

Tabelul 25 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
E.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor				
E.1	Parc inventar	nr	m	1 089	1 088
	E.1.1. Rame electrice	nr	m	35	34
	E.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262	262
	E.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358	358
	E.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434	434
E.2	Parc activ	nr	m	387	380
	E.2.1. Rame electrice	nr	m	1	5
	E.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	82	89
	E.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193	190
	E.2.4. Locomotive diesel	nr	m	111	96
E.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	35,54%	34,93%
	E.3.1. Rame electrice	%	m	2,86%	14,71%
	E.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	31,30%	33,97%
	E.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%	53,07%
	E.3.4. Locomotive diesel	%	m	25,58%	22,12%
E.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	54,0	56,0
	E.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	56,0	57,0
	E.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	56,0	57,0
	E.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	44,0	45,0
	E.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	58,0	59,0
E.5	Scadențe la reînnoire	%	m	85,75	85,11
	E.5.1. Rame electrice	%	m	100,00	100,00
	E.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	88,55	87,79
	E.5.3. Locomotive electrice	%	m	75,98	74,30
	E.5.4. Locomotive diesel	%	m	91,01	91,24
E.6	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	2	2
	E.6.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	E.6.3. Locomotive electrice	nr	m	2	2
	E.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0	0
	E.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	9 446,550	6 327,580
	E.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	3 188,032	6 327,580
E.7	E.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	33,75%	100,00%
	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0	32
	E.7.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0	0
	E.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0	26
	E.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0	6
	E.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	216 553,000	350 692,000
	E.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	216 553,000	350 692,000
E.8	E.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%	100,00%
	Reparații material rulant motor	nr	m	41	26
	E.8.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	27	16
	E.8.3. Locomotive electrice	nr	m	10	5
	E.8.4. Locomotive diesel	nr	m	4	5
	E.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	99 874,600	94 201,000
	E.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	88 713,516	68 511,239
E.8	E.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	88,82%	72,73%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
E.9	Defectări în parcurs	nr	m	2 386	1 948
	E.9.1. Rame electrice	nr	m	0	0
	E.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	655	400
	E.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 327	1 265
	E.9.4. Locomotive diesel	nr	m	404	283
F.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane				
F.1	Parc inventar	nr	m	1951	1927
	F.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 709	1 688
	F.1.2. Vagoane speciale	nr	m	242	239
F.2	Parc activ	nr	m	981	928
	F.2.1. Vagoane clasă	nr	m	871	836
	F.2.2. Vagoane speciale	nr	m	110	92
F.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	50,28%	48,16%
	F.3.1. Vagoane clasă	%	m	50,97%	49,53%
	F.3.2. Vagoane speciale	%	m	45,45%	38,49%
F.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0	34,0
	F.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	35,0	36,0
	F.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	21,0	22,0
F.5	Scadențe la reînnoire	%	m	92,00	89,00
	F.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00	88,00
	F.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00	100,00
F.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6	0
	F.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6	0
	F.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0	0
	F.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	22 180,794	0,000
	F.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	22 180,794	0,000
	F.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	100,00%	N.A.
F.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0	60
	F.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0	58
	F.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0	2
	F.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	158 064,000	259 102,000
	F.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	158 064,000	259 102,000
	F.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	100,00%	100,00%
F.8	Reparații vagoane	nr	m	352	124
	F.8.1. Vagoane clasă	nr	m	330	112
	F.8.2. Vagoane speciale	nr	m	22	12
	F.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	119 000,000	98 000,000
	F.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	110 861,017	41 847,134
	F.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,16%	42,70%
F.9	Defectări în parcurs	nr	m	152	164
	F.9.1. Vagoane clasă	nr	m	133	129
	F.9.2. Vagoane speciale	nr	m	19	35
G.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice				
G.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor				
	G.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice	km	m	0,00	849,17
	G.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor	km	m	308,27	294,22
	G.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63	414,07
	G.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39	294,95
G.2	Utilizarea parcului activ de vagoane				
	G.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29	406,00
	G.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08	209,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
G.3	Compunerea medie a trenurilor				
	G.3.1. Total servicii	nr.osii/tren	m	13,35	13,67
	G.3.2. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	21,54	19,13
	G.3.3. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	19,80	19,88
	G.3.4. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,78	8,97
	G.3.5. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00	13,92
	G.3.6. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	16,51	16,23
	G.3.7. Tracțiune electrică	nr.osii/tren	m	16,50	16,18
	G.3.8. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,11	6,01
	G.3.9. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	13,21	13,78
	G.3.10. Tracțiune diesel	nr.osii/tren	m	9,24	9,25
G.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor				
	G.4.1. Total servicii	%	P	45,00%	42,10%
	G.4.2. Servicii intercity	%	m	45,04%	48,02%
	G.4.3. Servicii interregio	%	m	54,71%	48,79%
	G.4.4. Servicii regio	%	m	33,33%	32,61%
	G.4.5. Rame electrice	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.6. Locomotive electrice	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.7. Tracțiune electrică	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.8. Rame diesel / Automotoare	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.9. Locomotive diesel	%	m	0,00%	0,00%
	G.4.10. Tracțiune diesel	%	m	0,00%	0,00%
G.5	Consumuri de energie pentru tracțiune electrică				
	G.5.0.1. Rame electrice	MWh	m	111,64	4 040,66
	G.5.0.2. Locomotive electrice	MWh	m	289 065,81	271 895,43
	G.5.0.3. Tracțiune electrică	MWh	m	289 177,45	275 936,09
	Consumuri de energie pentru tracțiune diesel				
	G.5.0.4. Rame diesel / Automotoare	MWh	m	101 151,09	95 050,34
	G.5.0.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [tone]	Tone	aux	7 745,80	7 278,63
	G.5.0.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]	Litri	aux	9 112 710,59	8 563 094,12
	G.5.0.5. Locomotive diesel	MWh	m	258 148,43	219 691,00
	G.5.0.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [tone]	Tone	aux	19 768,12	16 823,19
	G.5.0.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]	Litri	aux	23 256 615,29	19 791 982,35
	G.5.0.6. Tracțiune diesel	MWh	m	359 299,52	314 741,35
	G.5.0.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [tone]	Tone	aux	27 513,93	24 101,82
	G.5.0.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]	Litri	aux	32 369 325,88	28 355 076,47
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km)				
	G.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	818,50	705,78
	G.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	1 013,56	991,14
	G.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	1 013,47	985,31
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)				
	G.5.4. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 km	m	1 139,07	1 132,04
	G.5.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [kg]	kg/100 km	m	87,23	86,69
	G.5.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]	litri/100 km	aux	102,62	101,99
	G.5.5. Locomotive diesel	kWh/100 km	m	3 686,70	3 659,61
	G.5.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [kg]	kg/100 km	aux	282,32	280,24
	G.5.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]	litri/100 km	aux	332,14	329,69
	G.5.6. Tracțiune diesel	kWh/100 km	m	2 262,27	2 185,78
	G.5.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [kg]	kg/100 km	P	173,24	167,38
	G.5.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]	litri/100 km	aux	203,81	196,92
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per loc-km)				
	G.5.7. Rame electrice	kWh/loc-km	m	0,02	0,02
	G.5.8. Locomotive electrice	kWh/loc-km	m	0,03	0,03
	G.5.9. Tracțiune electrică	kWh/loc-km	m	0,03	0,03
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)				
	G.5.10. Rame diesel / Automotoare	kWh/loc-km	m	0,11	0,11
	G.5.11. Locomotive diesel	kWh/loc-km	m	0,13	0,15
	G.5.12. Tracțiune diesel	kWh/loc-km	m	0,13	0,14

