

RAPORT ANUAL

PRIVIND ACTIVITATEA

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAI DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

ÎN ANUL 2025

RAPORT ANUAL

privind activitatea

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

în anul 2025

Versiune: 1.0

Actualizat: mai 2026

Consiliul de Administrație

Prenume și nume

Semnătura

Gabriel POPA – Președinte

Corneliu Mugurel COZMANCIUC

Sorin Georgel FLUTUR

George MICU

Traian PREOTEASA

Marin STANCU



CUPRINS

Cap. 1	Considerații preliminare	10
Cap. 2	Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății	13
2.1	Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	13
2.1.1	Eficiența economică a transportului feroviar	13
2.1.2	Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	14
2.2	Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	16
2.2.1	Considerații preliminare	16
2.2.2	Externalizarea costurilor transportului rutier	16
2.2.3	Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport	18
2.3	Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru	20
2.3.1	Consecințe asupra transportului feroviar	20
2.3.2	Consecințe asupra economiei naționale	22
2.4	Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport	24
Cap. 3	Prezentare generală a societății și a mediului de business	27
3.1	Structura sistemului de transport	27
3.2	Organizarea sistemului feroviar român	28
3.3	Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică	29
3.4	Organizarea CFR Călători	29
3.5	Contextul de piață	34
3.5.1	Identificarea piețelor și a concurenților	35
3.5.1.1	Piața transporturilor terestre de călători	36
3.5.1.2	Piața transporturilor publice de călători	36
3.5.1.3	Piața transporturilor feroviare de călători	36
3.5.2	Mediul concurențial pe piața transporturilor	37
3.5.2.1	La nivel național	37
3.5.2.2	La nivel internațional	37
3.6	Evoluția CFR Călători pe piețele relevante	37
3.6.1	Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători	37
3.6.2	Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători	39
3.6.3	Evoluția pe piața transporturilor publice de călători	40
3.7	Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	42
Cap. 4	Priorități strategice privind dezvoltarea societății	43
4.1	Considerații de ordin general	43
4.2	Obiective strategice generale	43
4.3	Obiective strategice specifice	44
4.4	Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății	44
4.5	Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății	46
4.6	Măsuri prioritare pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	47
4.6.1	Reconsiderarea modului de tarifare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	47
4.6.2	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	49

4.6.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	53
4.6.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre.....	55
4.6.5	Reevaluarea patrimoniului societății	57

Cap. 5 Aspecte relevante privind activitatea societății în perioada analizată 59

5.1	Analiza principalilor indicatori economico-financiar pe baza bilanțului de verificare.....	59
5.1.1	Veniturile societății	61
5.1.1.1	Veniturile din exploatare	61
5.1.1.1.1	Veniturile din transportul de calatori	61
5.1.1.1.2	Veniturile din compensatii de la bugetul de stat	62
5.1.1.1.3	Veniturile auxiliare.....	62
5.1.1.1.4	Veniturile din vanzare marfuri	63
5.1.1.2	Veniturile financiare	63
5.1.2	Cheltuielile societății	63
5.1.2.1	Cheltuielile de exploatare	63
5.1.2.1.1	Cheltuielile materiale.....	63
5.1.2.1.2	Cheltuielile cu personalul	65
5.1.2.1.3	Alte ajutoare	66
5.1.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	66
5.1.2.1.5	Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii.....	66
5.1.2.2	Cheltuielile financiare	67
5.1.3	Rezultatul activității	67
5.2	Execuția bugetului de venituri și cheltuieli	68
5.2.1	Veniturile societății	68
5.2.2	Cheltuielile societății	69
5.3	Analiza pe baza de bilanț.....	71
5.3.1	Posturile de activ	71
5.3.2	Posturile de pasiv	73
5.4	Factori de risc financiar.....	77
5.4.1	Riscul de piață	77
5.4.1.1	Riscul valutar	77
5.4.1.2	Riscul de preț.....	78
5.4.1.3	Riscul de rată a dobânzii privind fluxul de numerar și valoarea justă	78
5.4.2	Riscul de credit	78
5.4.3	Riscul de lichiditate	78
5.4.4	Evenimente ulterioare datei bilanțului neajustabile	78
5.4.5	Raportarea privind durabilitatea.....	79
5.5	Realizarea obligațiilor de serviciu public.....	80
5.5.1	Indicatorul tren-km	81
5.5.2	Indicatorul călători expediați	87
5.5.3	Indicatorul călători-km.....	92
5.6	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	99
5.6.1	Materialul rulant	99
5.6.1.1	Material rulant motor.....	99
5.6.1.2	Vagoane	99
5.6.2	Resursele umane.....	104
5.6.3	Energia pentru tracțiune	105
5.6.3.1	Consumul de motorină	105
5.6.3.1	Consumul de energie electrică	106
5.7	Investiții.....	107
5.7.1	Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile	107

5.7.2	Investiții finanțate de la bugetul de stat	108
5.7.3	Investiții finanțate din fonduri proprii	108
5.8	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	109

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 111

6.1	Pentru administratorii neexecutivi	111
6.1.1	Indicatorii financiari	111
6.1.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	111
6.1.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	112
6.1.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	115
6.1.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice.....	115
6.1.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	115
6.1.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	120
6.1.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	120
6.1.3.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	121
6.1.4	Indicatorii privind governanța corporativă	125
6.1.4.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind governanța corporativă	125
6.1.4.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind governanța corporativă	126
6.1.4.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	126
6.1.4.2.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	128
6.1.4.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	130
6.1.4.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	130
6.1.4.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	132
6.2	Pentru administratorii executivi	134
6.2.1	Indicatorii financiari	134
6.2.1.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	134
6.2.1.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	135
6.2.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	138
6.2.2.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice.....	138
6.2.2.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	138
6.2.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	143
6.2.3.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	143
6.2.3.2	Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	144
6.2.4	Indicatorii privind governanța corporativă	148
6.2.4.1	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind governanța corporativă	148
6.2.4.2	Realizarea indicatorilor de performanță privind governanța corporativă	149
6.2.4.2.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	149
6.2.4.2.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	151
6.2.4.2.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	153
6.2.4.2.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	153
6.2.4.2.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	155

Cap. 7 Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor 157

7.1	Indicele de realizare a finanțării din fonduri publice	157
7.2	Pentru administratorii neexecutivi	158
7.2.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	158
7.2.2	Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice.....	160
7.2.3	Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	161
7.2.4	Indicele de performanță referitor la indicatorii privind governanța corporativă	163
7.2.5	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari	164
7.2.6	Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	165
7.3	Pentru administratorii executivi	166
7.3.1	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	166

7.3.2	Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice.....	168
7.3.3	Indicele de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	169
7.3.4	Indicele de performanță referitor la indicatorii privind guvernarea corporativă	171
7.3.5	Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanțari	172
7.3.6	Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	173
Cap. 8 Activitatea directorilor societății		174
8.1	Directorii CFR Călători.....	174
8.2	Echipa de management executiv.....	175
Cap. 9 Recomandări		176
9.1	Recomandări formulate în cadrul raportului aferent semestrului I	176
9.2	Recomandări formulate în cadrul raportului aferent semestrului II	177

LISTA FIGURI

Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar	14
Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	15
Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	18
Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	19
Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	20
Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România	20
Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene	21
Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România	21
Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România	22
Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	23
Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar	25
Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	26
Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	28
Figura 14 – Aria de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători	30
Figura 15 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România	37
Figura 16 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători	38
Figura 17 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România	39
Figura 18 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători	39
Figura 19 – Transport public vs transport individual în România	40
Figura 20 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	40
Figura 21 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	41
Figura 22 – Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre	41
Figura 23 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	42
Figura 24 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății	43
Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății	45
Figura 26 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății	46
Figura 27 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	51
Figura 28 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	53
Figura 29 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	55

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății.....	44
Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății.....	45
Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății.....	46
Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011.....	109
Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.....	111
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi.....	112
Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi.....	115
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi.....	115
Tabelul 9 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.....	120
Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.....	121
Tabelul 11 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii neexecutivi.....	125
Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi.....	126
Tabelul 13 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei.....	127
Tabelul 14 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi.....	128
Tabelul 15 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi.....	129
Tabelul 16 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi.....	130
Tabelul 17 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi.....	131
Tabelul 18 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi).....	132
Tabelul 19 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi.....	133
Tabelul 20 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.....	134
Tabelul 21 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi.....	135
Tabelul 22 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi.....	138
Tabelul 23 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....	138
Tabelul 24 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	143
Tabelul 25 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	144
Tabelul 26 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii executivi.....	148
Tabelul 27 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi.....	149
Tabelul 28 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei.....	150
Tabelul 29 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi.....	151
Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi.....	152

Tabelul 31 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi	153
Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi.....	154
Tabelul 33 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi).....	155
Tabelul 34 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi	156
Tabelul 35 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice.....	157
Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	158
Tabelul 37 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	160
Tabelul 38 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	161
Tabelul 39 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi	163
Tabelul 40 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanciaripentru administratorii neexecutivi	164
Tabelul 41 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi.....	165
Tabelul 42 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	166
Tabelul 43 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....	168
Tabelul 44 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	169
Tabelul 45 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi	171
Tabelul 46 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță nefinanciaripentru administratorii executivi	172
Tabelul 47 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi.....	173

CAPITOLUL 1

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

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

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

Raportul este structurat astfel:

Cap. 2 - Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cap. 4 - Priorități strategice privind dezvoltarea societății

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

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

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

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind activitatea societății în anul 2024, respectiv:

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

Cap. 6 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

În acest capitol sunt prezentate valorile realizate la data de 31.12.2024 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare.

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

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

Cap. 7 - Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor

În acest capitol este cuantificat indicele global de performanță al activității consiliului de administrație, pe baza metodologiei aprobate de Adunarea Generală a Acționarilor prin Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat.

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

Cap. 8 - Activitatea directorilor societății

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

Cap. 9 - Recomandări

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

Anexa – Raport de durabilitate

În anexă este prezentată raportul de durabilitate, întocmit în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

CAPITOLUL 2

ASPECTE ESENȚIALE PRIVIND PERSPECTIVELE STRATEGICE ALE SOCIETĂȚII

2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAȘ

2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAȘ

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 FEROVIAI

Există adeseori tentația de a considera transportul feroviar drept un mod de transport ineficient 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.**

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

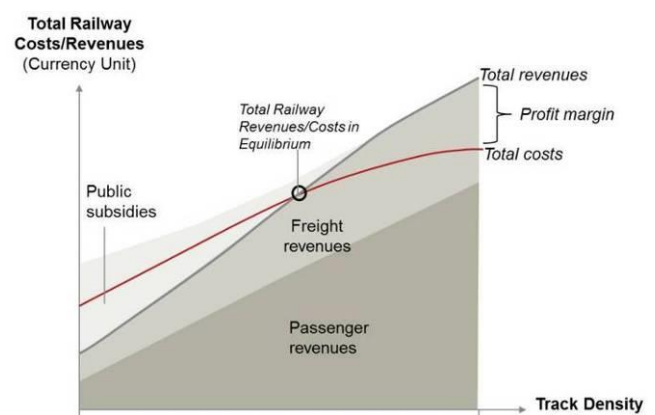


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

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

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

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

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

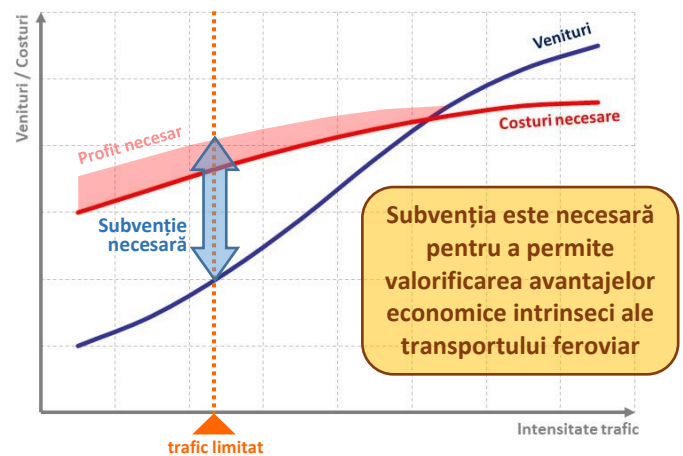


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

2.2.1 CONSIDERAȚII PRELIMINARE

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

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

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

2.2.2 EXTERNALIZAREA COSTURILOR TRANSPORTULUI RUTIER

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

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

- Operatorii 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.

2.2.3 FINANȚAREA PUBLICĂ ASIMETRICĂ A MODURILOR DE TRANSPORT

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

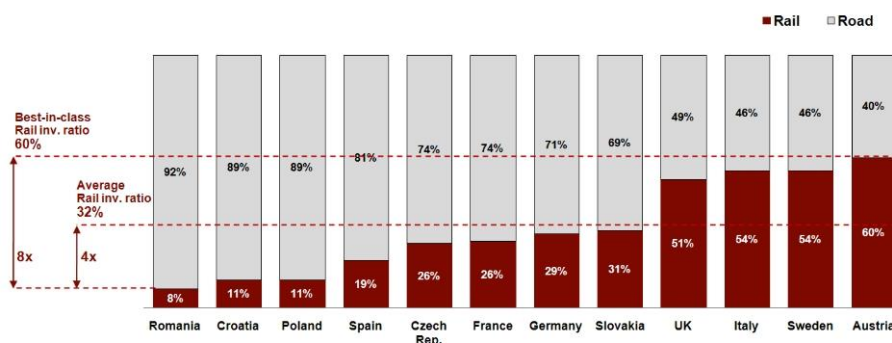
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția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

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

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

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

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



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

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

A.T. Kearney_080429_v01 3

Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

Sursa: Studiu efectuat de A.T. Kearney

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

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

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

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

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

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

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

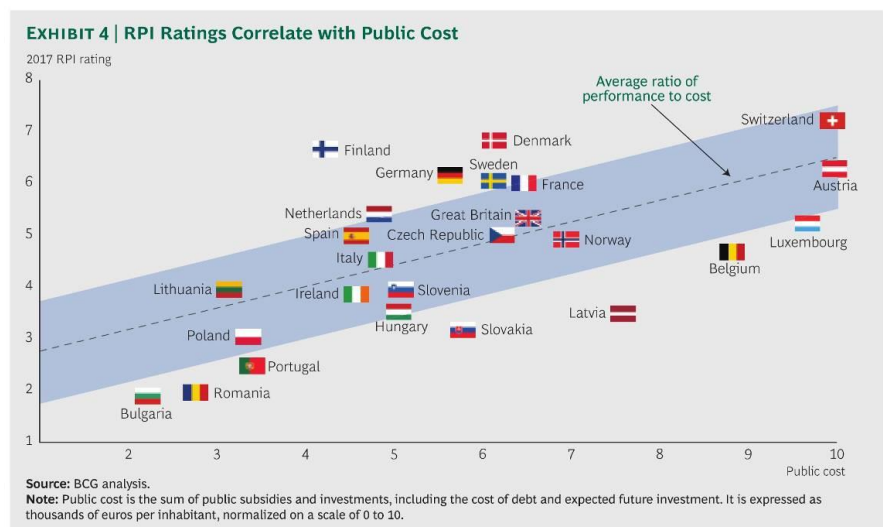


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

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

2.3 CONSECINȚE ALE DISTORSIONĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT TERESTRU

2.3.1 CONSECINȚE ASUPRA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

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

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

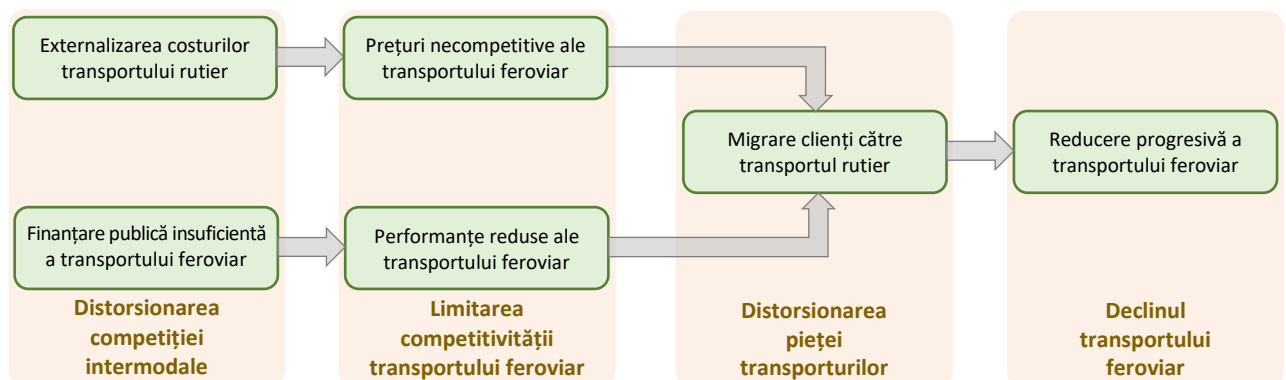


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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

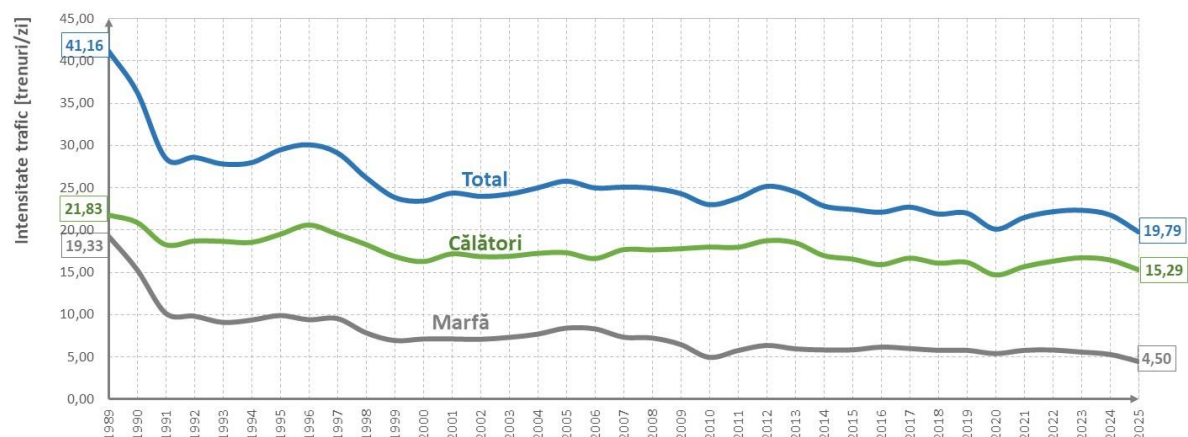


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate, date CFR SA

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

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

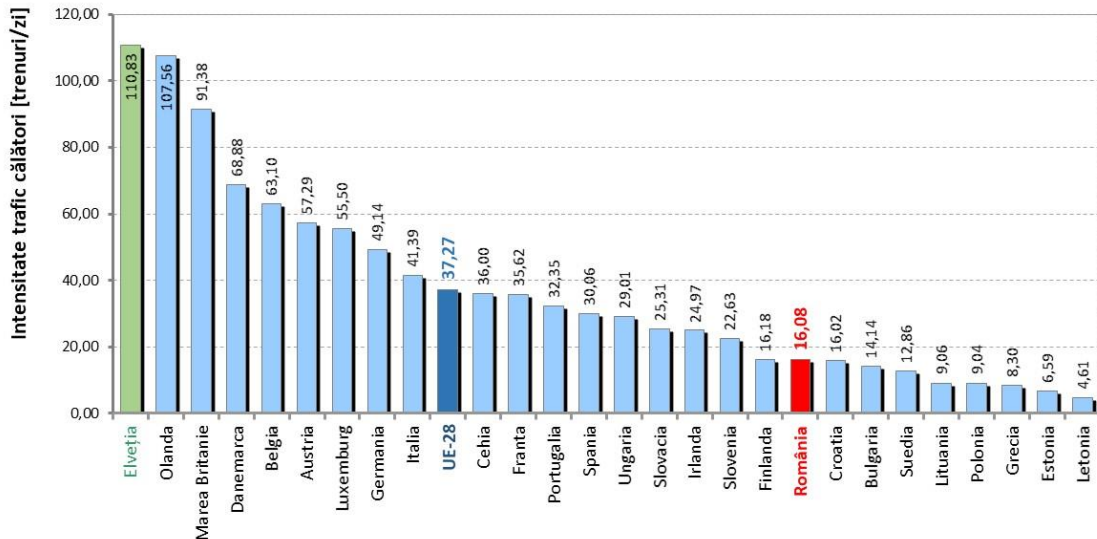


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

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

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

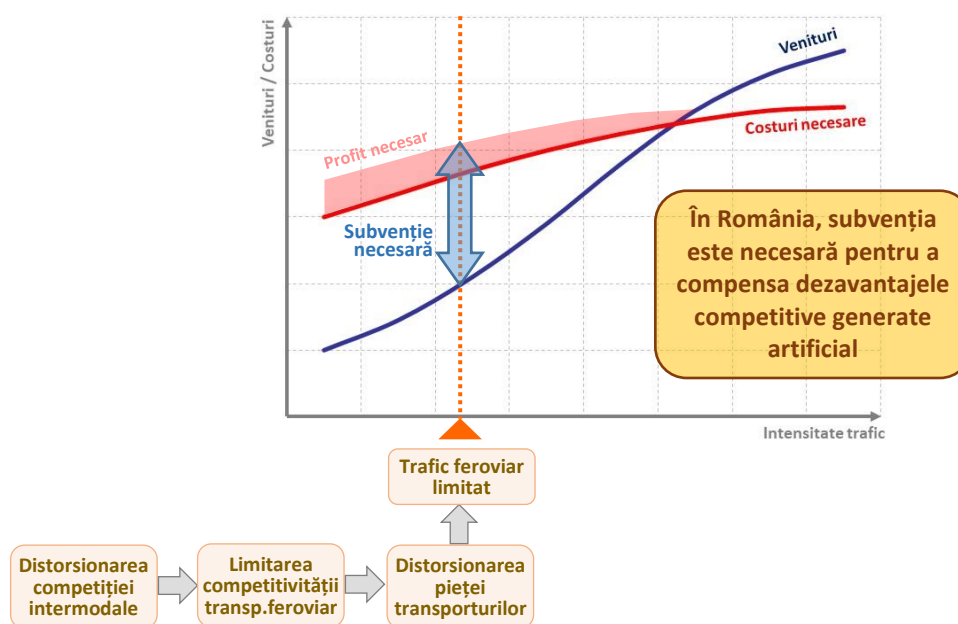


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

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

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

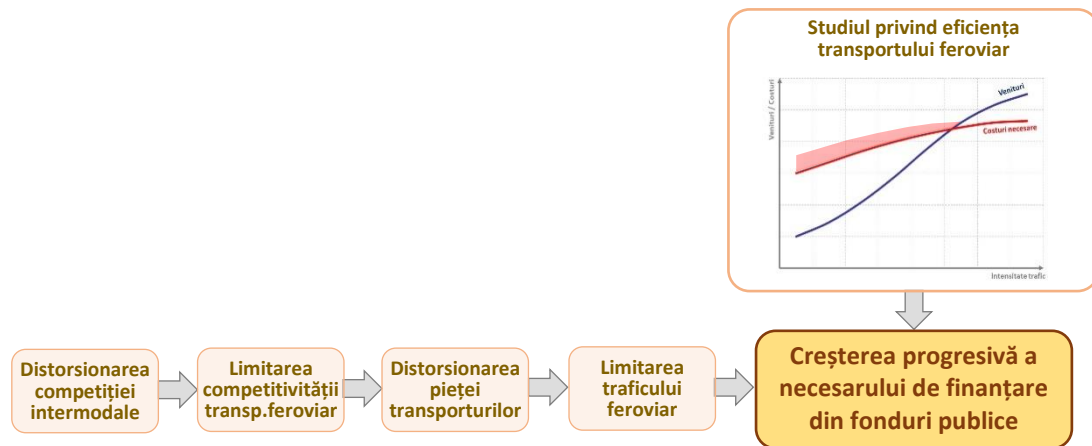


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

Trebuie însă precizat că menținerea actualii 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 priorității a transportului feroviar. La nivelul României, pierderea a 5,3% din PIB generată de transportul rutier nu a condus încă la reacții semnificative.

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

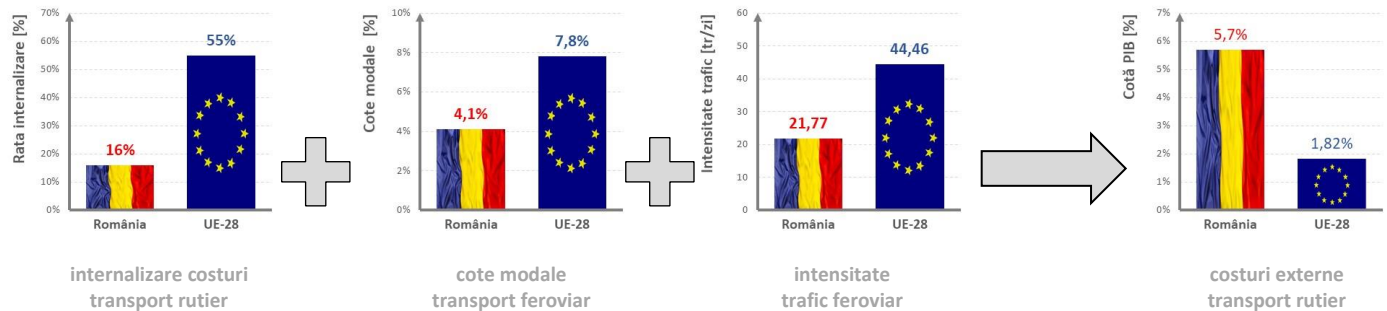


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerentele prezentate în paragrafele au evidențiat următoarele aspecte relevante:

- a) 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).
- b) 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.
- c) 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.

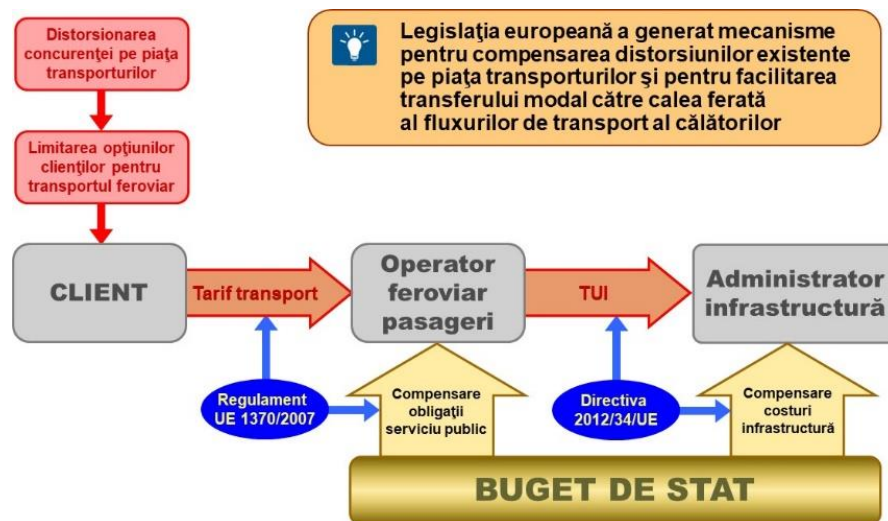


Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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.

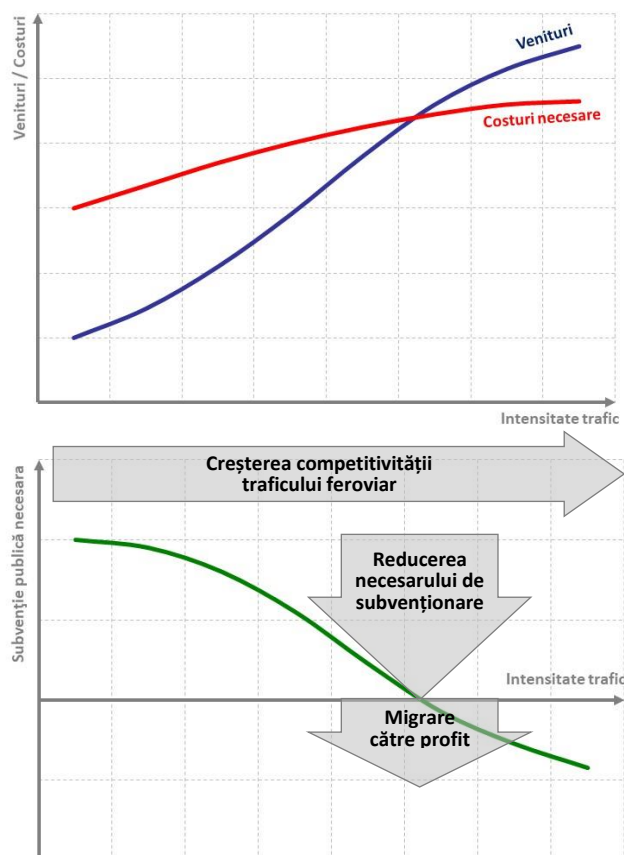


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

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 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.

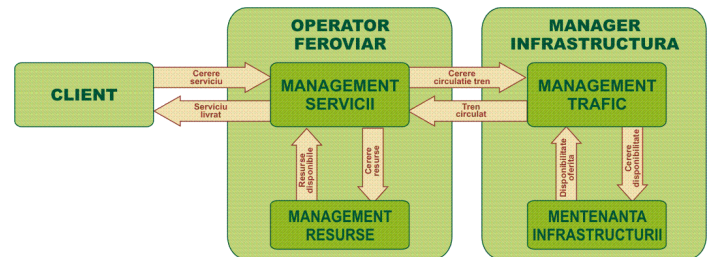


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

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

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

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

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

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

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

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

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

SNTFC CFR CALATORI SA este inmatriculata la Registrul Comertului sub numarul J40/9764/1998, avand cod de identificare fiscala CUI RO 11054545 si un capital social de 2.210.878.240 lei.

Activitatea principala a SNTFC CFR CALATORI SA este transportul interurban de calatori pe calea ferata CAEN 4910.

3.4 ORGANIZAREA CFR CĂLĂTORI

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

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

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

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

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

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

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

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

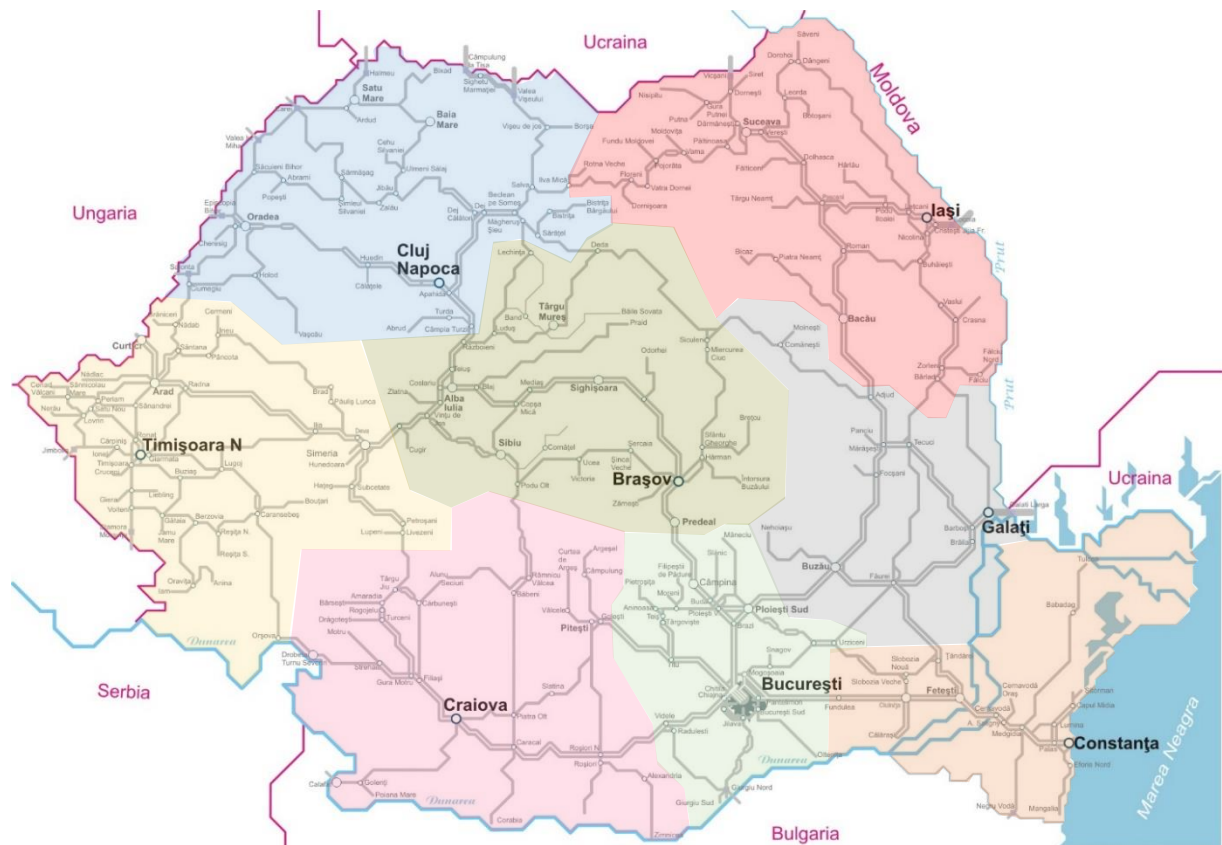


Figura 14 – Aria de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători

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

Conform art. 1 alin. (4) din HG nr. 584/1998 societatea a înființat prin Hotărâre a Guvernului filiale, la data de 31 decembrie 2024 existând o singură filială, respectiv Societatea Comercială de Reparații Locomotive “ C.F.R. – S.C.R.L. Brasov”-S.A. la care este acționar unic, valoarea participațiilor fiind de 366 mii lei.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pentru modificarea Deciziei de înlesnire la plată nr.74965/01.07.2024 (ce menține valabilitatea înlesnirii la plată acordată prin Decizia de inlesnire nr.65418/08.05.2023) prin includerea în noul grafic de eşalonare a obligațiilor bugetare principale declarate în perioada ianuarie 2024-mai 2024 si a obligațiilor bugetare aferente lunii iulie 2024, în valoare totala de 59.272.939 lei precum si pentru prelungirea graficului de eşalonare la plată a obligațiilor bugetare principale de la 7 ani la 10 ani, Societatea de Reparatii locomotive C.F.R.-S.C.R.L. BRASOV S.A. a depus la data de 20.09.2024 la ANAF BRASOV, Cererea de modificare a deciziei de inlesnire la plată împreună cu Planul de restructurare ajustat, aprobat prin Hotararea AGA nr.13 din 19.09.2024, Testul creditorului privat si Raportul de evaluarea patrimoniului actualizat.

La data de 07.10.2024, ANAF BRASOV a comunicat deciziile de modificare a deciziei de inlesnire la plata a obligatiilor bugetare cu un nou grafic de esalonare, deciziile de modificare a amânării la plată a dobanzilor, penalităților si a tuturor accesoriilor. Fiind indeplinite conditiile de a beneficia de modificarea planului de restructurare oferita de Ordonanta 6/2019, la data de 07 octombrie 2025, DGRFP Brasov a emis Decizia nr. 54025 de esalonare la plata a obligatiilor bugetare pe o perioada de 105 luni in suma de 91.151.990 lei, conform graficului de esalonare incepand cu data de 25 septembrie 2024 pana in mai 2033.

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

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

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

În cursul anului 2021, CFR Calatori a achiziționat 243 acțiuni în entitatea Eurail B.V., înregistrată în Olanda, la costul de achiziție de **1,20** mii lei (equiv. 243 EUR), detinând un interes minoritar, fără influență semnificativă.

S.N.T.F.C "CFR Calatori" S.A. SA a fost administrată în anul 2025 în sistem unitar, având un președinte de Consiliu de Administrație.

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

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

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

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

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

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

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 Hotărârea AGA nr. 25/20.11.2024, 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, prelungirea mandatului fiind aprobată prin HAGA nr.6/07.04.2025.

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 Hotărârea AGA 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.

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 Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor nr.13/17.07.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii au aprobat numirea domnului Mihai DRĂGAN, în funcția de membru provizoriu în Consiliul de Administrație, pentru o perioadă de maximum 5 luni, cu posibilitatea prelungirii, o singură dată, pentru încă 2 luni, pentru motive întemeiate, începând cu ziua următoare datei de ținere a ședinței.

Prin Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor nr. 20/15.12.2025 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii au luat act de încetarea de drept a mandatului domnului Mașala Ionuț Laurențiu și domnului Bucureanu Victoraș Florian, prin ajungerea la termen în data de 22.11.2025 și au aprobat prelungirea mandatului domnului Drăgan Mihai, cu 2 (două) luni, până la data de 18.02.2026.

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
- Dragan 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:

- ✓ **Comitetul de Nominalizare și Remunerare** - prin Decizia nr. 9 din 15.02.2023 - în următoarea componență:
 - Popa Gabriel – Președinte
 - Flutur Sorin Georgel - membru
 - Ștefănescu Rela-Nicoleta – membru
- ✓ **Comitetul de Audit** - prin Decizia nr. 10/15.02.2023 și Decizia nr. 94/20 decembrie 2024 - în următoarea componență:
 - Stancu Marin – membru
 - Mașala Ionuț Laurențiu – membru
 - Bucureanu Victoraș Florian - membru
- ✓ **Comitetul de Gestionare a Riscurilor** - prin Decizia nr. 94/20.12.2024 - în următoarea componență:
 - Popa Gabriel – membru
 - Flutur Sorin – Georgel - membru
 - Bucureanu Victoraș Florian - membru

În urma procedurii de selecție, prin Decizia Consiliului de Administrație nr.55/23.10.2023, domnul Traian Preoteasa a fost numit director general pentru perioada cuprinsă între 23.10.2023 și 13.02.2027.

3.5 CONTEXTUL DE PIAȚĂ

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

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

3.5.1 IDENTIFICAREA PIEȚELOR ȘI A CONCURENȚILOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.1.1 Piața transporturilor terestre de călători

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

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

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

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

3.5.1.2 Piața transporturilor publice de călători

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

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

3.5.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători

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

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

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

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

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

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

3.5.2 MEDIUL CONCURENȚIAL PE PIAȚA TRANSPORTURILOR

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

3.5.2.1 La nivel național

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

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

3.5.2.2 La nivel internațional

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

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

3.6 EVOLUȚIA CFR CĂLĂTORI PE PIEȚELE RELEVANTE

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

3.6.1 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR FERUVIARE DE CĂLĂTORI

La începutul anului 2026 CFR Călători deține o poziție dominantă pe piața transporturilor feroviare de călători, cu o cotă de piață de 84,01% și o cotă a opțiunilor de călătorie de 75,08%.