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)				
	G.5.13. Rame electrice	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.14. Locomotive electrice	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.15. Tracțiune electrică	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)				
	G.5.16. Rame diesel / Automotoare	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.17. Locomotive diesel	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.18. Tracțiune diesel	kWh/călător-km	m	N.A.	N.A.
H	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile				
H.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	18,05%	47,44%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant (total program)	mii lei	aux	2 074 920,555	2 074 920,555
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant (cumulat)	mii lei	aux	374 617,000	984 411,000
	H.1.1. Modernizare material rulant motor	%	m	17,59%	46,07%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (total program)	mii lei	aux	1 231 329,879	1 231 329,879
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (cumulat)	mii lei	aux	216 553,000	567 245,000
	H.1.2. Modernizare vagoane	%	m	18,74%	49,45%
	A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane (total program)	mii lei	aux	843 590,676	843 590,676
	B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare vagoane (cumulat)	mii lei	aux	158 064,000	417 166,000
I	Indicatori privind mediul				
I.1	Consumul de energie - variație anuală	%	P		-8,91%
	I.1.0. Consumul de energie total	MWh	m	711 462,58	648 039,02
	I.1.1. Energie electrică pentru tracțiune	MWh	m	311 093,68	299 664,54
	I.1.1.1. Energie electrică locomotive și rame electrice	MWh	aux	287 246,50	274 403,05
	I.1.1.2. Energie electrică SIV (stații încălzire vagoane)	MWh	aux	8 985,87	9 060,80
	I.1.1.3. Energie electrică pierdută în rețea	MWh	aux	14 861,31	16 200,69
	I.1.2. Energie electrică pentru alte utilizări	MWh	m	15 281,38	14 495,62
	I.1.3. Energie echivalentă motorină pentru tracțiune	MWh	m	382 592,40	331 658,77
	I.1.3.1. Motorină pentru remorcare	Tone	aux	25 741,00	22 066,38
	I.1.3.2. Motorină pentru remorcare	Litri	aux	30 283 532,94	25 960 449,41
	I.1.3.3. Energie echivalentă motorină pentru remorcare	MWh	m	336 147,22	288 160,99
	I.1.3.4. Motorină pentru manevră	Tone	aux	3 556,61	3 330,91
	I.1.3.5. Motorină pentru manevră	Litri	aux	4 184 250,59	3 918 718,82
	I.1.3.6. Energie echivalentă motorină pentru manevră	MWh	m	46 445,18	43 497,78
	I.1.4. Energie echivalentă motorină pentru alte utilizări	MWh	m	2 495,12	2 220,10
	I.1.4.1. Motorină pentru alte utilizări	Tone	aux	191,07	170,01
	I.1.4.2. Motorină pentru alte utilizări	Litri	aux	224 785,38	200 009,06
	I.1.5. Energie echivalentă motorină	MWh	m	385 087,51	333 878,87
	I.1.5.1. Motorină - total	Tone	aux	29 488,68	25 567,30
	I.1.5.2. Motorină - total	Litri	aux	34 692 568,91	30 079 177,30
I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală	%	P		-12,81%
	I.2.1. Emisiile direct generate provenite din tracțiunea trenurilor	tone CO2	m	95 339,92	82 647,54
	I.2.2. Emisiile direct generate provenite din alte utilizări	tone CO2	m	6 882,65	6 475,34
	I.2.3. Emisiile direct generate de CFR Călători - total	tone CO2	m	102 222,57	89 122,88
I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	P		-100,00%
	I.3.1 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice	tone CO2	m	29 605,06	0,00
	I.3.1.1. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune	tone CO2	m	27 806,46	
	I.3.1.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări	tone CO2	m	1 798,60	
	I.3.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția motorinei	tone CO2	m	0,00	0,00
	I.3.3. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - total	tone CO2	m	29 605,06	0,00