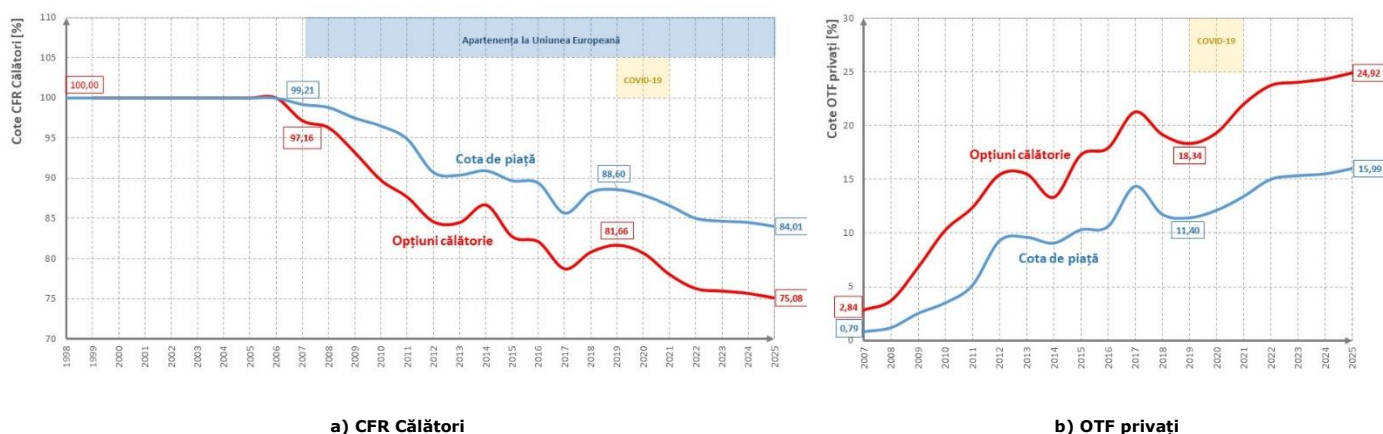


Figura 15 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR Călători

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

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

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

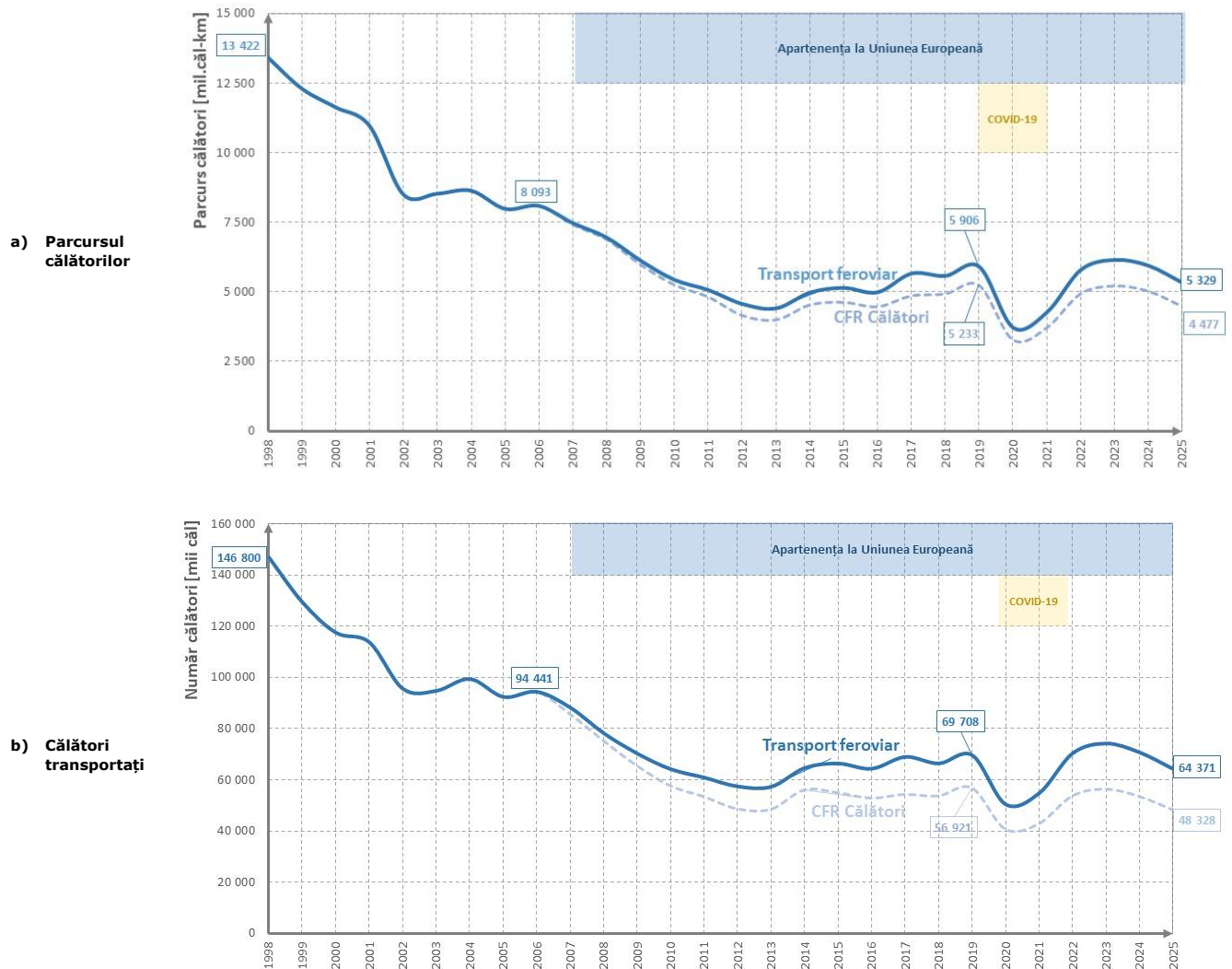


Figura 16 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

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

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

3.6.2 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR TERESTRE DE CĂLĂTORI

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

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

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

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

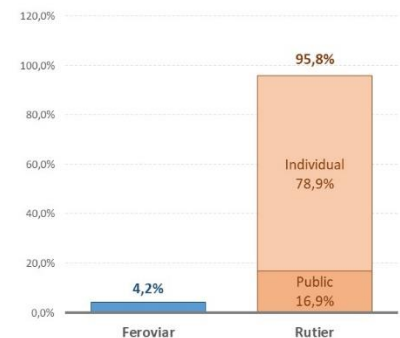


Figura 17 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

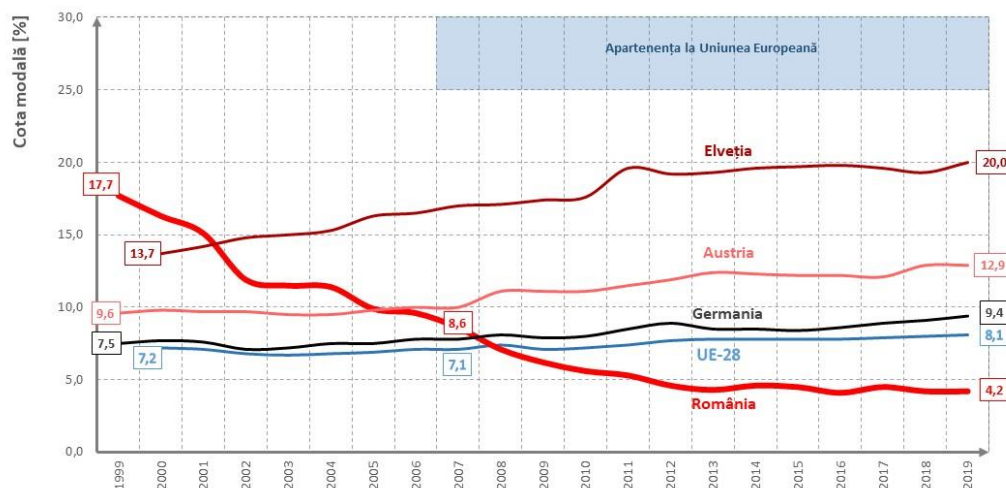


Figura 18 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

Sursa: Eurostat

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

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

3.6.3 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR PUBLICE DE CĂLĂTORI

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

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

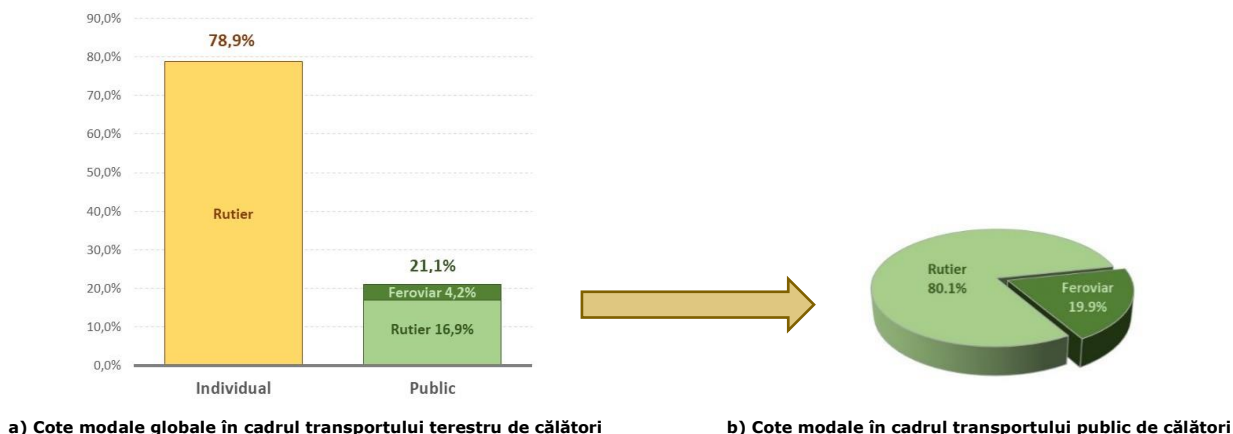


Figura 19 – Transport public vs transport individual în România

Sursa: Eurostat

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

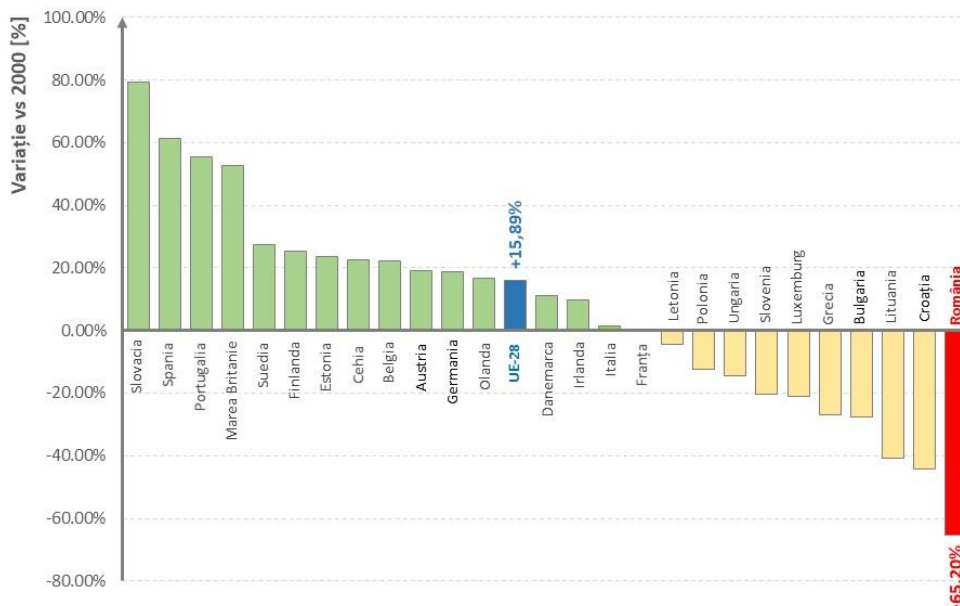


Figura 20 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

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

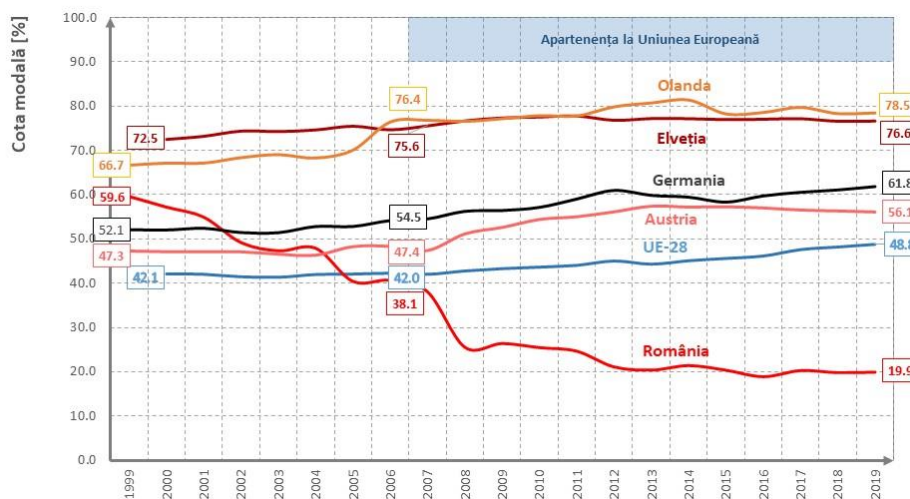


Figura 21 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

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

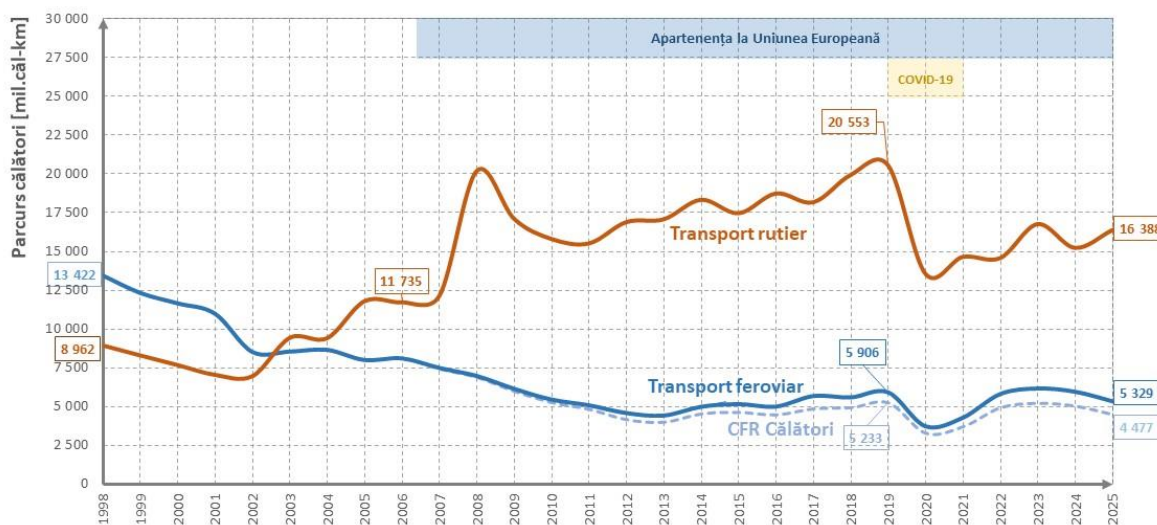


Figura 22 – Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

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

3.7 EVOLUȚIA REZULTATELOR FINANCIARE ALE CFR CĂLĂTORI

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



Figura 23 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

Sursa: date CFR Călători

Se observă că rezultatele societății au fost preponderent negative. Media rezultatelor brute pe întreaga perioadă de funcționare este reprezentată pe grafic cu linie punctată și relevă o **pierdere medie anuală de -126 193 mii lei/an**. Analizele relevă că la nivelul anului 2013 pierderile cumulate ale societății au ajuns deja la un nivel comparabil cu venitul total anual. Mai mult decât atât, începând din anul 2020 *pierderile cumulate au depășit nivelul veniturilor anuale ale societății*.

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

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

CAPITOLUL 4

PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA SOCIETĂȚII

4.1 CONSIDERAȚII DE ORDIN GENERAL

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

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

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

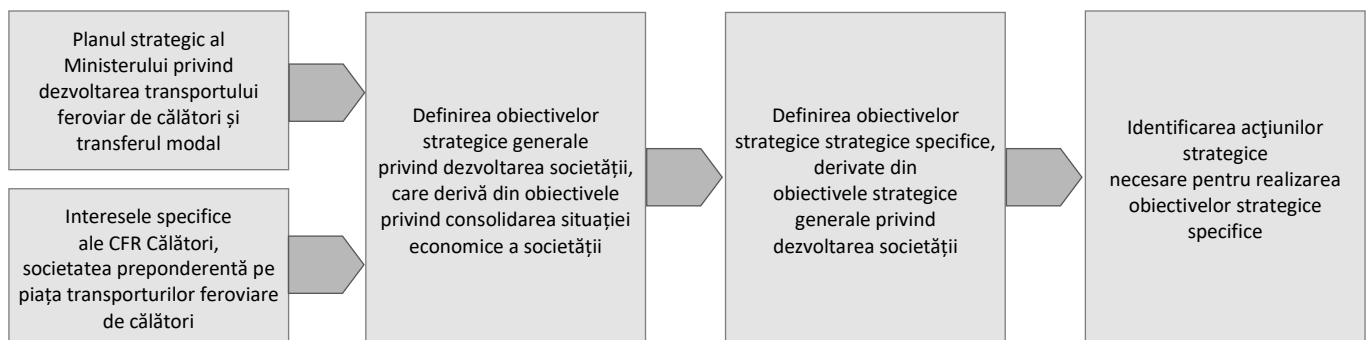


Figura 24 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

4.2 OBIECTIVE STRATEGICE GENERALE

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

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

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

Obiectiv strategic general nr. 2: Reducerea costurilor societății

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

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

4.3 OBIECTIVE STRATEGICE SPECIFICE

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

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

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

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

4.4 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR SOCIETĂȚII

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

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

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

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

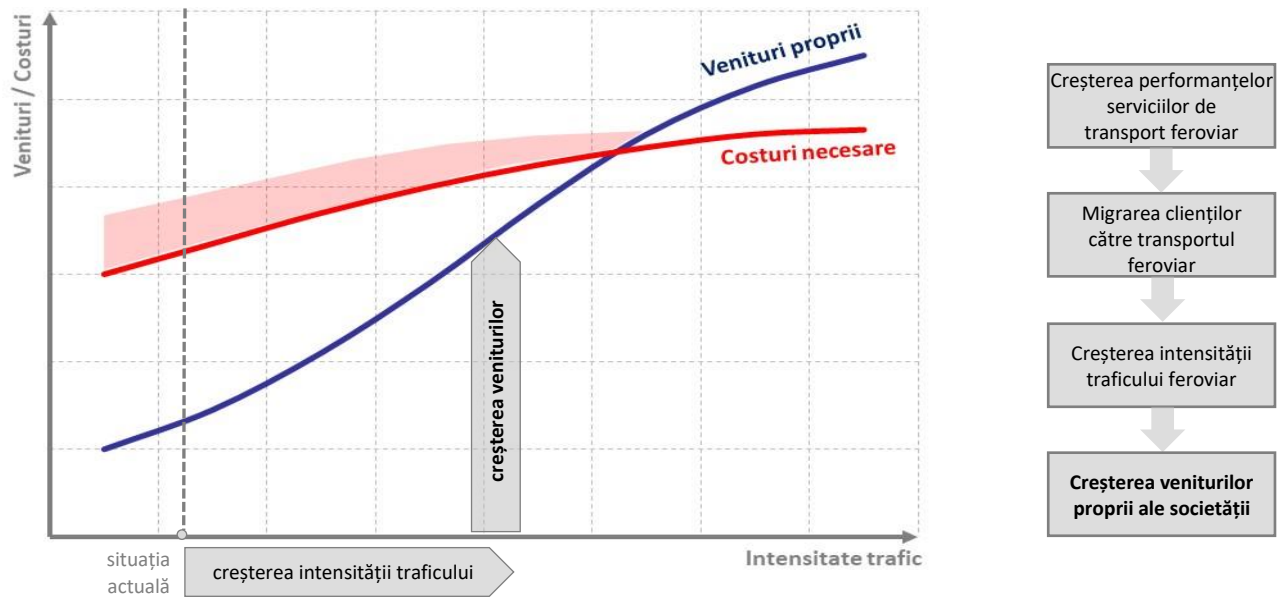


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății

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

4.5 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND REDUCEREA COSTURILOR SOCIETĂȚII

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

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

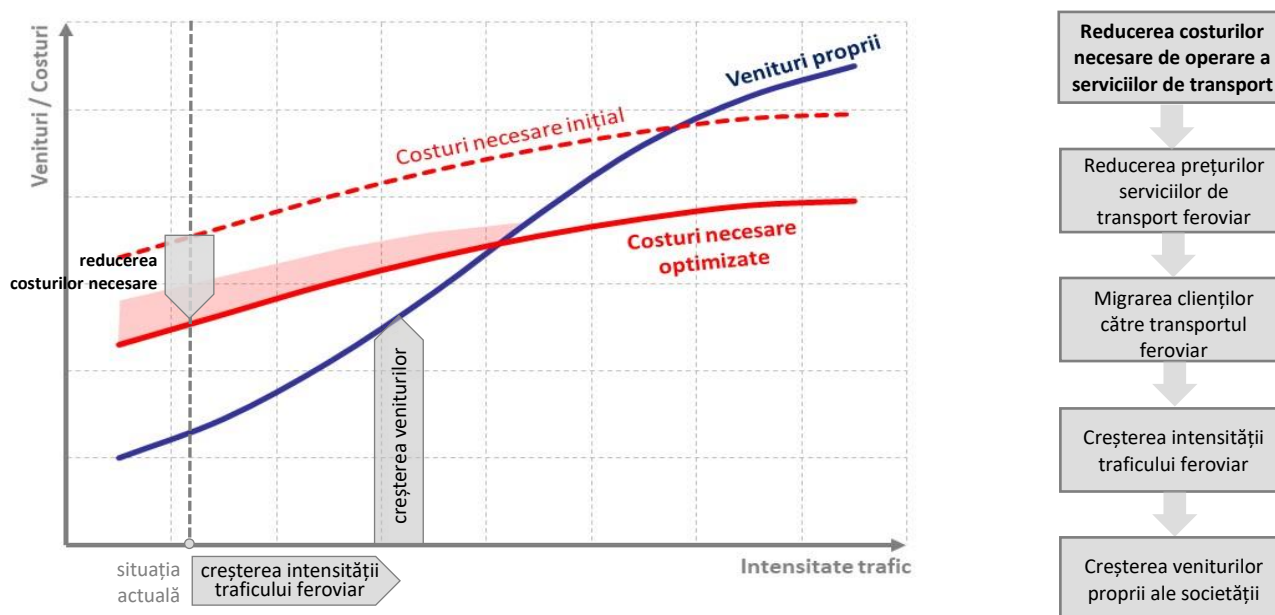


Figura 26 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

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

Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății

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

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

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

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

Necesitate și oportunitate

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

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

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

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

4.6.2 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. Implicat, **CFR SA nu poate conta pe o creștere semnificativă a veniturilor proprii aferente traficului feroviar de călători în perioada 2023-2026.**