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
J	Indicatori privind angajații				
J.1	Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	P	54,66	47,38
	J.1.1 Total număr de ore de formare	nr	m	576 114	479 750
	J.1.2. Total angajați	nr	m	10 539	10 126
J.2	Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	nr	P	1	1
J.3	Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	P	73 102	71 467
J.4	Frecvența totală a vătămărilor înregistrate	nr / 1.000.000 ore	m	0,64	0,75
	J.4.1 Număr accidente (de muncă) înregistrate	nr	m	12	13
	J.4.2. Număr total de ore lucrate de toți angajații	nr	m	18 793 883	17 307 051
J.5	Frecvența totală a vătămărilor grave	nr / 1.000.000 ore	m	0,00	0,00
	J.5.1 Număr accidente (de muncă) grave înregistrate	nr	m	0	0
K	Indicatori privind inovarea				
K.1	Numărul de brevete per 100 de angajați	nr	m	0,00%	0,00%
	K.1.1 Număr de brevete obținute	nr	m	0	0
K.2	Numărul de brevete în ultimii 3 ani per 100 de angajați	nr	m	0,00%	0,00%
	K.2.1 Număr de brevete obținute în ultimii 3 ani	nr	m	0	0
K.3	Ponderea vânzărilor de servicii și produse noi	%	m	0,00%	N.A.
	K.3.1 Vânzări de servicii și produse noi	mii lei	m	0,000	0,000
L	Indicatori privind crearea de locuri de muncă				
L.1	Număr echivalent de angajați cu normă întreagă	nr	m	10 650,00	10 271,00
	L.1.1 Numărul total de ore lucrătoare pentru toți angajații, conform contract	nr	m	21 363 900	20 357 122
	L.1.2. Numărul de ore lucrătoare pentru un angajat cu normă întreagă	nr	m	2 006	1 982
L.2	Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului	nr	m	-259,09	-379,00
L.3	Numărul de angajați cu handicap	nr	m	85	92
M	Indicatori privind egalitatea de gen				
M.1	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	P	28,84%	29,44%
	M.1.1 Numărul cadrelor de conducere superioare de sex feminin	nr	m	109	111
	M.1.2. Numărul cadrelor de conducere superioare	nr	m	378	377
M.2	Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin	%	m	0,00%	0,00%

Mentiuune: La data întocmirii prezentului raport nu sunt disponibile date de la CFR Electrificare SA privind eticheta energetică aferentă energiei electrice achiziționate în cursul anului 2025. Ca urmare, nu pot fi determinate valorile aferente indicatorilor privind emisiile indirect generate de CFR Călători (indicatorul I.3 din tabelul de mai sus)

6.2.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.2.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanta corporativă

Luând în considerare Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi.

Tabelul 26 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernanta corporativă pentru administratorii executivi

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
28	N.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	100	100	100	100
29	N.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	100	100	100	100
30	N.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	100	100	100	100
31	N.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	100	100	100	100
32	N.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	100	100	100
33	N.6	Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	-	-	> 50,00	> 50,00
34	N.7	Pondere componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	-	-	66,67	66,67
35	N.10	Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	-	-	4	4
36	N.11	Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	-	-	100,00	100,00
37	N.12	Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	-	-	33,33	33,33

6.2.4.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor nefinanciari privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății. Sunt prezentate realizările la data de 31.12.2025 comparativ cu cele de la data de la data de 31.12.2024.

Tabelul 27 – Realizarea indicatorilor privind guvernanta corporativă pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.	Indicatori privind guvernanta corporativă				
N.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	P	106,67%	106,67%
	N.1.1. Standarde aplicabile	nr	aux	16	16
	N.1.2. Implementare standarde	%	aux	1600,00%	1600,00%
N.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	P	100,00%	100,00%
N.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	P	100,00%	100,00%
N.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	P	100,00%	100,00%
N.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	P	75,00%	100,00%
	N.5.1. Total obligații	nr	aux	20	20
	N.5.2. Obligații realizate	nr	m	15	20
N.6	Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	m	83,00%	84,76%
	N.6.1. Numărul total de membri neexecutivi independenți în CA	nr	m	4,90	5,56
	N.6.2. Numărul total de membri CA	nr	m	5,90	6,56

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.7	Ponderea componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	m	100,00%	100,00%
	N.7.1. Valoarea totală a componentelor fixe din pachetul de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
	N.7.2. Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
N.8	Ponderea componentelor variabile în remunerarea administratorilor	%	m	0,00%	0,00%
	N.8.1. Valoarea totală a componentelor variabile din pachetul de remunerare	lei	m	0,00	0,00
N.9	Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
N.10	Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	m	19	19
N.11	Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	m	98,23%	100,00%
	N.11.1. Numărul total de participanți la ședințele CA	nr	m	111	123
	N.11.2. Prezența necesară	nr	m	113	123
N.12	Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	m	24,06%	4,84%
	N.12.1. Numărul total al femeilor care ocupă poziția de administrator	nr	m	1,42	0,32
	N.12.2. Numărul total de membri CA	nr	m	5,90	6,56

În cele ce urmează sunt prezentate informații detaliate privind realizarea indicatorilor N.1 ... N.5.