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

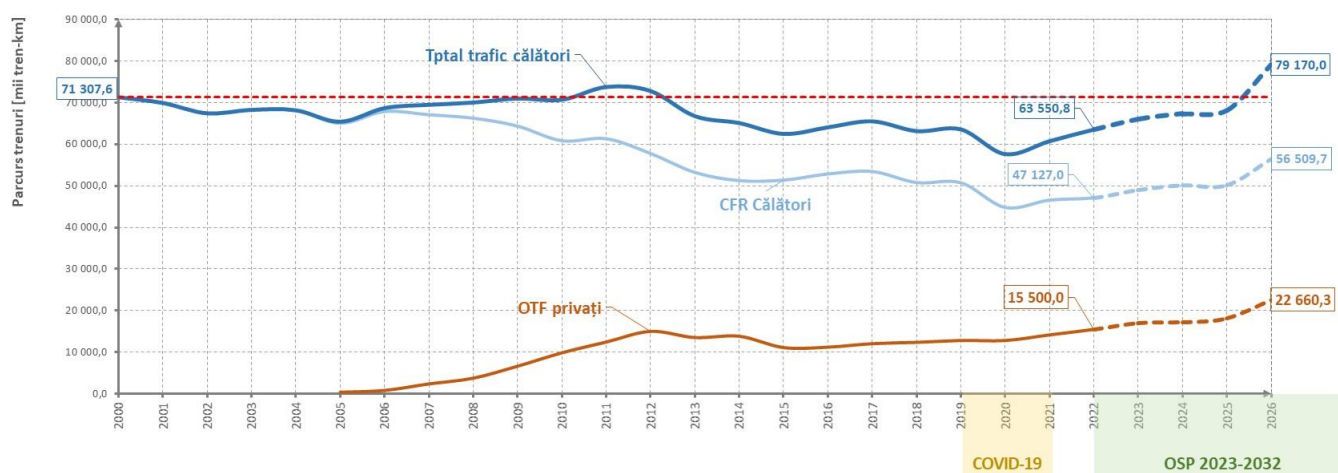


Figura 27 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

4.6.3 RECONSIDERAREA MODULUI DE DIMENSIONARE A COMPENSAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC DE INTERES NAȚIONAL PRIVIND TRANSPORTUL 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 28 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026
a) Valoarea compensației [mii lei]
b) Compensația unitară [lei/tren-km]

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

4.6.4 CORELAREA ȘI INTEGRAREA SISTEMELOR DE SERVICII PUBLICE PRIVIND TRANSPORTUL 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

Mentiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

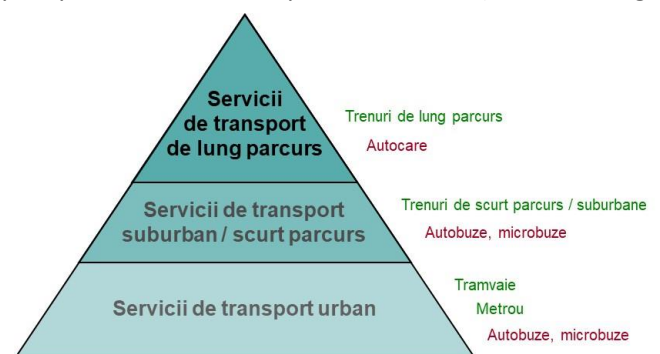


Figura 29 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6.5 REEVALUAREA PATRIMONIULUI SOCIETĂȚII

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

Necesitate și oportunitate

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

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

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

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

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

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

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

Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

- Având în vedere că materialul rulant reprezintă o componentă semnificativă din activele totale ale societății, reevaluarea acestei categorii ar avea o relevanță mai mare în determinarea valorii reale (de piață) a societății.
- Spre deosebire de modelul costului, modelul reevaluării permite înregistrarea atât a câștigurilor cât și a pierderilor de valoare. Câștigurile sau pierderile din modificarea prețurilor pieței cu privire la mijloace fixe sunt raportate în perioada în care apar, capitalurile proprii ale societății fiind afectate în același sens.
- Având în vedere că societatea înregistrează pierderi, și luând în considerare faptul că începând cu anul 2012 societatea nu a mai beneficiat de subvenții de la bugetul de stat pentru investiții, singura sursă de finanțare a investițiilor pentru societate o reprezintă sursele proprii din valoarea amortismentului care este reinvestit an de an. Având în vedere că în ultimii ani s-au efectuat modernizări la materialul rulant există posibilitatea ca activul net al societății să crească.
- În cazul în care activul net va crește, implicit indicatorii financiari vor crește, ceea ce va influența în mod pozitiv posibilitatea de finanțare a societății, valoarea societății va crește. În acest context trebuie înșă 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 această capitalizare să fie considerată ajutor de stat și aici amintim achiziționarea unui audit extern care să aibă ca obiect subcompensarea și, ulterior, notificarea Comisiei Europene.

CAPITOLUL 5

ASPECTE RELEVANTE PRIVIND ACTIVITATEA SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

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

Societatea a întocmit situațiile financiare individuale IFRS pentru anul 2024 în conformitate cu prevederile Legii Contabilității nr. 82/1991 republicată, cu *Ordinului nr. 2844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară*, cu modificările și completările ulterioare coroborat cu prevederile *Ordinului nr. 666/2015 privind aplicarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele internaționale de raportare financiară de către unele entități cu capital de stat* și cu prevederile *Ordinului nr. 107/2025 privind principalele aspecte legate de întocmirea și depunerea situațiilor financiare anuale și a raportărilor contabile anuale ale operatorilor economici la Agenția Națională de Administrare Fiscală*.

Tabelul următor prezintă rezultatele obținute în anul 2024 comparativ cu anul 2023:

INDICATORI	EXECUTIE 2023 [mii lei]	EXECUTIE 2024 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
I. VENITURI TOTALE	3,762,255	3,498,022	-264,233	92.98
A. VENITURI DE EXPLOATARE	3,756,026	3,497,597	-258,429	93.12
1.CALATORI din care:	1,330,674	1,178,592	-152,082	88.57
Incasari numerar(CCL)	589,126	596,377	7,251	101.23
Facturari si decontari din care:	741,548	582,215	-159,333	78.51
alte venit.tr.international	46,343	47,238	895	101.93
elevi	194,963	195,185	222	100.11
studenti	154,627	95,306	-59,321	61.64
2.COMPENSATIE din care:	2,113,428	2,032,861	-80,567	96.19
pentru tarife	2,112,578	2,005,863	-106,715	94.95
subv CSP L1	849	26,803	25,954	
3.AUXILIARE din care:	309,390	279,916	-29,474	90.47
a.venit.pt.inv.inreg.coresp.amortizarii calculate	148,015	150,757	2,742	101.85
b.venituri din provizioane	100,426	39,701	-60,725	39.53
c.venit.datorate de personal	402	106	-296	26.37
d.venit.din redev.,locatii de gest.(chirii)	6,905	7,465	560	108.11
e.venit.din vanzarea activelor	902	1,139	237	126.27
f. alte venituri reprezentand: a.dobanda legala si penalitati af. facilitatilor in relatia cu ARF si MTI si ind. inflatie af. creantei	28,924	21,180	-7,744	73.23
4. VANZARE DE MAFURI	2,534	6,228	3,694	245.78
B. VENITURI FINANCIARE	1,122	425	-697	37.88
C. VENIT DIN IMPOZIT PE PROFIT	5,107	3,267	-1,840	63.97

INDICATORI	EXECUTIE 2023 [mii lei]	EXECUTIE 2024 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
II.TOTAL CHELTUIELI	3,754,810	3,541,424	-213,386	94.32
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE	3,702,050	3,493,805	-208,245	94.37
1.CHELTUIELI MATERIALE	1,222,678	1,084,461	-138,217	88.70
1.1. MATERII PRIME,MATERIALE	60,803	57,284	-3,519	94.21
1.2. COMBUSTIBIL din care:	195,224	170,056	-25,168	87.11
motorina	188,843	164,874	-23,969	87.31
1.3. ENERGIE SI APA din care:	302,239	249,726	-52,513	82.63
energie electrica	285,007	232,437	-52,570	81.55
apa	5,565	5,810	245	104.40
gaze naturale	9,621	9,045	-576	94.01
energie termica	2,046	2,434	388	118.96
1.4. CHELTUIELI PRIVIND AMORTIZARE, PROVIZIOANE, SI AJUSTARI PT. DEPRECIERI din care:	368,070	348,406	-19,664	94.66
deprecieri din reevaluare imobilizari corporale	2,882	410	-2,472	14.23
amortizare	330,232	329,423	-809	99.76
provizioane	27,717	11,536	-16,181	41.62
investitii imobiliare	1,163	867	-296	74.55
amortizare active supuse IFRS 16	6,076	6,170	94	101.55
1.5. REPARATII din care:	296,342	258,989	-37,353	87.40
SCRL intretinere	187,311	178,993	-8,318	95.56
2. CHELTUIELI CU PERSONALUL	1,698,538	1,603,611	-94,927	94.41
2.1. DREPTURI PERSONAL	1,571,572	1,481,124	-90,448	94.24
2.2 C.A.S	29,079	26,513	-2,566	91.18
2.7 FOND DE SOLIDARITATE	13,611	15,082	1,471	110.81
2.8 TICHETE DE MASA	48,906	47,545	-1,361	97.22
2.9 CHELT. PRIV. CONTRIBUTIA ASIG PT. MUNCA	35,370	33,347	-2,023	94.28
2.A. ACTUAR IAS 19	0	0	0	0!
3. ALTE AJUTOARE	16,091	14,155	-1,936	87.97
4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL.din care:	190,609	225,411	34,802	118.26
chelt.cu deplasările	2,363	2,082	-281	88.11
despagubiri, amenzi, penalitati	44,864	60,384	15,520	134.59
drepturi salariale castigate in instanta	829	6,170	5,341	744.27
chelt. cu protocolul	110	118	8	107.27
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	49,786	13,448	137.01
CHIRII SPATII	8	6	-2	75.00
TELEFOANE CFR	1,734	1,811	77	104.44
GEIP	1,005	1,068	63	106.27
CICE	11,153	15,767	4,614	141.37
ANEXA 4 si 6	22,438	31,134	8,696	138.76
B.CHELTUIELI FINANCIARE	30,940	31,586	646	102.09
C. IMPOZITUL PE PROFIT AMANAT	5,107	3,267	-1,840	63.97
D. CHELT.CU IMOZITUL MINIM PRIV.CIFRA DE AFACERI	14,027	12,722	-1,305	

INDICATORI	EXECUTIE 2023 [mii lei]	EXECUTIE 2024 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
E. ALTE CHELT. CARE NU APAR IN ELEM.DE MAI SUS	2,686	3,311	625	
PROFIT (PIERDERE)	7,444	-43,402	-50,846	

5.1.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

Veniturile totale cuprind :

- A. Veniturile din exploatare inregistreaza la 31 decembrie 2025 o diminuare cca.7% comparativ cu realizarile aceleiasi perioade a anului precedent, diminuarea fiind influentata pe de o parte: de usoara crestere cu cca.1,23% a veniturilor proprii din CCL iar pe de alta parte de diminuarea cu 21.49%, a facturilor si decontarilor; de diminuare cu 5,05% a compensatiei bugetare pentru tarife respectiv cu 107 mii lei, de diminuarea cu 9,53% a veniturilor auxiliare si de crestere de 45,78% a veniturilor din vanzare de marfuri.
- B. Veniturile financiare realizate la 31.12.2025 sunt mai mici decat realizarile aferente perioadei precedente cu suma de 697 mii lei, ca urmare a diferentelor de curs valutar .

5.1.1.1 Veniturile din exploatare

Veniturile din exploatare cuprind:

5.1.1.1.1 Veniturile din transportul de calatori

Veniturile din transportul de calatori inregistreaza in anul 2025 o diminuare cu 6,88% comparativ cu anul 2024 motivat de urmatoarele aspecte:

- veniturile din CCL inregistreaza o crestere cu 1,23%, la data de 31 decembrie 2025 comparativ cu anul 2024 respectiv o crestere cu suma de 7.251 mii lei fiind influentata de:

1. majorarea **tarifelor de deservire generala** in transportul feroviar public de calatori ca urmare
2. majorarea cotei standard de TVA de la 19% la 21% incepand 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 ;
3. aplicarii 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

- veniturile din facturari si decontari, respectiv permise si facilitati inregistreaza o diminuare cu 21,49% la 31 decembrie 2025 comparativ cu anul 2024, respectiv cu suma cumulata de 159.333 mii lei.

- 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”.

Evolutia veniturilor din legitimatii de călătorie în anii 2025, 2024 (vânzări directe la ghișeu și on-line)

mii lei

Indicatori	Anul	ian.	feb.	mar.	apr.	mai	iun.	iul.	aug.	sept.	oct.	nov.	dec.	Total
	2025	40,868	37,632	40,686	48,428	47,007	60,108	70,880	63,652	50,779	48,183	39,496	48,658	596,377
	2024	38,526	38,993	40,091	46,527	49,573	56,954	69,752	64,867	47,829	49,367	39,052	47,595	589,126
Venituri incasate direct(ghiseu si vanzare online-CCL)	%	94	104	99	96	105	95	98	102	94	102	99	98	99

5.1.1.1.2 Veniturile din compensatii de la bugetul de stat

In conformitate cu prevederile HG nr.584/1998 Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori desfasoara activitati de interes public national si social avand in principal ca obiect de activitate efectuarea transportului feroviar public de calatori pentru care incaseaza de la bugetul de stat compensatii ce trebuie sa acopere diferenta dintre costurile reale de transport si tarifele stabilite cu avizul autoritatilor publice competente, la care se adauga o cota de profit rezonabila stabilita in contractele de servicii publice in vigoare.

Prin H.G nr. 494/2025 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2025 al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. - Călători" - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a fost aprobată o compensatie in valoare de 1.739.025 mii lei.

Ulterior, conform Actelor Aditionale la Contractele de servicii publice incheiate intre CFR Calatori si Autoritatea pt. Reforma Feroviara, s-a alocat de la bugetul de stat o compensatie aferenta anului 2025 in suma de **2.032.666 mii lei**.

5.1.1.1.3 Veniturile auxiliare

Veniturile auxiliare la 31 decembrie 2025 sunt cu 9,53% in scadere comparativ cu aceiasi perioada a anului trecut ca urmare, pe de o parte, de diminuare semnificativa a veniturilor din provizioane cu 60,47%, rezultate din reversarea la venituri a provizioanelor constituite in anii precedenti pentru facturi de penalitati facturate catre CN CFR, Reloc, etc., pentru care s-au constituit dosare juridice; de diminuarea cu 26,37% a veniturilor datorate de personal; iar pe de alta parte, din cresterea a veniturilor din subventii corespunzatoare amortizarii calculate (ct.7584) cu 1,85%; de cresterea a veniturilor din redevente si locatii de gestiune (chirii) cu 8,11% de cresterea veniturilor din vanzarea activelor cu 26,27% .

Cumulat in anul 2025, societatea a reversat venituri din provizioane si ajustari pentru depreciere privind activitatea de exploatare in suma de **39.701 mii lei** din care in central societate s-a reversat suma de 18.042.mii lei, sunt neimpozabile si reprezinta in principal:

- **5.925 mii lei** reversare provizion reprezentand portiunea aferenta platii beneficiilor pentru pensii aferente anului 2025;
- **509 mii lei** reversare concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2023-2024 si efectuate in anul 2025;
- **7.772 mii lei** reversare venituri din ajustari pentru deprecierea activelor curente reprezentand penalitati din care : Autoritatea de Reforma Feroviara = 2.036.707,52 lei; Remarul 16 Februarie = 1.115.430,34 lei; Reloc Craiova = 2.491.296,92 lei; Constructii CFR= 2.064.077,99 lei; altii = 65.363,74 lei pentru sume incasate cu intarziere;
- **428 mii lei** reversare provizion accesorii ANAF cf: Decizia nr. 519/2013 si Decizia de impunere FMC nr.443/30.06.2017, Decizia nr.8451/2/2018; in baza Deciziilor de esalonare la plata a obligatiilor fiscale nr. 51692/21.11.2023 si 454/08.08.2024;
- **10.269 mii lei** Central CFR Calatori reversare concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu

provizioane, concedii neefectuate in 2024, efectuate in 2025;

- **8.430** mii lei sucursala Bucuresti reversare concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2024, efectuate in 2025;
- **1.654** mii lei sucursala Craiova reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2024, efectuate in 2025;
- **964** mii lei sucursala Timisoara reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2024, efectuate in 2025;
- **2.453** mii lei sucursala Brasov reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2024, efectuate in 2025.

5.1.1.1.4 Veniturile din vanzare marfuri

Veniturile din vanzare marfuri sunt in crestere cu 145,78% față de realizările aceleiași perioade a anului precedent.

5.1.1.2 Veniturile financiare

Veniturile financiare realizate la 31.12.2025 sunt mai mici decât realizările aferente perioadei precedente cu suma de 697 mii lei ca urmare a diferențelor de curs valutar favorabile .

În consecință, veniturile totale înregistrează o diminuare cu 7.02% în suma de 264.233 mii lei față de realizările anului precedent.

5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale (cu pondere predominantă cheltuielile din exploatare) înregistrează o diminuare cu 5,68% în anul 2025 față de anul 2024, respectiv cu suma de 213.386 mii lei, influențată pe de o parte, de reducerea cheltuielilor la toate categoriile de cheltuieli respectiv de: materii prime și materiale; drepturi de personal; alte ajutoare; taxa de acces pe infrastructura; a amortizării imobilizărilor corporale, a provizioanelor și ajustărilor pentru deprecierea activelor curente; a cheltuielilor cu combustibilul, și energia electrică de tracțiune și pe de altă parte de creșterea a cheltuielilor financiare; a cheltuielilor cu despăgubiri, amenzi și penalități; de alte cheltuieli cu infrastructura și drepturi salariale castigate în instanță.

5.1.2.1 Cheltuielile de exploatare

Cheltuieli de exploatare sunt în scădere cu 5,63% respectiv cu suma de 208.245 mii lei față de realizările anului trecut. Cheltuielile de exploatare cuprind:

5.1.2.1.1 Cheltuielile materiale

Cheltuielile materiale: în reducere cu 11,30% respectiv cu suma de 138.217 mii lei și sunt formate din:

1. Cheltuielile cu materii prime și materiale

Cheltuielile cu materii prime și materiale sunt mai mari mici cu 5,79% în anul 2025 comparativ cu nivelul cheltuielilor cu materii prime și materiale în anul 2024.

2. Cheltuielile cu combustibilul

Cheltuielile cu combustibilul la anul 2025 sunt mai mici cu 12.89%, respectiv cu valoarea de 25.168 mii lei comparativ cu realizările anului 2024.

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

În cursul anului 2024 au fost achiziționate 28.533 tone motorina cu un pret mediu de 6.620 lei / tona inclusiv acciza medie în perioada 01 ianuarie 2024 – 30 iunie 2024 de 2.190,51 lei/tona și perioada perioada 01 iulie 2024 -31 decembrie 2024 de 2.584,49 lei /tona.

În cursul anului 2025 au fost achiziționate 26.365 tone motorina cu un pret mediu de 6.574 lei / tona inclusiv acciza medie în perioada 01 ianuarie 2025 – 30 iunie 2025 de 2.190,51 lei/tona și perioada perioada 01 iunie 2025 -31 decembrie 2025 de 2.584,49 lei /tona.