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. 72/02.07.2025 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 5. 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 2025 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 anuale, ultimul raport cuprinzând date privind stadiul implementării standardelor de control intern managerial pentru anul 2025, aprobat prin act nr. ST/1/11/28.01.2026 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: <http://acte.interne/Materiale-SCIM/Materiale SCIM anul 2025>

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 Calatori-SA. Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2025. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2025 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:

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

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 2025 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 în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R_{impl}^i [%]
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	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	24	24	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	24	24	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	24	24	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	24	24	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 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători¹⁴, formula (30).

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 Procedurii de Sistem "Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate", cod PS 6.1 ediția 5 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).

¹⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2025, 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 2025 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate Total riscuri identificate 445 de riscuri, din care 213 la Central și 232 la SRTFC 1-8; Total riscuri semnificative 229 riscuri, din care 74 riscuri semnificative la Central și 155 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 2025>

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 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători¹⁵, formula (30).

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 2025, deși inferioare celor din anul 2024, pot fi considerate foarte bune dacă se ține cont de deficiențele finanțării din fonduri publice a societății. Această concluzie se bazează inclusiv pe datele prezentate în cap. Cap. 7 de mai jos.

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 2025 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 100,0%.

¹⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

În aceste condiții, tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 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 2025	Realizat 2025	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

Mentțiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători¹⁶, formula (30).

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 2025 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 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 cursul anului 2025 au fost elaborate/actualizate următoarele decizii ale Directorului General:

- Decizia Directorului General nr. 52/07.05.2025 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;

¹⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

- Decizia Directorului General nr. 66/17.06.2025 privind desemnarea responsabilului pentru implementarea metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate la SNTFC CFR Calatori SA;
- Anularea Deciziei Directorului General nr.26/24.06.2019 privind aprobarea componentei si a atributiilor Comisiei de cercetare a neregularitatilor privind incidentele de integritate constituita la nivelul SNTFC CFR Calatori SA
- Site-ul companiei a fost reproiectat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 830/2022 pentru modificarea și completarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informații de interes public, aprobate prin H.G. nr.123/2002, precum și ale Anexelor nr. 4 și 5 la H.G. nr.1269/2021. Toate informațiile necesare se pot accesa la secțiunile:

<https://cfrcalatori.ro/informatii-de-interes-public/> ;

<https://cfrcalatori.ro/integritatea-institutionala/> ;

<https://cfrcalatori.ro/avertizor@cfrcalatori.ro/> ;

- 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 2024 – Anexa 3 la HG 1269/2021.

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 a fost actualizat în anul 2025 în raport cu noua structura 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 **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 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 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 26 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 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători¹⁷, formula (30).

¹⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 31.12.2025.

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/guvernanta-corporativa/hotararile-aga/
2	situațiile financiare anuale, în termen de 2 zile lucrătoare de la data aprobării	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/situatii-financiare/
3	raportările contabile semestriale, în termen de 45 de zile de la încheierea semestrului	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/raportari-contabile/
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 provizorii, remunerația fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv eventuale bonusuri sau beneficii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/membrii-consiliului-de-administratie/
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/guvernanta-corporativa/angajati/sucursala-angajati/membri-consiliul-de-administratie/
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/guvernanta-corporativa/raport-anual-cu-privire-la-remuneratiile-si-alte-avantaje-acordate-administratorilor-si-directorilor/
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/guvernanta-corporativa/codul-etice/
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/guvernanta-corporativa/procedura-de-sectie-a-membrilor-consiliului-de-administratie/
9	scrisoarea de așteptări	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/scrisoare-de-asteptari/
10	contractul de mandat	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/membrii-consiliului-de-administratie/
11	bugetul pentru investiții în fiecare dintre ultimii 3 ani financiari	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/investitii/
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/guvernanta-corporativa/situatia-privind-cheltuielile-cu-personalul/
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/guvernanta-corporativa/datorii/
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/subventie/
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/serviciile-sau-bunurile-produse-de-intreprindere-in-interes-public/
16	menționarea obiectivului de politică publică a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/mentionarea-obiectivului-de-politica-publica-a-intreprinderii/
17	situațiile de risc/analiza de risc din domeniul de activitate al întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/situatiile-de-risc-analiza-de-risc-din-domeniul-de-activitate-al-intreprinderii/
18	raportul anual agregat pe pagina web a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/raport-anual-agregat-raportare-ca/
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/guvernanta-corporativa/plan-de-integritate-al-intreprinderii-si-mecanismul-de-raportare-de-catre-avertizorii-in-interes-public/
20	raportul de audit extern	https://www.cfrcalatori.ro/guvernanta-corporativa/rapoarte-de-audit/

Tabelul evidențiază că 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 **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2025 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 2025	Realizat 2025	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:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători¹⁸, formula (30).

¹⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

CAPITOLUL 7

CUANTIFICAREA NIVELULUI DE PERFORMANȚĂ AL ADMINISTRATORILOR

7.1 INDICELE DE REALIZARE A FINANȚĂRII DIN FONDURI PUBLICE

În conformitate cu prevederile paragrafului 2.2.2 din anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor CFR Călători¹⁹, indicele de realizare a finanțării din fonduri publice aferente unui indicator de performanță, R^F_i , se calculează cu formula

$$R^F_i = \begin{cases} 100 * F_{crt} / F_{ant} [\%] & \text{dacă } F_{crt} \geq 0,95 * F_{nec} \\ 100 * F_{crt} / F_{nec} [\%] & \text{dacă } F_{crt} < 0,95 * F_{nec} \end{cases}$$

unde:

- F_{crt} - finanțarea din fonduri publice aferentă compensației de serviciu public asigurată efectiv de ARF în anul respectiv în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători;
- F_{ant} - finanțarea din fonduri publice aferentă compensației de serviciu public asigurată efectiv de ARF în anul anterior în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători;
- F_{nec} - finanțarea din fonduri publice aferentă compensației de serviciu public necesară în anul respectiv, determinată conform prevederilor art. 5 alin. (17) din OUG nr. 12/1998²⁰.

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	Anul				
		2022	2023	2024	2025	2026
Compensație de serviciu public necesară	mii lei	1 676 728,00	1 996 982,00	2 368 000,00	2 293 003,00	
Compensație de serviciu public asigurată	mii lei	1 400 720,19	1 579 079,35	2 135 309,22	2 033 751,00	
F_{crt}	mii lei		1 579 079,35	2 135 309,22	2 033 751,00	
F_{ant}	mii lei		1 400 720,19	1 579 079,35	2 135 309,22	
F_{nec}	mii lei		1 996 982,00	2 368 000,00	2 293 003,00	
F_{crt} / F_{ant}	nr		1,127	1,352	0,952	
F_{crt} / F_{nec}	nr		0,791	0,902	0,887	
Indice de realizare a finanțării din fonduri publice R^F_i	%		79,07%	90,17%	88,69%	

¹⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

²⁰ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare

7.2 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

7.2.1 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2025 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	92,45%	71,68%	77,53%	88,69%	100,00%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	93,54%	92,71%	99,11%	88,69%	100,00%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	65 000,000	253 626,000	25,63%	88,69%	100,00%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	85 000,000	72 274,000	100,00%	88,69%	100,00%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	6,00%	-7,33%	0,00%	88,69%	100,00%
6	VI.1 Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	20	R/O	272,00	338,16	100,00%	88,69%	100,00%
7	VII.1 CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	3	R/O	500 000,000	683 908,000	100,00%	88,69%	100,00%
8	VII.3 Rata cheltuielilor de capital	%	1	R/O	2,29%	21,84%	100,00%	88,69%	100,00%
9	VIII.3 Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	1	R/O	1,00	0,38	38,14%	88,69%	100,00%
10	VIII.5 Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	1	R/O	0,80	0,32	39,67%	88,69%	100,00%
11	VIII.6 Levierul	nr	1	R/O	0,30	0,40	100,00%	88,69%	100,00%
12	VIII.13 Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	1	R/O	1,50	3,13	100,00%	88,69%	100,00%
13	IX.3 Rata de rotație a activelor	nr	1	R/O	0,65	1,11	100,00%	88,69%	100,00%
14	IX.6 Rata de rotație a stocurilor	nr	1	R/O	30,81	37,65	100,00%	88,69%	100,00%
15	IX.8 Rata de rotație a creanțelor	nr	1	R/O	12,10	9,99	82,55%	88,69%	100,00%
16	X.2 Rentabilitatea capitalului propriu	%	1	R/O	4,57%	0,65%	14,19%	88,69%	100,00%
17	X.3 Rentabilitatea activelor	%	1	R/O	0,08%	0,14%	150,00%	88,69%	150,00%
18	X.5 Marja profitului din exploatare	%	1	R/O	1,58%	1,55%	98,33%	88,69%	100,00%
19	X.6 Marja netă a profitului	%	1	R/O	0,49%	0,14%	27,96%	88,69%	100,00%
20	X.7 Rata de creștere a profitului	%	1	R/O	0,80%	-84,91%	0,00%	88,69%	100,00%
21	XI.2 Rata de plată a dividendelor	%	1	R/O	50,00%	0,00%	0,00%	88,69%	100,00%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 5 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²¹
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 2.2.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (4). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.2 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (3).

Având în vedere formula (2) prevăzută în paragraful 2.2 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii neexecutivi	100,50%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.2 INDICELE 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 2025 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	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1.1 Călători expediați: Total servicii	mii călători	20	R/O	62 000,000	48 534,342	78,28%	88,69%	100,00%
2	A.2.1 Parcursul total al călătorilor: Total servicii	mii călători-km	20	R/O	5 400 000,000	4 492 052,029	83,19%	88,69%	100,00%
3	A.3.1 Parcursul total al trenurilor: Total servicii	tren-km	25	R/O	50 403 122,230	43 858 098,769	87,01%	88,69%	100,00%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	1,97%	0,89%	100,00%	88,69%	100,00%
5	B.2.1 Rata de retenție a clienților: Total servicii	%	7	R/O	75,00%	90,57%	100,00%	88,69%	100,00%
6	C.1.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	88,69%	100,00%
7	C.1.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	68,50%	62,69%	91,52%	88,69%	100,00%
8	C.2.1 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%	88,69%	100,00%
9	C.2.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3	O/R	7 050	8000	88,13%	88,69%	100,00%
10	D.1.3 Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	3	R/O	69,00%	N.A.	-	88,69%	-

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 7 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²²
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului paragrafului 2.3.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (9). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.3.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (8).
6. Datele necesare pentru calcularea realizării indicatorului D.1.3 nu sunt încă publicate la data întocmirii prezentului raport.