Din analiza datelor rezulta o usoara diminuare a pretului mediu a produsului motorina cu cca. 99,31% în anul 2025 comparativ cu anul 2024 în condițiile în care cantitatea de combustibil livrata a scăzut cu cca. 2.168 tone.

3. Cheltuielile cu energia și apa

Cheltuielile cu energia și apa înregistrează o diminuare cu 17,37% respectiv cu suma de 52.513 mii lei în anul 2025 comparativ cu anul 2024 .

În perioada 01.01.2024 - 31.12.2024, la un volum de 30.072.582,73 tren-km remorcă electrică s-au consumat în total 311.093,68 MWh, rezultând un preț mediu de 875,89 lei/MWh (fără TVA).

În perioada 01.01.2025 - 31.12.2025, la un volum de 28.403.521,06 tren-km remorcă electrică s-au consumat în total 299.218,89 MWh, rezultând un preț mediu de 725,53 lei/MWh (fără TVA).

Analizând comparativ perioada 01.01.2025 - 31.12.2025 cu aceeași perioadă a anului 2024, rezultă următoarele:

- a scăzut indicatorul tren-km remorcă electrică cu 5,6 %;
- a scăzut consumul total [MWh] cu 3,82 %;
- a scăzut prețul mediu [lei/MWh, fără TVA] cu 17,17 %.

În anul 2025 cheltuielile cu energia electrică (232.437 mii lei) a reprezentat 93,07% din total cheltuielilor privind utilitățile, în diminuare cu 17,37% față de anul precedent, reducere generată în principal de diminuarea pretului mediu al energiei electrice, respectiv cu 17,17 % și de reducerea indicatorului tren-km remorcă electrică.

4. Cheltuielile cu amortizarea, provizioanele și ajustările pentru depreciere

Cheltuielile cu amortizarea, provizioanele și ajustările pentru depreciere (**inclusiv amortizarea investițiilor imobiliare**) și **amortizarea activelor luate cu chirie pe termen lung aferente drepturilor de utilizare pe termen lung** înregistrează o diminuare cu cca 5,34% comparative cu anul 2024 fiind influențată de o usoară diminuare cu 0,24% a amortizării și de diminuarea cu 58,38% a cheltuielilor privind constituirea provizioanelor și deprecierea activelor curente.

Un alt aspect care influențează valoarea cheltuielilor cu amortizarea îl reprezintă aplicarea standardului IFRS 16 fapt ce a condus la ajustarea cheltuielilor (ct.612) reprezentând chiriile stabilite prin contracte comerciale mai mari de un an și înregistrarea acestor cheltuielile privind chiria de spații, terenuri etc., astfel ca în contul 685 (**amortizarea activelor luate cu chirie pe termen lung aferente drepturilor de utilizare pe termen lung**) s-a înregistrat suma de **6.170 mii lei, în creștere față de suma înregistrată în anul 2024 cu suma de 94 mii lei.**

În anul 2025, societatea a constituit *provizioane reprezentând cheltuieli de exploatare privind provizioanele, ajustări pentru depreciere imobilizărilor și provizioane pentru deprecierea activelor curente și ajustările pentru deprecierea imobilizărilor în curs*, în suma de 11.946 mii lei din care central societate a constituit *provizioane pentru riscuri și cheltuieli din care*

Cheltuieli privind ajustările pentru depreciere active circulante în cuantum de 5.643 mii lei conform IFRS 9.

La nivel de societate s-au constituit provizioane privind concediile neefectuate în anul 2025 în suma totală de 1.736 mii lei, din care în central suma de 213 mii lei;

Provizioanele sunt constituite în conformitate cu prevederile OMFP nr.2844/12.12.2016 pentru aprobarea Reglementarilor contabile conform cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară, cu modificările și completările ulterioare.

5. Cheltuielile cu reparațiile materialului rulant

Cheltuielile cu reparațiile materialului rulant au fost mai mici cu 12,60 % respectiv cu suma de 37.353 mii lei în anul 2025 față de anul 2024. La valoarea de 296.342 mii lei, se adaugă suma de 63.028 mii lei, care a majorat valoarea mijloacelor fixe, conform prevederilor OMFP nr.2844/2016 pentru aprobarea Reglementarilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară. În acest sens a fost menținută politica contabilă privind capitalizarea reparațiilor conform Procedurii nr.3920/11.06.2015 privind repartizarea lucrărilor de reparații pe cheltuieli sau în valoarea activelor spre a fi contabilizate, conform Deciziei Directorului General nr. 26/12.06.2015.

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

Cheltuielile cu reparațiile care au majorat valoarea mijloacelor fixe reprezentând material rulant (vagoane și locomotive) față de anul 2024 s-au diminuat cu 46.519 mii lei, cca.57%, de la suma de 109.546 mii lei în anul 2024 la 63.028 mii lei în anul 2025.

5.1.2.1.2 Cheltuielile cu personalul

Cheltuielile cu personalul s-au diminuat cu suma de 94.927 mii lei, respectiv cu 5,59% în anul 2025 comparativ cu cheltuielile înregistrate în anul 2024, cauzate în principal de:

1. Cheltuielile cu drepturi de personal

Cheltuielile cu drepturi de personal s-au diminuat în anul 2025 cu suma de 90.448 mii lei, respectiv cu 5,76% față de cheltuielile cu drepturile de personal înregistrate în anul 2024.

Cheltuielile cu salariile sunt influențate, *pe de o parte* de aplicarea Contractului Colectiv de Muncă pentru anii 2025-2026 începând cu data de 25.06.2025 care a prevăzut o creștere cu cca.7% ca urmare a majorării salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată, *pe de alta parte* de reducerea numărului mediu de personal de la 10.597 salariați la 31.12.2024, la 10.192 salariați la 31.12.2025.

2. Alte categorii de cheltuieli cu personalul

Cheltuielile din categoriile „Alte categorii de cheltuieli cu personalul” s-au diminuat corespunzător creșterii drepturilor de personal și reprezintă contribuțiile sociale care cuprind, contribuția angajaților și a angajatorului pentru asigurările sociale datorată bugetului asigurărilor sociale de stat și asigurările sociale de sănătate cât și contribuția asiguratorie pentru muncă.

3. Cheltuielile cu tichetele de masă

Cheltuielile cu tichetele de masă înregistrează o diminuare cu suma de 1.361 mii lei respectiv cu 2,78% la 31.12.2025 față de 31.12.2024, urmare a aplicării art. XL din Legea nr.296/2023, respectiv acordarea de tichete de masă personalului ale cărui salarii lunare nete sunt de până la 8.000 lei inclusiv.

Castigul mediu brut (**cheltuieli cu salariile**) în anul 2025 a fost în valoare de 12.114 lei/salariaț, în scădere cu cca 1,98% față de anul 2024 urmare a diminuării numărului mediu de personal de la 10.597 în anul 2024 la 10.192 în anul 2025, respectiv cu 3,82 % mai mic în anul 2025 față de anul 2024 .

Ponderele cheltuielilor de personal în totalul cheltuielilor societății este de 45,28%, iar a cheltuielilor cu drepturi salariale este de 41,82%. Angajații societății fac parte din programul de pensii al statului român, pentru care societatea achită lunar contribuțiile aferente.

În cheltuielile de personal au fost incluse indemnizațiile pentru Consiliul de Administrație în suma de 699 mii lei.

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.

5.1.2.1.3 Alte ajutoare

Cheltuielile din categoria „Alte ajutoare” înregistrează o diminuare cu cca.12,83% față de anul 2024.

5.1.2.1.4 Alte cheltuieli de exploatare

Cheltuielile din categoria „Alte cheltuieli de exploatare” în sumă de 275.197 mii lei (225.411+49.786), au o pondere de 7,77% din totalul cheltuielilor, în creștere cu suma de 48.250 mii lei față de anul precedent și detaliate în tabelul următor.

Nr crt.	Tip Cheltuiala	mii lei			
		2024	2025	DIF	%
		1	2	3=2-1	4=2/1*100
	Alte cheltuieli de exploatare, din care în principal:	226,947	275,197	48,250	121
1	Prestatii efectuate de terti în suma de , din care:	141,839	159,472	17,633	112
-	Prestatii executate de CNCFR și filiale (inclusiv chirii, servicii informatice, telefonie, servicii NON-TUI)	36,338	49,786	13,448	137
-	Cheltuieli salubritate, deratizare material rulant și spații, curătoare chimică, calcat lenjerie	47,141	50,794	3,653	108
-	întreținere și revizii linii, manipulare acumulatori, paza, servicii PSI, imprimate bonuri FC13, comanda și prestatii personal, prestatii auto, utilități, proiecte și devize lucrări, servicii medicale, exploatare centrale termice, prestatii piese schimb, serv CENAFER, reparații întreținere utilaje, etc.	30,781	29,768	-1,014	97
-	prestatii locomotive și vagoane	2,802	1,993	-809	71
-	Cheltuieli ASFR, AFER și AGIFER	5,447	10,002	4,555	184
2	Chirii spații (altele decât CNCFR SA)	1,838	1,968	130	107
3	Amenzi și penalități din care:	44,855	60,384	15,529	135
-	deductibile	23,523	39,659	16,136	169
-	nedeductibile	21,332	20,725	-607	97
4	Drepturi salariale castigate și Cheltuieli de executare	1,039	6,539	5,501	629
5	Impozite și taxe, din care:	16,069	15,992	-77	100
-	cheltuiala nedeductibilă (TVA autorizatii, permise, cotizatii cai ferate straine, etc)	7,458	7,046	-412	94
-	Impozite și taxe locale- cheltuieli deductibile	8,611	8,946	335	104
6	Cheltuieli posta și telefon	1,118	1,222	104	109
7	Cheltuieli pentru cai ferate straine	1,044	1,125	81	108
8	Cheltuieli cu deplasările și transport bunuri și persoane	14,199	22,429	8,230	158
9	Cheltuieli cu comisioane bancare, asigurări, onorari, colectare numerar	4,946	6,065	1,119	123

5.1.2.1.5 Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii

Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii reprezintă 14,90% din totalul cheltuielilor de exploatare și sunt mai mici cu 4,91% în anul 2025 comparativ cu anul 2024, respectiv cu suma de 26.380 mii lei.

5.1.2.2 Cheltuielile financiare

Cheltuielile financiare, în anul 2025 înregistrează o ușoară creștere cu suma de 646 mii lei, respectiv cu 2,09% comparativ 2024, în principal ca urmare a majorării indicelui ROBOR 1M și a marjei în funcție de care se calculează dobânda aferentă creditelor bancare de exploatare.

Cheltuieli privind impozitul minim pe cifra de afaceri Conform Legii 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung la data de 31 decembrie 2025, este înregistrată suma de 12.090 mii lei reprezentând cheltuieli cu impozitul minim pe cifra de afaceri.

În macheta "Analiza principalilor indicatori economico – financiar" din conținutul prezentului raport, indicatorul "Alte cheltuieli de exploatare" este diminuat cu prestațiile executate de CN CFR și filiale, deoarece acestea sunt evidențiate separat. Comparativ cu datele prezentate în Formularul –cod 20 Situația veniturilor și cheltuielilor, unde sumele reprezentând venituri din subvenții și veniturile din provizioane diminuează cheltuielile, în indicatorii din raport acestea sunt incluse la venituri.

5.1.3 REZULTATUL ACTIVITĂȚII

În anul 2025 societatea a înregistrat o pierdere în suma de 43.402 mii lei, din care:

- 3.791 mii lei profit din activitatea de exploatare;
- 31.161 mii lei pierdere din activitatea financiară;
- 12.721 mii lei impozit minim pe cifra de afaceri;
- 3.311 mii lei alte cheltuieli cu impozitele.

mii lei

Indicatori	Anul 2024	Anul 2025	%	Diferente
0	1	2	3=2/1	4=2-1
Venituri totale	3,656,556	3,458,321	0.95	-198,235
Exploatare	3,655,433	3,457,896	0.95	-197,537
Financiare	1,122	425	0.38	-697
Venituri din impozit pe profit amanat	5,107	3,267	0.64	-1,840
Cheltuieli totale	3,632,398	3,485,691	0.96	-146,707
Exploatare	3,601,458	3,454,105	0.96	-147,353
Financiare	30,940	31,586	1.02	646
Cheltuieli cu impozitul pe profit amanat	5,107	3,267	0.64	-1,840
Cheltuieli cu impozitul minim pe cifra de afaceri	14,027	12,722	0.91	-1,305
Alte cheltuieli cu imp. care nu apar in elem. de mai sus.	2,686	3,311	1.23	625
Rezultat total	24,158	-27,370	-1.13	-51,528
Exploatare	53,975	3,791	0.07	-50,184
Financiare	-29,818	-31,161	1.05	-1,343
Rezultat din impozit pe profit amanat	0	0		0
Cheltuieli cu impozitul minim pe cifra de afaceri	-14,027	-12,722	0.91	1,305
Alte cheltuieli care nu apar in elem. de mai sus.	-2,686	-3,311	1.23	-625
Cheltuieli la 1000lei/venituri totale	992	1008	1.02	16

5.2 EXECUȚIA BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI

Execuția BVC 2025 este în concordanță cu datele prezentate în situațiile financiare anuale.

În execuție, față de prevederile bugetare din BVC 2025 aprobat prin HG nr. 494/2025, veniturile totale sunt realizate în proporție de 93,2 %, respectiv se înregistrează o nerealizare a veniturilor bugetate cu 252.178,94 mii lei, iar cheltuielile totale sunt realizate în proporție de 94,32%, respectiv se înregistrează o economie de 209.809,16 mii lei.

În condițiile mai sus amintite, în anul 2025 se înregistrează o pierdere brută în suma de 27.369,78 mii lei.

În structura, pe elemente de venituri și cheltuieli, execuția bugetară pe anul 2025, înregistrează depășiri sau nerealizări la următoarele capitole, conform sintezei de mai jos:

5.2.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

Veniturile totale sunt realizate în proporție de 93,2%, respectiv înregistrează o nerealizare a veniturilor bugetate cu suma de 252.178,94 mii lei.

În structura veniturile totale se compun din:

Total venituri din exploatare: înregistrează o nerealizare de 6,76% respectiv sunt mai mici cu suma de 250.603,99 mii lei față de buget.

Veniturile din exploatare cuprind, în principal:

a). Venituri din producția vândută: înregistrează o nerealizare de 149.067,36 mii lei, cu următoarea structură:

1) Venituri din vânzarea produselor: sunt aproximativ la același nivel ca în buget.

2) Venituri din servicii prestate: respectiv veniturile din transportul de călători – înregistrează o nerealizare de 11,32% respectiv sunt mai mici cu suma de 150.408,97 mii lei față de buget și reprezintă venituri realizate din transportul călătorilor cât și venituri reprezentând facilități de călătorie efectuate pentru diferite categorii sociale acordate conform prevederilor legale.

Nerealizarea țintei de venituri, este ca urmare atât a nerealizării veniturilor estimate din încasarile la casa stației cât și a estimării optimiste a veniturilor din facilități acordate diferitelor categorii sociale, aceste venituri fiind dependente direct de cererea de transport a călătorilor, imposibil de estimat cu exactitate. Totodată, o altă cauză este nerespectarea graficului de livrare a automotoarelor din cadrul CSPL1 încheiat cu ARF, având în vedere că estimarea de venituri a fost făcută în corespondență cu graficul de livrare a automotoarelor.

3) Venituri din redevențe și chirii (spații, terenuri și altele) sunt la nivelul sumei aprobate prin buget.

4) Alte venituri cuprind venituri din verificări tehnice, refacturări de utilități, prestații diverse, alte venituri etc, ca urmare a majorării tarifelor percepute de CFR Călători la aceste servicii prestate terților și înregistrează o depășire de 25,2% față de buget.

b). Venituri din vânzarea mărfurilor: înregistrează o depășire cu 3.428 mii lei față de buget.

c). Veniturile din subvenții – sunt în suma de **2.032.666,07 mii lei** și înregistrează o depășire cu 293.641,07 mii lei față de valoarea aprobată în BVC 2025.

Prin H.G nr. 494/2025 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2025 al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. - Călători" - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a fost aprobată o compensație în valoare de 1.739.025,00 mii lei.

Ulterior, conform Actelor Aditionale la Contractelor de servicii publice încheiate între CFR Călători și Autoritatea pt. Reforma Feroviara, s-a alocat de la bugetul de stat o compensație aferentă anului 2025 în suma de 2.032.666,07 mii lei, aferentă CSP 2022-2032 și CSP L1 licitat.

d). alte venituri din exploatare – sunt realizate în procent de 35,42 %. Nerealizarea are ca și cauză previzionarea la întocmirea bugetului 2025, la alte venituri de exploatare, atât a diferenței de 10% din subvenția reținută cât și a diferenței până la compensația finală acordată (pentru echilibrarea bugetului).

Veniturile financiare – înregistrează o nerealizare de 1.575 mii lei față de buget.

5.2.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale sunt realizate în proporție de 94,32 %, respectiv înregistrează o economie de 209.809,16 mii lei, care se compune în principal din sumele înregistrate la următoarele capitole bugetare:

Total cheltuieli din exploatare: sunt realizate în proporție de 94,28% respectiv înregistrează o economie de 209.395,44 mii lei față de buget.

A) Cheltuielile cu bunuri și servicii sunt realizate în proporție de 95,78%, respectiv înregistrează o economie de 40.977,55 mii lei.

În structura, cheltuielile cu bunuri și servicii cuprind, în principal, următoarele elemente a căror execuție față de buget se prezintă după cum urmează:

A1. Cheltuieli privind stocurile, sunt realizate în proporție de 99,24%, respectiv înregistrează o economie de 3.703,42 mii lei, cu următoarea structură:

a) Cheltuieli cu materiile înregistrează o economie de 41,56 mii lei.

b) Cheltuieli cu materialele consumabile înregistrează o depășire de 12,03% față de buget, respectiv înregistrează o depășire de 24.186,41 mii lei, din care:

- Cheltuieli cu piese de schimb înregistrează o depășire de 421,99% față de buget, având în vedere necesitatea de reparații la materialul rulant aflat în circulație.

- Cheltuieli cu combustibili, înregistrează o depășire de 7,97% față de buget respectiv înregistrează o depășire de 12.556,02 mii lei.

c) Cheltuieli privind materialele de natura obiectelor de inventar: sunt realizate în proporție de 20,27 %, respectiv înregistrează o economie de 8.240,09 mii lei

d) Cheltuieli cu energia și apa: sunt realizate în proporție de 91,07%, respectiv înregistrează o economie de 24.484 mii lei.

e) Cheltuieli privind marfurile: înregistrează o depășire cu 4.876 mii lei față de buget.

A2. Cheltuieli privind serviciile executate de terți, sunt realizate în proporție de 83,25%, respectiv înregistrează o economie de 52.612,85 mii lei și cuprind în principal:

a) Cheltuieli cu întreținerea și reparațiile: sunt realizate în proporție de 95,90%.

b) Cheltuieli privind chirile: înregistrează o economie de 7.825 mii lei ca urmare a aplicării IFRS 16 conform căruia începând cu 1 ianuarie 2019 se recunosc ca și active, spațiile închiriate, iar cheltuiala cu chiria a fost înlocuită cu cheltuiala cu amortizarea.

c) Cheltuieli cu prime de asigurare: sunt realizate în proporție de 34,92%.

A3. Cheltuieli cu alte servicii executate de terți: reprezentând în principal servicii bancare, serviciile oferite de Informatica Feroviara, salubritate, pază, manevră, remorcari, remizări, prestații vagoane și locomotive, taxe magazinaj, analize laborator, verificări tehnice, refacturări de utilități, sunt realizate în proporție de 108,99%, respectiv înregistrează o depășire cu 15.339 mii lei față de buget.

Cea mai mare depășire se înregistrează la cheltuiala cu transportul de bunuri și persoane, având în vedere transportul auto de înlocuire pentru asigurarea transportului de călători pe rutele pe care se efectuează lucrări majore la infrastructura feroviară, care presupun închiderea totală a liniei.

B) Cheltuieli cu impozite, taxe și varsăminte asimilate- sunt realizate în proporție de 99,95% fără de buget.

C) Cheltuieli cu personalul sunt realizate în proporție de 89,88%, respectiv înregistrează o economie de 182.223 mii lei.