Având în vedere formula (7) prevăzută în paragraful 2.3.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi	100,00%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind calculată fără a lua în considerare indicatorul D.1.3

²² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.3 INDICELE 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 2025 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 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	E.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	%	8	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
12	F.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	%	8	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
13	E.8.7 Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	8	R/O	80,00%	72,73%	90,91%	88,69%	100,00%
14	F.8.5 Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	8	R/O	93,50%	42,70%	45,67%	88,69%	100,00%
15	E.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	7	R/O	40	32	80,00%	88,69%	100,00%
16	E.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	7	R/O	6	2	33,33%	88,69%	100,00%
17	G.4.1 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor: Total servicii	%	6	R/O	48,70%	42,10%	86,45%	88,69%	100,00%
18	G.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km)	kWh/100 km	5	O/R	1 002,40	985,31	100,00%	88,69%	100,00%
19	G.5.6.a Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)	kg/100 km	5	O/R	153,92	167,38	91,96%	88,69%	100,00%
20	H.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	%	8	R/O	67,00%	47,44%	70,81%	88,69%	100,00%
21	I.1 Consumul de energie - variație anuală	%	2	O/R	-1,30%	-8,91%	100,00%	88,69%	100,00%
22	I.2 Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală	%	1	O/R	-1,20%	-12,81%	100,00%	88,69%	100,00%

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
23	I.3 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	1	O/R	-1,90%	-100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
24	J.1 Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	8	R/O	52,57	47,38	90,12%	88,69%	100,00%
25	J.2 Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	da/nu	8	R/O	1	1	100,00%	88,69%	100,00%
26	J.3 Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	8	R/O	71 467	71 467	100,00%	88,69%	100,00%
27	M.1 Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	2	R/O	30,00%	29,44%	98,14%	88,69%	100,00%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 9 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²³
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (12). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.3.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători, formula (11).
6. Datele necesare pentru calcularea realizării indicatorului I.3 nu sunt încă publicate la data întocmirii prezentului raport.

Având în vedere formula (10) prevăzută în paragraful 2.3.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii neexecutivi	100,00%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind calculată fără a lua în considerare indicatorul I.3

²³ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.4 INDICELE DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2025 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2025.

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

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	9
1	N.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	12	R/O	100,00%	106,67%	100,00%	100,00%
2	N.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
3	N.3 Raportarea performanțelor directorilor	%	10	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
4	N.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
5	N.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
6	N.6 Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	10	R/O	50,01%	84,76%	100,00%	100,00%
7	N.7 Ponderea componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	10	R/O	66,67%	100,00%	100,00%	100,00%
8	N.10 Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	15	R/O	4	19	100,00%	100,00%
9	N.11 Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	5	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
10	N.12 Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	2	R/O	33,33%	4,84%	14,53%	14,53%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.1.4.2 de mai sus
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragraful 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²⁴, formula (14). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.

Având în vedere formula (13) prevăzută în paragraful 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii nefinanțari privind guvernarea corporativă, pentru administratorii neexecutivi	98,29%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

²⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.5 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII NEFINANCIARI

Tabelul următor prezintă sintetic categoriile de indicatori cheie de performanță nefinanțari pentru administratorii neexecutivi, ponderile asociate acestora conform prevederilor anexei 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²⁵, precum și indicii de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 40 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanciari pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	30	100,00%
2	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	40	100,00%
3	Indicatori de performanță privind guvernanta corporativă	30	98,29%

Mențiuni:

1. Datele din coloana 2 sunt cele menționate în paragraful 2.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători - Tabelul 4.
2. Datele din coloana 3 sunt cele prezentate în paragrafele 7.2.2, 7.2.3, respectiv 7.2.4 de mai sus.

Având în vedere formula (6) prevăzută în paragraful 2.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari, pentru administratorii neexecutivi	99,49%	Foarte bine
---	---------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind determinată fără a lua în considerare indicatorii al căror grad de realizare nu a putut fi calculat la data elaborării prezentului raport

²⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.6 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚA AL ACTIVITĂȚII ADMINISTRATORILOR NEEEXECUTIVI

Tabelul următor prezintă sintetic categoriile de indicatori cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi, ponderile asociate acestora conform prevederilor anexei 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători²⁶, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 41 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	50	100,50%
2	Indicatori de performanță nefinanțari	50	99,49%

Mențiuni:

1. Datele din coloana 2 sunt cele menționate în paragraful 2.1 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători - Tabelul 1.
2. Datele din coloana 3 sunt cele prezentate în paragrafele 7.2.1, respectiv 7.2.5 de mai sus.