Numarul mediu de personal, bugetat la 10.876 salariați, s-a redus la 10.192 salariați în execuție, astfel încât să-a înregistrat o economie semnificativă a cheltuielilor cu salariile în execuție față de bugetul aprobat.

D) Alte cheltuieli de exploatare sunt realizate în proporție de 101,58%, respectiv înregistrează o depășire cu 13.812,97 mii lei, compusă în principal din:

1. Cheltuielile cu majorări și penalități, înregistrează o depășire de 50.384 mii lei față de buget, având în vedere lipsa de lichidități cu care s-a confruntat societatea, având în vedere neincasarea creanțelor de la ARF și nealocarea compensației la nivelul necesarului conform legislației în vigoare.

2. Cheltuielile cu tariful de utilizare al infrastructurii sunt realizate în proporție de 96,3%, respectiv înregistrează o economie de 19.595 mii lei.

3. Cheltuielile cu amortizările și provizioanele sunt realizate în proporție de 101,96%.

2.Cheltuieli financiare: sunt realizate în proporție de 98,71%, respectiv înregistrează o economie de 414 mii lei.

Ca urmare a veniturilor și cheltuielilor înregistrate în anul 2025, rezultă o pierdere brută de 27.369,78 mii lei, față de profitul aprobat prin BVC 2025 aprobat în valoare de 15.000 mii lei.

Obiective de investiții realizate în cursul anului 2025, cu sursa de finanțare fonduri proprii

"CFR Călători" S.A. a alocat în BVC pentru anul 2025 sume pentru obiective de investiții și dotări independente, pentru Central și SRTFC 1-8, în valoare de **59.000,00 mii lei fără TVA**, realizate în valoare de **11.285,58 mii lei fără TVA**.

Obiectivele de investiții realizate la data de 31.12.2025 pentru Central și SRTFC 1-8 au fost înregistrate astfel:

- CENTRAL cu suma de 8.156,39 mii lei ;
- SRTFC BUCUREȘTI, cu suma de 179,14 mii lei;
- SRTFC CRAIOVA, cu suma de 194,81 mii lei;
- SRTFC TIMIȘOARA, cu suma de 458,00 mii lei;
- SRTFC CLUJ, cu suma de 212,20 mii lei;
- SRTFC BRAȘOV, cu suma de 126,40 mii lei;
- SRTFC IAȘI, cu suma de 1.269,19 mii lei;
- SRTFC GALAȚI, cu suma de 618,59 mii lei;
- SRTFC CONSTANȚA, cu suma de 70,86 mii lei

Societatea nu a angajat credite externe pentru investiții și nu s-au efectuat achiziții din credite externe.

În cursul anului 2025 CFR Călători a inițiat proceduri de atribuire a serviciilor financiare de acordare de credite pentru refinanțarea unor linii de credit contractate în anul precedent și scadente în 2025, cu bancile: B.C.R. S.A., Unicredit Bank și B.R.D.Groupe Societe Generale S.A. în limita plafonului aprobat de A.G.A. prin Hotărârea nr. 17/27.08.2019 și Hotărârea A.G.A. nr. 15/22.10.2025.

Linii de credit au o dobândă ce se calculează ca suma a indicatorului ROBOR 1M cu marja bancilor finanțatoare. Astfel, indicatorul ROBOR 1M în funcție de care se calculează dobânda totală variabilă a împrumuturilor contractate a înregistrat o creștere pe parcursul anului 2025. Media ROBOR 1M publicat pe site-ul BNR în anul 2025 a fost de 6,11 % p.a. față de anul 2024 când media a fost de 5,83% p.a. (creșterea mediei indicatorului 2025/2024 este de 0,28% p.a.). De asemenea media marjei de dobândă aplicată de bănci a înregistrat o majorare aproximativ la fel cu cea din 2024 respectiv până la 3,53% p.a.

În aceste condiții în anul 2025 societatea a fost expusă riscului de creștere a costului dobânzii ca urmare a majorării indicelui ROBOR 1M și a marjei.

5.3 ANALIZA PE BAZA DE BILANT

5.3.1 POSTURILE DE ACTIV

Active Imobilizate

Nr. Crt.		La inceputul exercitiului	La sfarsitul exercitiului
1	Imobilizari necorporale	92	93
2.	Imobilizari corporale din care"	2.181.023	2.636.562
	- terenuri si constructii	799.503	792.813
	- mijloace fixe	1.380.463	1.842.322
	- imobilizari corporale in curs	1.057	1.427
3	Drepturi de utilizare a activelor luate in leasing	16.219	15.810
4	Imobilizari financiare	560	2.273
5	Total-Active imobilizate	2.197.894	2.654.738

Active circulante

I. Stocuri

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

mii lei

STOCURI	Sold 31.12.2024	Sold 31.12.2025
Materii prime si materiale consumabile	61.741	50.001
Produse finite si marfuri	29.987	34.073
Avansuri pentru cumparari de stocuri	32	13
Productie in curs de executie	2	0
Total	91.762	84.087

II.Creanțe

Situatia creantelor la data de 31.12.2025 in valoare totala de 225.790 mii lei din care :

-creante comerciale 141.984 mii lei

-alte creante 72.188 mii lei

-avansuri platite 11.619 mii lei

Creantele sunt prezentate la valoarea neta de 225.790 mii lei compusa din 266.995 mii lei diminuata cu 41.205 mii lei reprezentand ajutari pentru neincasarea creantelor (debitori si clienti).

Situatia creantelor de la clienti si debitori diversi la 31 decembrie 2025 in valoare totala de 216.135 mii lei, din care 114.066 mii lei creante restante, se prezinta astfel:

-mii lei-

Denumire	Sold la 31.12.2025, din care:	Curente	Restante
Total, din care:	216,135	102,069	114,066
1. Creante (411+418), din care:	159,766	68,948	90,818
a)Clienti	104,580	13,762	90,818
- interni	24,625	11,154	13,471
- externi	2,805	2,550	255
-in litigiu/incerti	77,150	58	77,092
b)Clienti facturi de intocmit	55,186	55,186	0
2. Debitori diversi (461)	56,369	33,121	23,248

Din valoarea totala a creantelor, 74% sunt creante de la societatile de stat si 26% sunt creante de la societatile cu capital privat, dupa cum urmeaza:

mii lei

Denumire	Sold la 31.12.2025, din care:	Curente	Restante
TOTAL CREANTE, din care	216,135	102,069	114,066
- CREANTE DE STAT - TOTAL	159,433	84,154	75,279
Autoritatea pentru Reforma Feroviara	134,449	61,126	73,323
DGASPC	2,279	2,256	23
CNPP	3,545	3,545	0
Cam Deputatilor, Senat, Academia Romana	15	15	0
CNCFR	1,599	784	815
SCRL Brasov	16,116	16,058	58
CFR Marfa	318	213	105
Metrorex	126	126	0
IRLU	871	0	871
Telecomunicatii CFR	33	7	26
Informatica Feroviara	5	5	0
Ministerul Transporturilor	8	4	4
Altii	69	15	54
- CREANTE PRIVATI - TOTAL, din care:	56,702	17,915	38,787
Remarul 16 Februarie	5,553	3,610	1,943
Atelierele CFR Grivita	3,516	3,516	0
Grup Feroviar Roman	3,052	33	3,019
Reloc SA	9,477	3,630	5,847
SAR City Insurance	1,886	0	1,886
Omniasig Viena	1,056	0	1,056
Transcombi	1,617	0	1,617
Deb. pers. fizice si supraconsum motorina	13,486	47	13,439
Clienti cai ferate straine	2,805	2,550	255

III. Disponibilități

Denumire	Sold la 31.12.2025
Cont la banca in lei	138,129
Sume in curs de decontare	1,805
Cont la banca in valuta	1,134
Casa in lei	845
Casa in valuta	58
Alte conturi curente la banci	0
Alte valori	78
Total	142,049

Cheltuieli in avans in cuantum 282 mii lei reprezintă cheltuieli cu abonamentele, chirii spatii, sume castigate in instanta la care s-au facut contestatii dar pentru care Birourile Executorilor Judecatoresti au retras sumele, etc.

5.3.2 POSTURILE DE PASIV

Capital si rezerve

Capitalul social varsat in suma de 2.211.087.855 lei, din care aport in natura 581.894.769 lei si aport numerar 1.628.983.471 lei impartit in 884.435.142 acțiuni nominative fiecare având o valoare nominală unitară de 2,5 lei.

1. Capital social

Modificarile de capital social se prezinta astfel:

- a) La momentul tranziției la IFRS, Societatea calculează și recunoaște efectul economiei hiperinflaționiste prin aplicarea IAS 29.

	<u>31 decembrie 2025</u>	<u>31 decembrie 2024</u>
Capital social statutar (vezi nota b) mai jos)	2.211.155.081	2.211.087.855
Ajustari ale capitalului social conform IAS 29	<u>1.096.736.074</u>	<u>1.096.736.074</u>
Capital social ajustat conform IFRS	<u>3.307.891.159</u>	<u>3.307.823.929</u>

- b) Capitalul social statutar al Societatii este detinut in proportie de 100% de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii si se compune din:

	<u>31 decembrie 2025</u>	<u>31 decembrie 2024</u>
Capital social varsat	2.211.087.855	2.211.078.855
Contributii in avans la capitalul social (emisiunea de actiuni nefiind inca inregistrata la Registrul Comertului)	<u>89.494</u>	<u>67.226</u>
Total capital social statutar	2.211.177.348	2.211.155.081

- c) Numarul de actiuni ordinare, cu o valoare nominala de 2,5 lei/actiune, reprezentand capitalul social nevarsat se prezinta astfel:

	<u>31 decembrie 2025</u>	<u>31 decembrie 2024</u>
Numar actiuni ordinare	884.435.142	884.435.142

- d) **Modificarile de capital social** se prezinta astfel:

	<u>Capital social</u> <u>varsat</u>	<u>Rezervă de</u> <u>inflatare</u>	<u>Contributii in</u> <u>avans la capital</u> <u>social</u>	<u>Total capital</u> <u>social</u>
Sold la 1 ianuarie 2024	2.210.878.240	1.096.736.074	209.615	3.307.823.929
<u>Majorare capital social, constand in:</u>				
MAJ. CAPITAL teren SRTFC IASI -afereant obiectiv "Dormitor statia Vatra Dornei"- inregistrare contabila NC 11/1/30.06.2023`	26.114	-	(26.114)	-
MENTIUNE LA ORC Nr. 2380246/11.09.2024, Inscriere in Registrul Comertului in data de 29.09.2024 in baza incheierii nr.213720/25.09.2024	183.500	-	(183.500)	-
Teren aparținând S.R.T.F.C Iași, conform Certificatului de Atestare a Dreptului de Proprietate seria M09 nr.1835 si M09 nr 1832 din 18.05.2022 emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	-	-	67.226	67.226
Sold la 31 decembrie 2024	2.211.087.855	1.096.736.074	67.226	3.307.891.155
...				
MAJ. CAPITAL teren SRTFC IASI -afereant obiectiv "cladire post revizie vagoane Varful Dealului - Judetul Suceava" inregistrat in contabilitatea Central SNTFC cf. NC nr. 2025	-	-	22.268	22.268
Sold la 31 decembrie 2025	2.211.087.855	1.096.736.074	89.494	3.307.913.423

În cursul exercițiului financiar al anului 2025, nu s-au efectuat modificări de capital social.

În cursul exercițiului financiar al anului 2024, modificările de capital social au fost generate de următoarele operațiuni:

Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor întrunită în sesiune la 28 august 2024 emite următoarea hotărâre: *în temeiul prevederilor art. 113 lit. f) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată cu modificările și completările ulterioare, și ale Art. 21, alin. (1), lit. (e) din Actul constitutiv al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – SA, se aprobă majorarea capitalului social al SNTFC „CFR Călători” – SA cu suma de 209.615 lei,*

de la valoarea de 2.210.878.240 lei la valoarea de 2.211.087.855 lei, reprezentând aportul în natură al statului la capitalul societății în cuantum de 593.550.859 lei și aport în numerar în cuantum de 1.617.536.996 lei, impartit în 884.435.142 acțiuni la valoarea nominală de 2,5 lei pe acțiune.

La închiderea anului financiar 2022 activul net al societății, determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia, s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social. Prin Decizia CA nr. 68/14.12.2023 s-au aprobat măsurile de redresare a societății, o variantă pentru majorarea capitalului social al acesteia fiind capitalizarea de către acționar, cu sumele rezultate din subcompensarea societății, cu respectarea legislației privind ajutorul de stat.

Având în vedere prevederile legale în domeniul ajutorului de stat, cât și recomandările Consiliului Concurenței și MFP, Societatea a contractat serviciile unui auditor pentru întocmirea Testului investitorului privat prudent.

Conform Testului investitorului privat prudent (TIPP) întocmit și emis de KPMG Advisory SRL cu privire la oportunitatea MTI de a participa la majorarea capitalului social al S.N.T.F.C. CFR Calatori SA, în contextul prevederilor art. 107 (1) din TFUE, subcompensarea calculată pentru perioada 2019-2024 este în sumă de 2.143.980 mii lei, din care conform Scenariului nr. 2 rezultă că suma minimă necesară recapitalizării se ridică la 1.500.000 mii lei.

În continuare urmează notificarea Comisiei Europene cu privire la ajutorul de stat sub forma recapitalizării.

Rezerve

La 31 decembrie 2025 și 31 decembrie 2024, rezervele Societății totalizează suma de 29.767.002 lei și se compun din rezerve legale constituite conform prevederilor legale în vigoare (5%* profitul contabil, în limita de 20% din capitalul social) în suma de 29.767.002 lei. Rezervele privind pierderile actuariale cumulate din evaluarea planului de beneficii determinate pentru angajați la pensionare nete de impozit amânat au fost transferate la rezultatul reportat în conformitate cu cerințele IAS 19, odată cu anularea programului de beneficii post angajare în baza OG nr. 156/2024.

Datorii

La data de 31.12.2025 societatea înregistrează datorii totale în cuantum de 1.294.801.882 mii lei din care :

- **datorii ce trebuie plătite într-o perioadă de un an** în suma **de 1.274.082** mii lei și reprezintă :
 - datorii comerciale în suma de 499.612 mii lei ;
 - alte datorii pe termen scurt față de instituțiile de credit în suma de 325.634 mii lei reprezentând linii de credit de exploatare;
 - alte datorii în suma de 448.743 mii lei, din care reprezentand, în principal:
 - 132.202 mii lei reprezentand debite datorate la bugetul consolidat al statului conform Deciziei de menținere a valabilității esalonării la plată a obligațiilor fiscale nr. 17724/22.12.2025, prin care s-a aprobat esalonarea plății către ANAF ;
 - 7.226 mii lei ca urmare a aplicării standardului IFRS 16 s-au înregistrat sumele datorate aferente contractelor de închiriere în care avem calitatea de locatar: cladiri, terenuri - *portiuena pe termen scurt*;
 - 309.055 mii lei alte datorii în legătura cu personalul din care:garanțiile gestionarilor 23.476 mii lei, 48.786 mii lei chenzina a doua și alte rețineri salariale achitate în luna ianuarie 2026, restul de 236.793 mii lei datorii cu bugetul consolidat al statului și bugetul asiguraților sociale .
- **datorii pe termen lung** în suma 20.718 mii lei,
 - 20.718 mii lei ca urmare a aplicării standardului IFRS 16 s-au înregistrat sumele datorate aferente contractelor de închiriere în care avem calitatea de locatar: cladiri, terenuri - *portiuena pe termen lung*;

Datoriile catre furnizori si creditori diversi la 31 decembrie 2025 in valoare totala de 504.396 mii lei, din care **72.273 mii lei datorii restante**, se prezinta astfel:

(conturi 401, 404, 408, 462)

-mii lei -

Denumire	Sold la 31.12.2025, din care:	Curente	Restante
Total, din care:	504,396	432,123	72,273
FURNIZORI, din care:	499,612	430,637	68,975
- interni	296,977	229,139	67,838
- externi	391	391	0
- furnizori de imobilizari	110,071	108,934	1,137
- furnizori facturi nesoite	92,173	92,173	0
CREDITORI DIVERSI	4,784	1,486	3,298

Din valoarea totala a a datoriilor comerciale 59% sunt datoriile catre societati de stat si 41% catre societati particulare, dupa cum urmeaza:

(conturi 401, 404, 408, 462)

-mii lei -

Denumire	Sold la 31.12.2025, din care:	Curente	Restante
TOTAL Datorii comerciale, din care:	504,396	432,123	72,273
-FURNIZORI DE STAT - TOTAL, din care:	298,241	255,343	42,898
CNCFR	105,900	89,495	16,405
Electrificare CFR	76,774	62,796	13,978
SCRL Brasov	104,938	93,478	11,460
Informatica Feroviara	6,325	6,325	0
AFER Bucuresti	39	39	0
AGIFER	510	510	0
ASFR	1,124	1,100	24
SNTFM CFR Marfa	1,593	619	974
IRLU	1	1	0
CENAFER	48	47	1
Spitale CF	25	23	2
GEIP Palat CFR	528	509	19
Telecomunicatii CFR	436	401	35
- FURNIZORI PRIVATI - TOTAL, din care:	206,155	176,780	29,375
- Furnizori motorina	61,588	47,521	14,067
Oscar Downstream	60,912	46,909	14,003
Rompetrol	168	168	0
Lukoil lubricants	444	444	0
Mol Romania	64	0	64
- Reparatari material rulant	95,415	87,870	7,545
Remar Pascani (Electrop. VFU)	22,471	17,375	5,096
Atelierele Grivita	28,769	27,174	1,595
Caromet	787	682	105
Reloc Craiova	37,711	37,067	644
Remarul 16 Februarie Cluj-Napoca	4,388	4,286	102
Electroputere Craiova	3		3

Denumire	Sold la 31.12.2025, din care:	Curente	Restante
Softronic Craiova	1,286	1,286	0
-Alți furnizori, din care:	49,152	41,389	7,763
Tur Cento Trans	6,443	5,831	612
UP Romania	3,695	3,695	0
Euro Construct	2,594	1,999	595
Total Bussiness Technologies	1,722	1,426	296
Nova Power&Gas	1,531	1,443	88
Ghenuta SRL	1,481	1,379	102
Locomotiva	1,248	1,121	127
Diatours	1,165	1,077	88
Caranda Baterii	1,151	1,124	27
ASEE Solutions	1,112	1,112	0
Inform Lykos	1,078	0	1,078
Astru Grup	936	805	131
11 Frangers	809	277	532
ISIS Comprest	776	739	37
Metropolitan	591	386	205
Logistic Serv	505	411	94
Envi International	500	460	40
TMG Guard	453	261	192
Wegland Alpin	433	130	303
Sorgeti	394	1	393
BCR	351	309	42
Maxman	315	238	77
PSG One	235	155	80
Romprest Servicii Integrate	183	6	177

5.4 FACTORI DE RISC FINANCIAR

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

5.4.1 RISCUL DE PIAȚĂ

5.4.1.1 Riscul valutar

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

5.4.1.2 Riscul de preț

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

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

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

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

5.4.2 RISCUL DE CREDIT

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

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

Pierderile așteptate din deprecierea creanțelor comerciale (C) au fost determinate, la nivel de categorie de creanțe, prin aplicarea ratelor de pierdere preconizate (B) la valoarea brută a creanțelor comerciale (A).

5.4.3 RISCUL DE LICHIDITATE

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

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

5.4.4 EVENIMENTE ULTERIOARE DATEI BILANȚULUI NEAJUSTABILE

Contractare linii de credit.

În decembrie 2025, în urma procedurii de atribuire SNTFC 34/ octombrie 2025 organizată prin licitație deschisă electronică, a fost semnat cu banca BRD Societe Generale SA contractul de credit pentru refinanțare Nr. BRDC 6739/15.12.2025 în suma totală de 9.000.000 lei care intră în vigoare la data de 10.01.2026 și are scadența la data

de 10.01.2027. Împrumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material ruland precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la BRD SOCIETE GENERALE SA.

În martie 2026, Societatea a inițiat procedura de atribuire SNTFC 04/2026 prin licitație deschisă electronică (9 loturi pentru suma totală de 119.339.800 lei) în vederea refinanțării creditelor semnate cu B.C.R. S.A., astfel: credit în suma de 25.889.800 lei (împărțit în loturile 1 și 2), 24.500.000 lei (împărțit în loturile 3 și 4), 25.500.000 lei (împărțit în loturile 5 și 6), 26.000.000 lei (împărțit în loturile 7 și 8) precum și 17.450.000 lei (lotul 9).