Având în vedere formula (1) prevăzută în paragraful 2.1 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	99,99%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, deoarece:

- c) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari este calculat pe baza datelor preliminate, neauditare
- d) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari este determinat fără a lua în considerare indicatorii al căror grad de realizare nu a putut fi calculat la data elaborării prezentului raport

²⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 2025 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	92,45%	71,68%	77,53%	88,69%	100,00%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	93,54%	92,71%	99,11%	88,69%	100,00%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	65 000,000	253 626,000	25,63%	88,69%	100,00%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	85 000,000	72 274,000	100,00%	88,69%	100,00%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	6,00%	-7,33%	0,00%	88,69%	100,00%
6	VI.1 Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	20	R/O	272,00	338,16	100,00%	88,69%	100,00%
7	VII.1 CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	3	R/O	500 000,000	683 908,000	100,00%	88,69%	100,00%
8	VII.3 Rata cheltuielilor de capital	%	1	R/O	2,29%	21,84%	100,00%	88,69%	100,00%
9	VIII.3 Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	1	R/O	1,00	0,38	38,14%	88,69%	100,00%
10	VIII.5 Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	1	R/O	0,80	0,32	39,67%	88,69%	100,00%
11	VIII.6 Levierul	nr	1	R/O	0,30	0,40	100,00%	88,69%	100,00%
12	VIII.13 Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	1	R/O	1,50	3,13	100,00%	88,69%	100,00%
13	IX.3 Rata de rotație a activelor	nr	1	R/O	0,65	1,11	100,00%	88,69%	100,00%
14	IX.6 Rata de rotație a stocurilor	nr	1	R/O	30,81	37,65	100,00%	88,69%	100,00%
15	IX.8 Rata de rotație a creanțelor	nr	1	R/O	12,10	9,99	82,55%	88,69%	100,00%
16	X.2 Rentabilitatea capitalului propriu	%	1	R/O	4,57%	0,65%	14,19%	88,69%	100,00%
17	X.3 Rentabilitatea activelor	%	1	R/O	0,08%	0,14%	150,00%	88,69%	150,00%
18	X.5 Marja profitului din exploatare	%	1	R/O	1,58%	1,55%	98,33%	88,69%	100,00%
19	X.6 Marja netă a profitului	%	1	R/O	0,49%	0,14%	27,96%	88,69%	100,00%
20	X.7 Rata de creștere a profitului	%	1	R/O	0,80%	-84,91%	0,00%	88,69%	100,00%
21	XI.2 Rata de plată a dividendelor	%	1	R/O	50,00%	0,00%	0,00%	88,69%	100,00%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 20 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători²⁷
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 2.5.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (20). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.5 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (19).

Având în vedere formula (18) prevăzută în paragraful 2.5 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii executivi	100,50%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.2 INDICELE 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 2025 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 43 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1.1 Călători expediați: Total servicii	mii călători	20	R/O	62 000,000	48 534,342	78,28%	88,69%	100,00%
2	A.2.1 Parcursul total al călătorilor: Total servicii	mii călători-km	20	R/O	5 400 000,000	4 492 052,029	83,19%	88,69%	100,00%
3	A.3.1 Parcursul total al trenurilor: Total servicii	tren-km	25	R/O	50 403 122,230	43 858 098,769	87,01%	88,69%	100,00%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	1,97%	0,89%	100,00%	88,69%	100,00%
5	B.2.1 Rata de retenție a clienților: Total servicii	%	7	R/O	75,00%	90,57%	100,00%	88,69%	100,00%
6	C.1.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	88,69%	100,00%
7	C.1.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	68,50%	62,69%	91,52%	88,69%	100,00%
8	C.2.1 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%	88,69%	100,00%
9	C.2.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3	O/R	7 050	8000	88,13%	88,69%	100,00%
10	D.1.3 Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	3	R/O	69,00%	N.A.	-	88,69%	-

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 22 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători²⁸
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului paragrafului 2.6.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (25). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.6.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (24).
6. Datele necesare pentru calcularea realizării indicatorului D.1.3 nu sunt încă publicate la data întocmirii prezentului raport.

Având în vedere formula (23) prevăzută în paragraful 2.6.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii executivi	100,00%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind calculată fără a lua în considerare indicatorul D.1.3

²⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.3 INDICELE 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 2025 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 44 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
11	E.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	%	8	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
12	F.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	%	8	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
13	E.8.7 Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	8	R/O	80,00%	72,73%	90,91%	88,69%	100,00%
14	F.8.5 Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	8	R/O	93,50%	42,70%	45,67%	88,69%	100,00%
15	E.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	7	R/O	40	32	80,00%	88,69%	100,00%
16	E.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	7	R/O	6	2	33,33%	88,69%	100,00%
17	G.4.1 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor: Total servicii	%	6	R/O	48,70%	42,10%	86,45%	88,69%	100,00%
18	G.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km)	kWh/100 km	5	O/R	1 002,40	985,31	100,00%	88,69%	100,00%
19	G.5.6.a Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)	kg/100 km	5	O/R	153,92	167,38	91,96%	88,69%	100,00%
20	H.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	%	8	R/O	67,00%	47,44%	70,81%	88,69%	100,00%
21	I.1 Consumul de energie - variație anuală	%	2	O/R	-1,30%	-8,91%	100,00%	88,69%	100,00%
22	I.2 Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală	%	1	O/R	-1,20%	-12,81%	100,00%	88,69%	100,00%

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
23	I.3 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	1	O/R	-1,90%	-100,00%	100,00%	88,69%	100,00%
24	J.1 Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr	8	R/O	52,57	47,38	90,12%	88,69%	100,00%
25	J.2 Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	da/nu	8	R/O	1	1	100,00%	88,69%	100,00%
26	J.3 Numărul total de instruiți în materie de siguranță	nr	8	R/O	71 467	71 467	100,00%	88,69%	100,00%
27	M.1 Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	2	R/O	30,00%	29,44%	98,14%	88,69%	100,00%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 24 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători²⁹
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^o - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 2.6.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (28). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.6.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (27).
6. Datele necesare pentru calcularea realizării indicatorului I.3 nu sunt încă publicate la data întocmirii prezentului raport.