Data limită de depunere a ofertelor a fost 18 martie 2026. La această dată a depus oferte finale Banca Comercială Română pentru toate cele nouă loturi. După parcurgerea etapelor procedurii conform legislației din domeniu, în conformitate cu Raportul procedurii nr. SAFPBS/2/355/01.04.2026 s-au semnat următoarele contracte de credit cu Banca Comercială Română pentru refinanțarea celor aflate în derulare:

- Contractul de credit nr. 20260401008/06.04.2026 pentru suma de 24.500.000 lei (loturile 3 și 4 din procedură) cu scadență finală la data de 17/04/2027.
- Contractul de credit nr. 20260401009/21.04.2026 pentru suma de 25.889.800 lei (loturile 1 și 2 din procedură) cu scadență finală la data de 25.04.2027.
- Contractul de credit nr. 20260401010/21.04.2026 pentru suma de 25.500.000 lei (loturile 5 și 6 din procedură) cu scadență finală la data de 25.04.2027.
- Contractul de credit nr. 20260401012/21.04.2026 pentru suma de 26.000.000 lei (loturile 7 și 8 din procedură) cu scadență finală la data de 25.04.2027.

Contractul de credit nr. 20260401011/21.04.2026 pentru suma de 17.450.000 lei (lotul 9 din procedură) cu scadență finală la data de 25.04.2027.

5.4.5 RAPORTAREA PRIVIND DURABILITATEA

Având în vedere prevederile legale în vigoare, în ceea ce privește Raportarea ESG pentru anul 2025, S.N.T.F.C "CFR Călători" SA va prezenta ulterior raportarea consolidată EGS la data întocmirii Situațiilor financiare consolidate 2025.

5.5 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 expediți 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 expediți**):

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

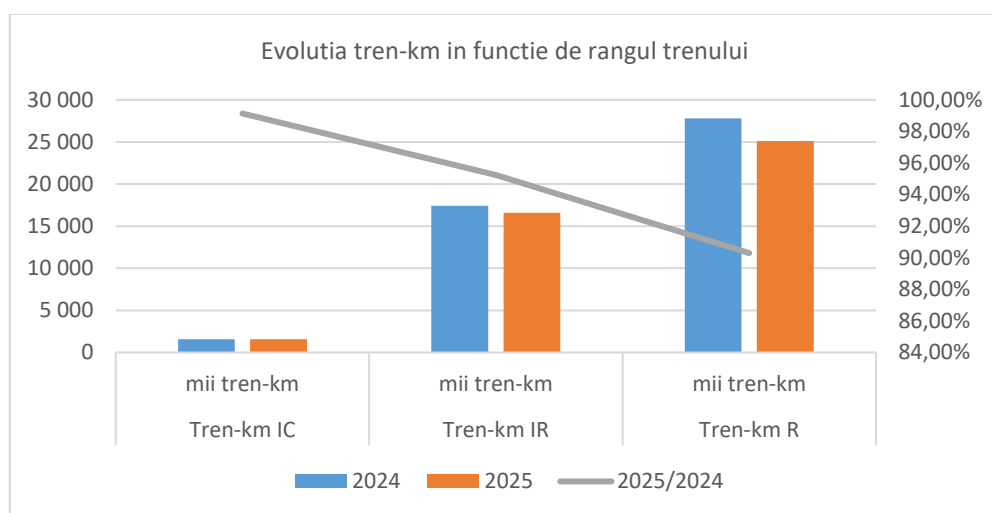
Indicator CSP	UM	Trimestrul I 2024	Trimestrul I 2025	Trimestrul I 2025/2024	Trimestrul II 2024	Trimestrul II 2025	Trimestrul II 2025/2024	Trimestrul III 2024	Trimestrul III 2025	Trimestrul III 2025/2024	Trimestrul IV 2024	Trimestrul IV 2025	Trimestrul IV 2025/2024	Total 2024	Total 2025	Total 2025/2024
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

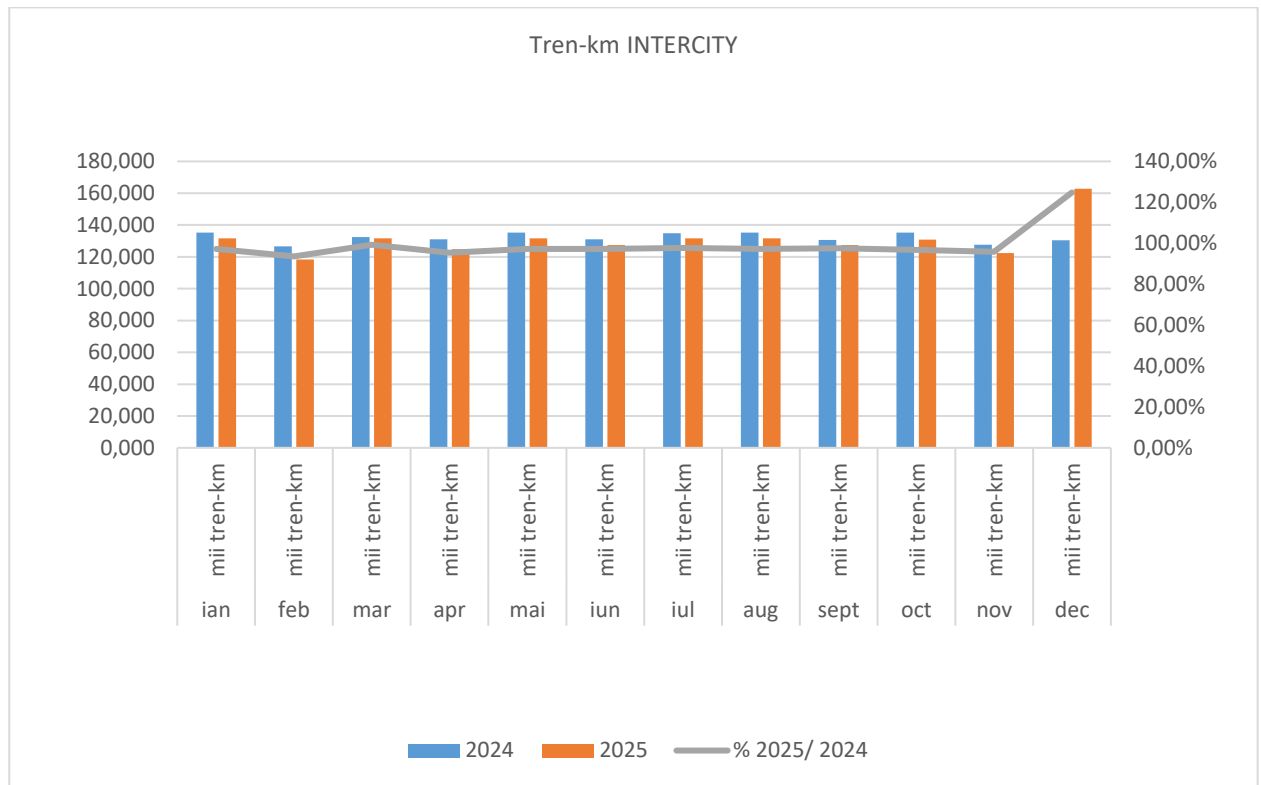
5.5.1 INDICATORUL TREN-KM

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

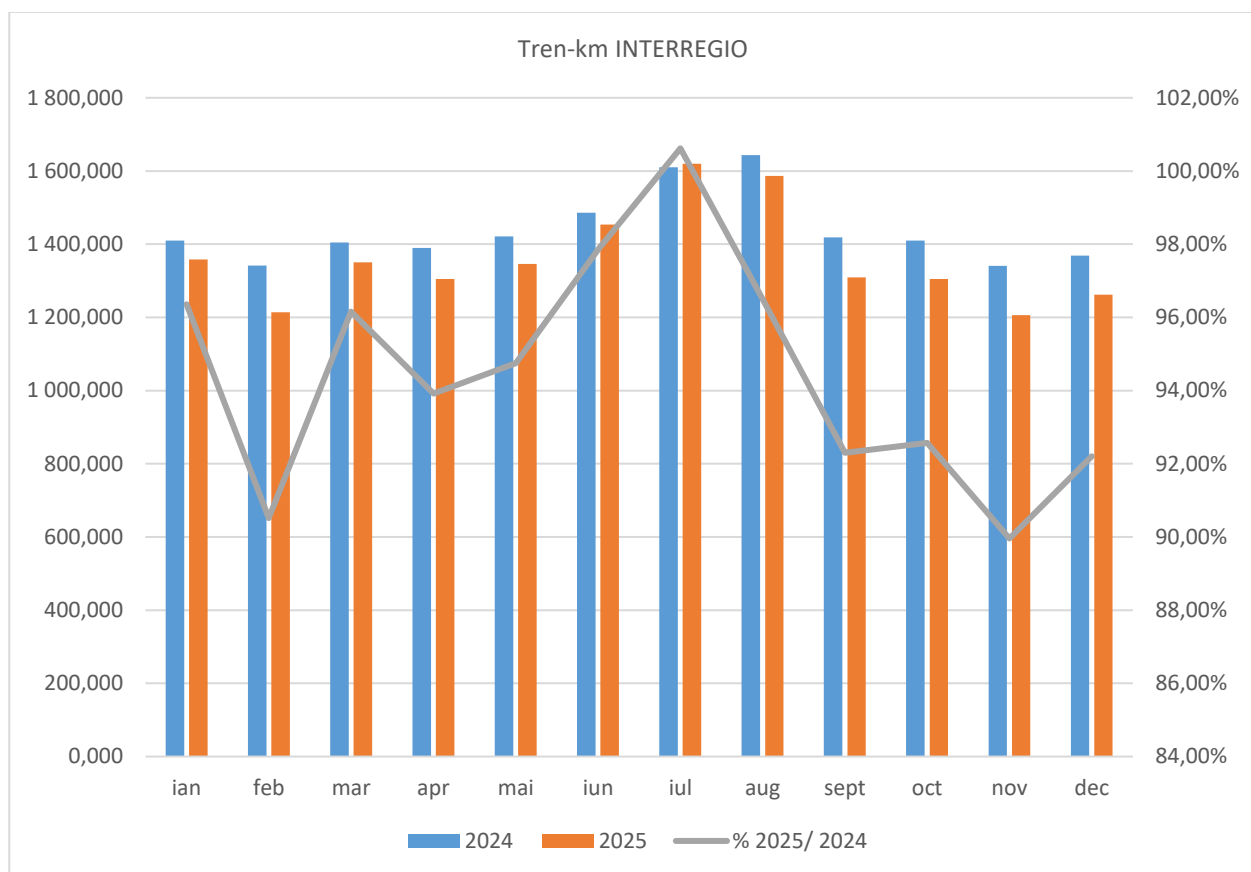
Indicator	U.M.	La data de 31.12.2024	La data de 31.12.2025	% 31.12.25/ 31.12.24
Tren-km IC	mii tren-km	1.586	1.572	99,13%
Tren-km IR	mii tren-km	17.411	16.581	95,23%
Tren-km R	mii tren-km	27.782	25.085	90,29%
TOTAL	mii tren-km	46.778,225	43.238,364	92,43%



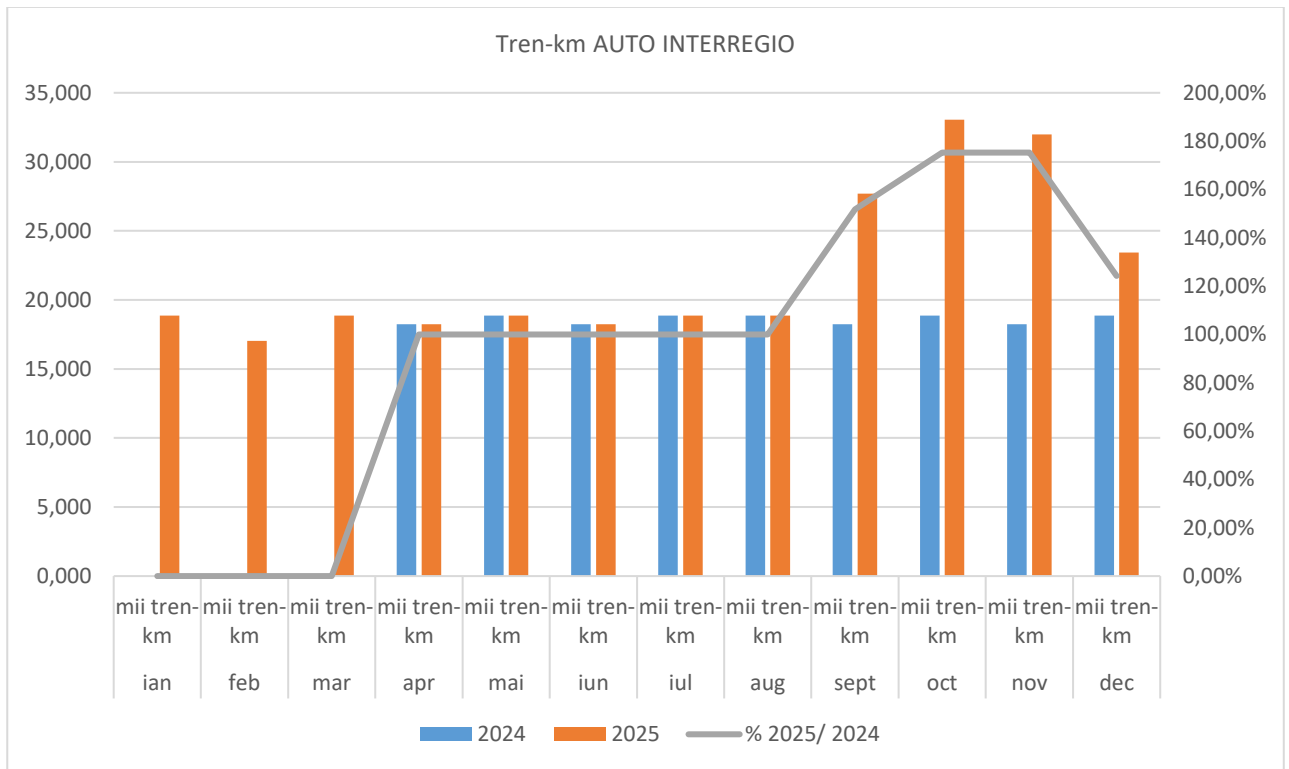
Indicator tren-km IC	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	135,308	131,581	97,25%
feb	mii tren-km	126,578	118,427	93,56%
mar	mii tren-km	132,546	131,581	99,27%
apr	mii tren-km	130,943	124,846	95,34%
mai	mii tren-km	135,308	131,581	97,25%
iun	mii tren-km	130,943	127,336	97,25%
iul	mii tren-km	134,771	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%



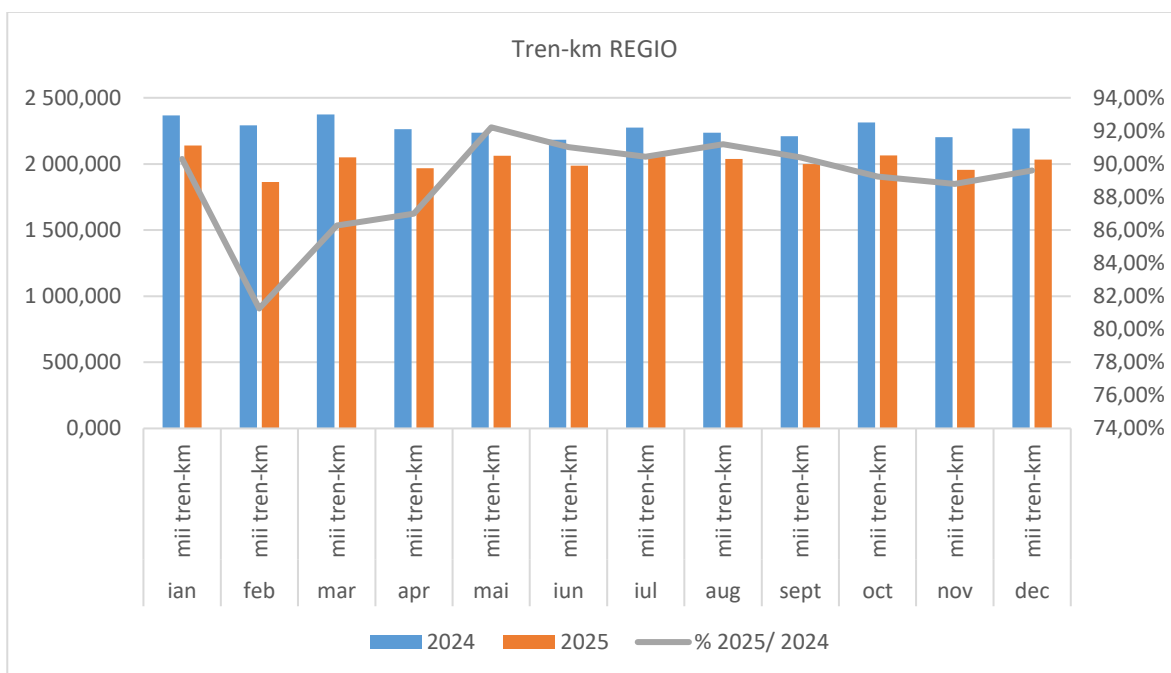
Indicator tren-km IR	U.M.	2024	2025	% 2025/2024
ian	mii tren-km	1.410,118	1.358,726	96,36%
feb	mii tren-km	1.341,539	1.214,328	90,52%
mar	mii tren-km	1.404,548	1.350,580	96,16%
apr	mii tren-km	1.389,525	1.304,978	93,92%
mai	mii tren-km	1.420,888	1.346,247	94,75%
iun	mii tren-km	1.485,816	1.453,945	97,86%
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%



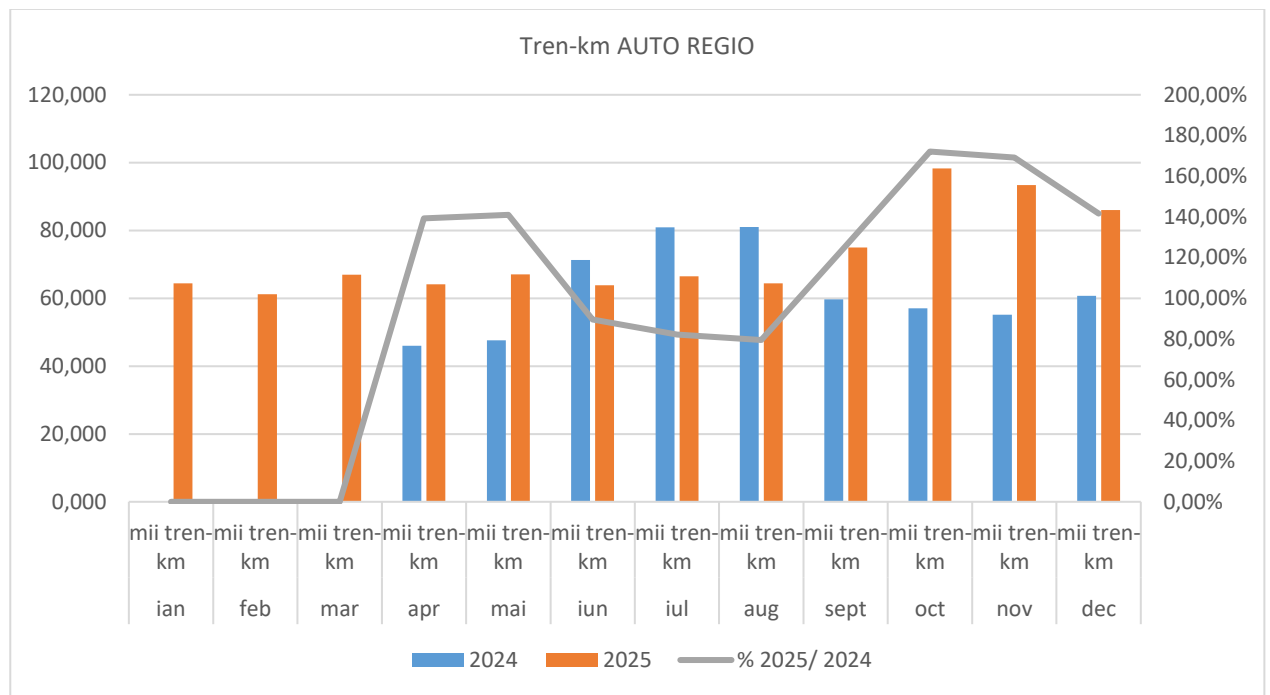
Indicator tren-km Auto IR	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	0,000	18,857	N/A
feb	mii tren-km	0,000	17,032	N/A
mar	mii tren-km	0,000	18,857	N/A
apr	mii tren-km	18,248	18,248	100,00%
mai	mii tren-km	18,857	18,857	100,00%
iun	mii tren-km	18,248	18,248	100,00%
iul	mii tren-km	18,857	18,857	100,00%
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%