Având în vedere formula (26) prevăzută în paragraful 2.6.2 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi	100,00%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind calculată fără a lua în considerare indicatorul I.3

²⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.4 INDICELE DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2025 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2025.

Tabelul 45 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2025	Realizat 31.12.2025	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	9
1	N.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	12	R/O	100,00%	106,67%	100,00%	100,00%
2	N.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
3	N.3 Raportarea performanțelor directorilor	%	10	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
4	N.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
5	N.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
6	N.6 Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	10	R/O	50,01%	84,76%	100,00%	100,00%
7	N.7 Ponderea componentelor fixe în remunerarea administratorilor	%	10	R/O	66,67%	100,00%	100,00%	100,00%
8	N.10 Numărul de reuniuni (ședințe) ale consiliului de administrație	nr	15	R/O	4	19	100,00%	100,00%
9	N.11 Rata de participare la reuniunile (ședințele) consiliului de administrație	%	5	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
10	N.12 Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	2	R/O	33,33%	4,84%	14,53%	14,53%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 26 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_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragraful 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători³⁰, formula (30). Valorile sunt ajustate în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (4) din Anexa 2 la HG nr. 639/2023.

Având în vedere formula (29) prevăzută în paragraful 2.6.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele de performanță referitor la indicatorii nefinanțari privind guvernarea corporativă, pentru administratorii executivi	98,29%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

³⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.5 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII NEFINANCIARI

Tabelul următor prezintă sintetic categoriile de indicatori cheie de performanță nefinanțari pentru administratorii executivi, ponderile asociate acestora conform prevederilor anexei 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători³¹, precum și indicii de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 46 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanțari pentru administratorii executivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	30	100,00%
2	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	40	100,00%
3	Indicatori de performanță privind guvernanta corporativă	30	98,29%

Mențiuni:

1. Datele din coloana 2 sunt cele menționate în paragraful 2.6 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători - Tabelul 14 .
2. Datele din coloana 3 sunt cele prezentate în paragrafele 7.3.2, 7.3.3, respectiv 7.3.4 de mai sus.

Având în vedere formula (22) prevăzută în paragraful 2.6 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari, pentru administratorii executivi	99,49%	Foarte bine
---	---------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, fiind determinată fără a lua în considerare indicatorii al căror grad de realizare nu a putut fi calculat la data elaborării prezentului raport

³¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.6 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚA AL ACTIVITĂȚII ADMINISTRATORILOR EXECUTIVI

Tabelul următor prezintă sintetic categoriile de indicatori cheie de performanță pentru administratorii executivi, ponderile asociate acestora conform prevederilor anexei 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători³², precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 47 – 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	50	100,50%
2	Indicatori de performanță nefinanțari	50	99,49%

Mențiuni:

1. Datele din coloana 2 sunt cele menționate în paragraful 2.4 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători - Tabelul 11 .
2. Datele din coloana 3 sunt cele prezentate în paragrafele 7.3.1, respectiv 7.3.5 de mai sus.

Având în vedere formula (17) prevăzută în paragraful 2.4 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	99,99%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

Mențiune: Valoarea este doar orientativă, deoarece:

- a) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari este calculat pe baza datelor preliminate, neauditare
- b) Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari este determinat fără a lua în considerare indicatorii al căror grad de realizare nu a putut fi calculat la data elaborării prezentului raport

³² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 01.07.2025-31.12.2025, 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
Vodă Călin	Director General Adjunct	Sector Comercial Marketing	din data de 29.05.2024
Mitan Dorin	Director	Directia Strategie Dezvoltare	din data de 01.02.2025
Niță Robert Păstorel	Director	Direcția Exploatare	din data de 01.04.2024
Condruz Viorel Ștefan	Director	Direcția Tehnic	din data de 01.04.2024
Serbu Mircea	Director	Direcția Achiziții	din data de 01.04.2024
Iliescu Carmen Andreea	Director	Direcția Marketing	din data de 01.04.2024
Mihai Marian	Director	Direcția Material Rulant	din data de 01.04.2024
Sertu Elena Cătălina	Director	Direcția Financiar	din data de 01.04.2024
Preda Sorin Ionuț	Director	Direcția Comercial	din data de 30.05.2024
Petrișor Nicolae	Revizor General SC		

8.3 EVALUARE PRELIMINARĂ A ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR

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

În semestrul II al anului 2025 directorul general a dus la îndeplinire toate actele necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al Societății, cu respectarea limitelor de competență stabilite de legislația în vigoare, Actul Constitutiv și hotărârile Adunării Generale a Acționarilor, precum și sarcinile care i-au fost atribuite în contractul de mandat încheiat cu Societatea.

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

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

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

CAPITOLUL 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 menține 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.