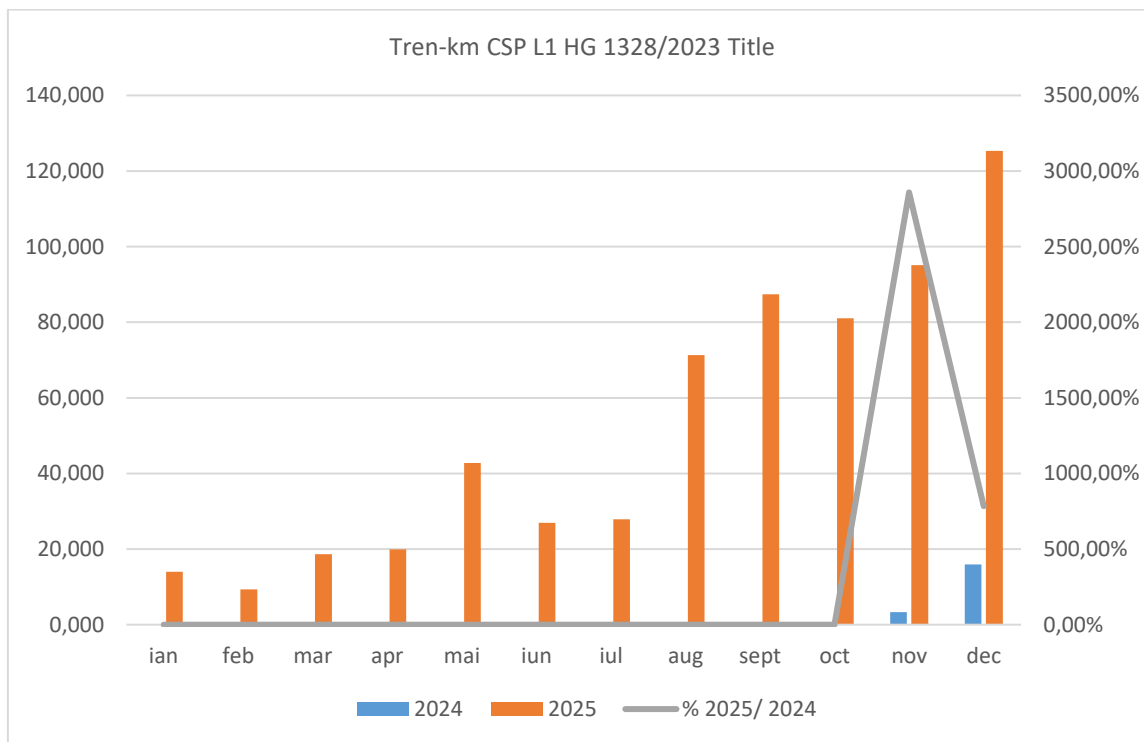
Indicatorul tren.km IC+IR+R pentru anul 2025 înregistrează o scădere față de aceeași perioadă din anul 2024 cu cca. 7,57 %.

Defalcat, 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 în 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 circulate (în cadrul OSP în medie/zi) pana la data de 31.12.2025 înregistrează o medie de cca 8 trenuri/zi.

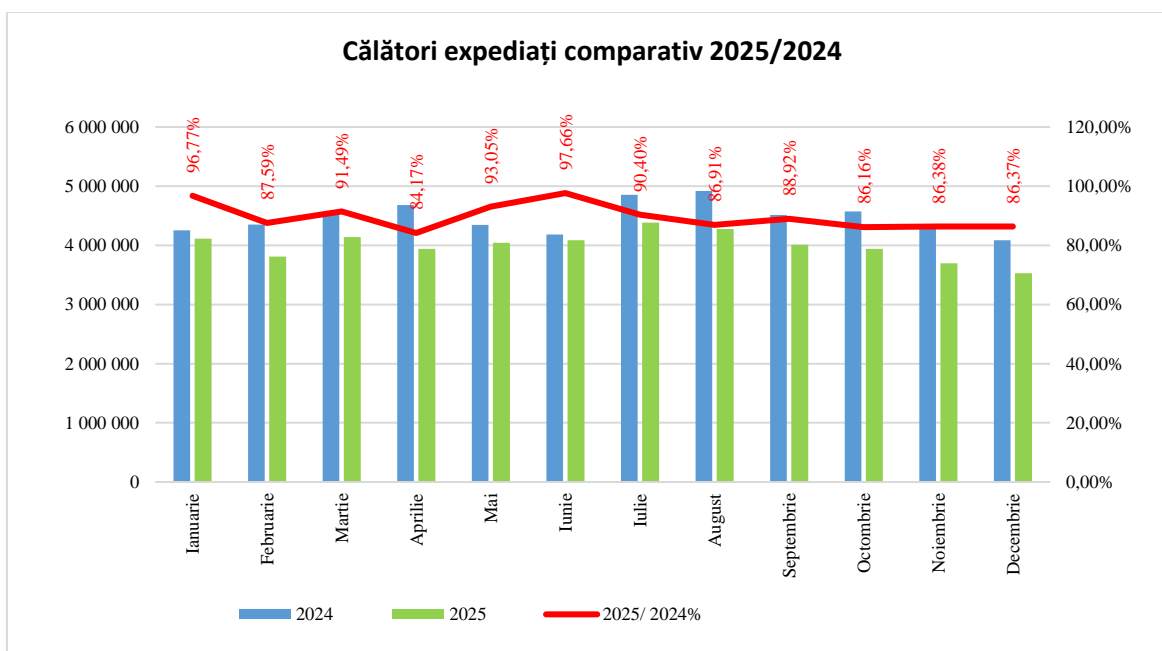
Indicator tren-km IR CSPL1	U.M.	2024	2025	% 2025/ 2024
ian	mii tren-km	0,000	13,972	N/A
feb	mii tren-km	0,000	9,315	N/A
mar	mii tren-km	0,000	18,630	N/A!
apr	mii tren-km	0,000	19,960	N/A!
mai	mii tren-km	0,000	42,781	N/A
iun	mii tren-km	0,000	26,986	N/A
iul	mii tren-km	0,000	27,886	N/A
aug	mii tren-km	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	



5.5.2 INDICATORUL CĂLĂTORI EXPEDIAȚI

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%

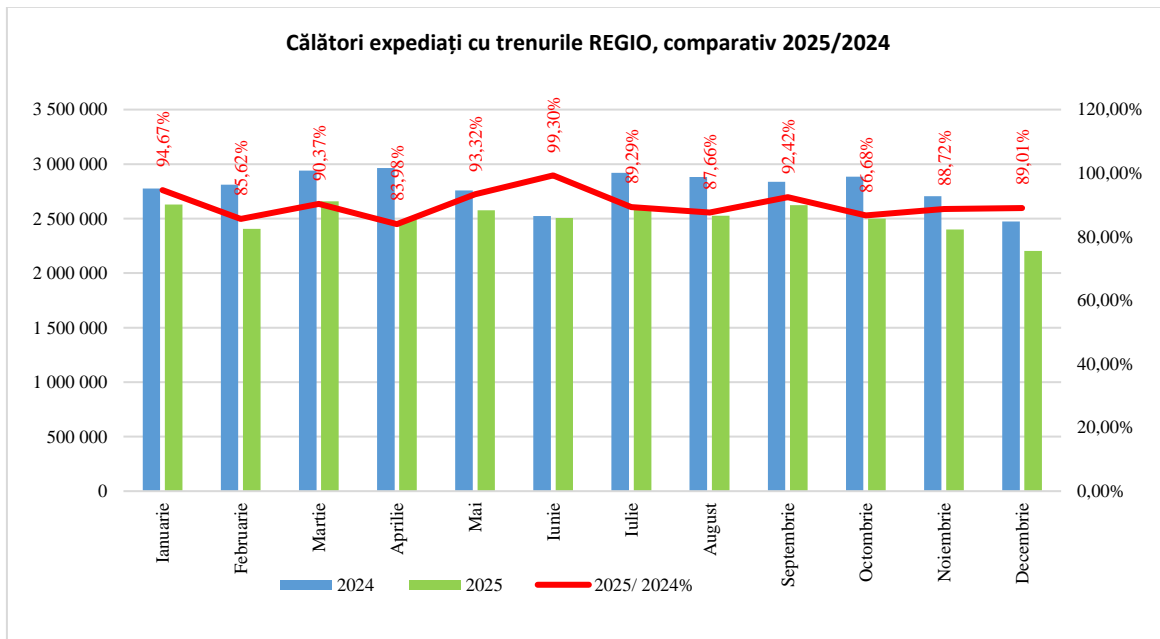


Pentru CSP, din datele statistice, se constată că indicatorul **călători expediați**:

- 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%

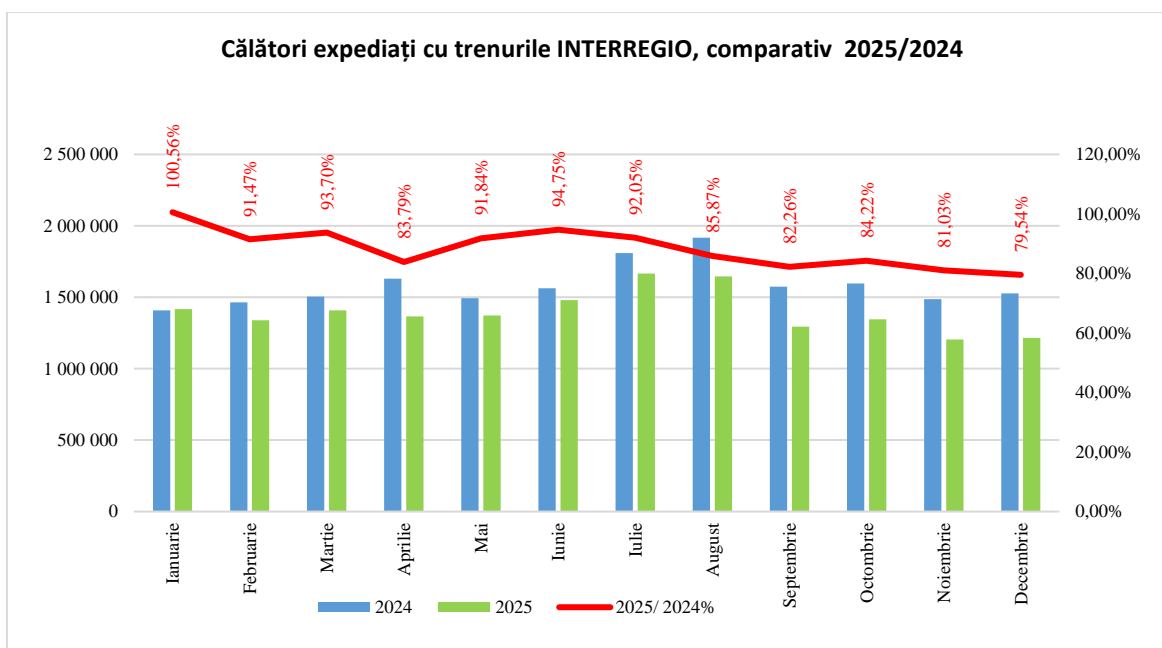


Pentru **CSP**, indicatorul **călători expediați cu trenurile Regio** a scăzut:

- 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%

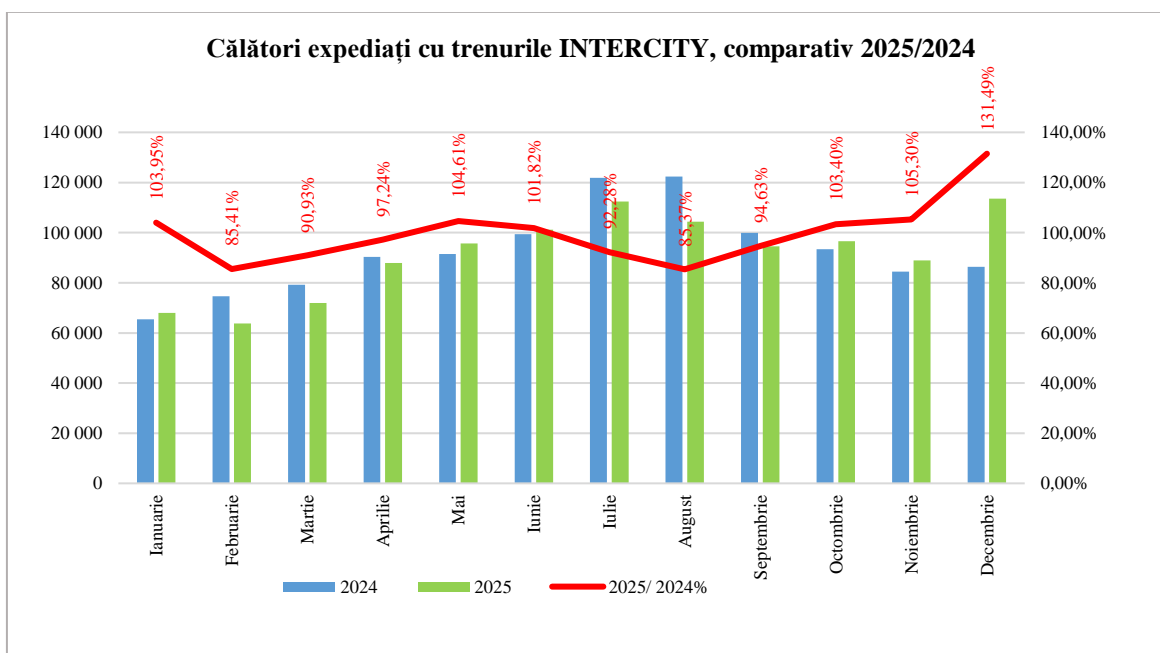


Pentru CSP, indicatorul **călători expediați cu trenurile InterRegio** a scăzut:

- 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%

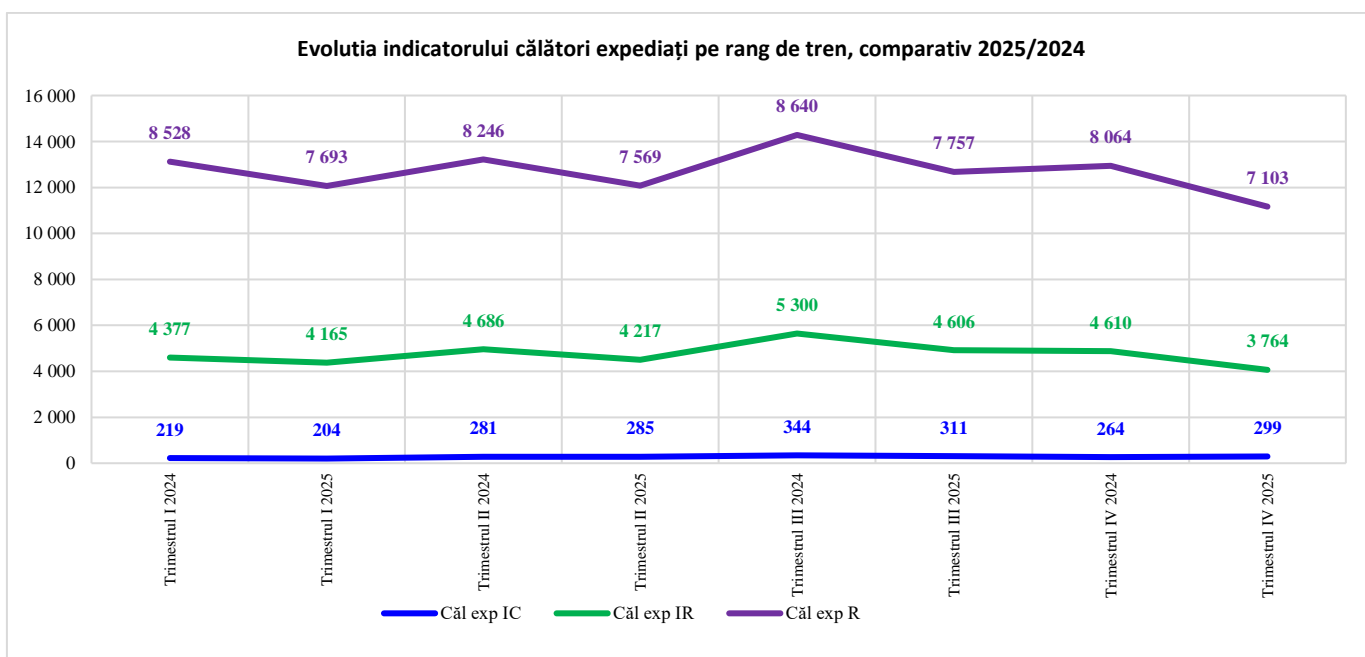


Pentru CSP, indicatorul **călători expediți cu trenurile InterCity**:

- 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.

Evoluția indicatorului călători expediți pe rang de tren, comparativ 2025/2024

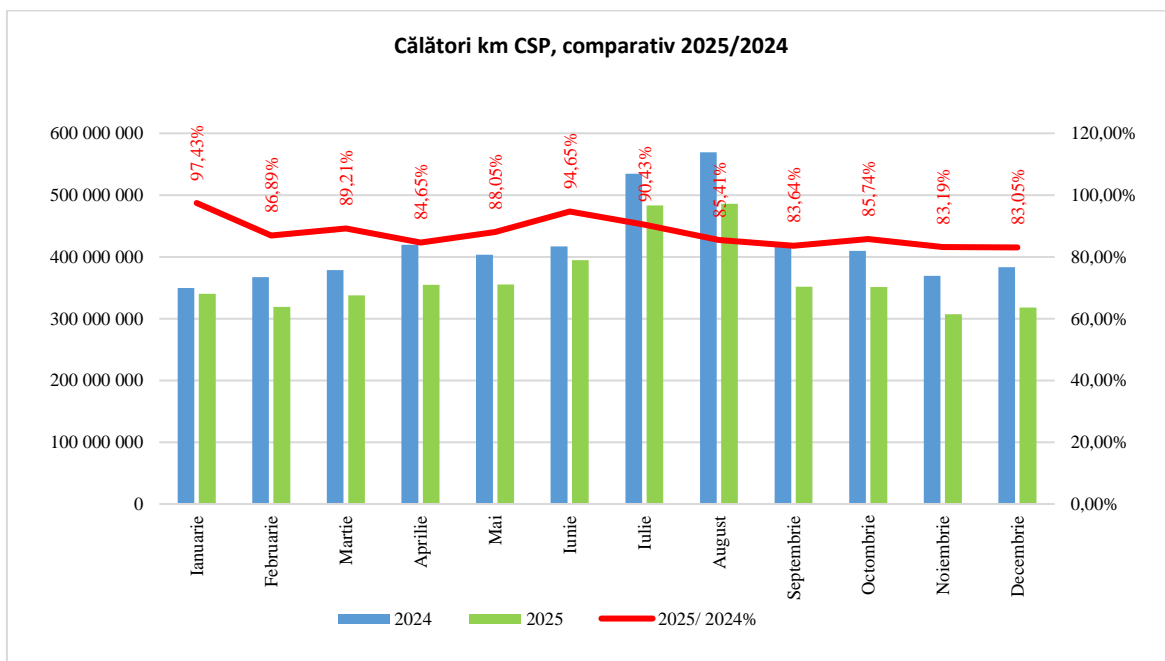
Indicator CSP	Trimestrul I 2024	Trimestrul I 2025	Trimestrul I 2025/2024	Trimestrul II 2024	Trimestrul II 2025	Trimestrul II 2025/2024	Trimestrul III 2024	Trimestrul III 2025	Trimestrul III 2025/2024	Trimestrul IV 2024	Trimestrul IV 2025	Trimestrul IV 2025/2024	2024	2025	2025/2024
Căl exp IC	219	204	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%



5.5.3 INDICATORUL CĂLĂTORI-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%

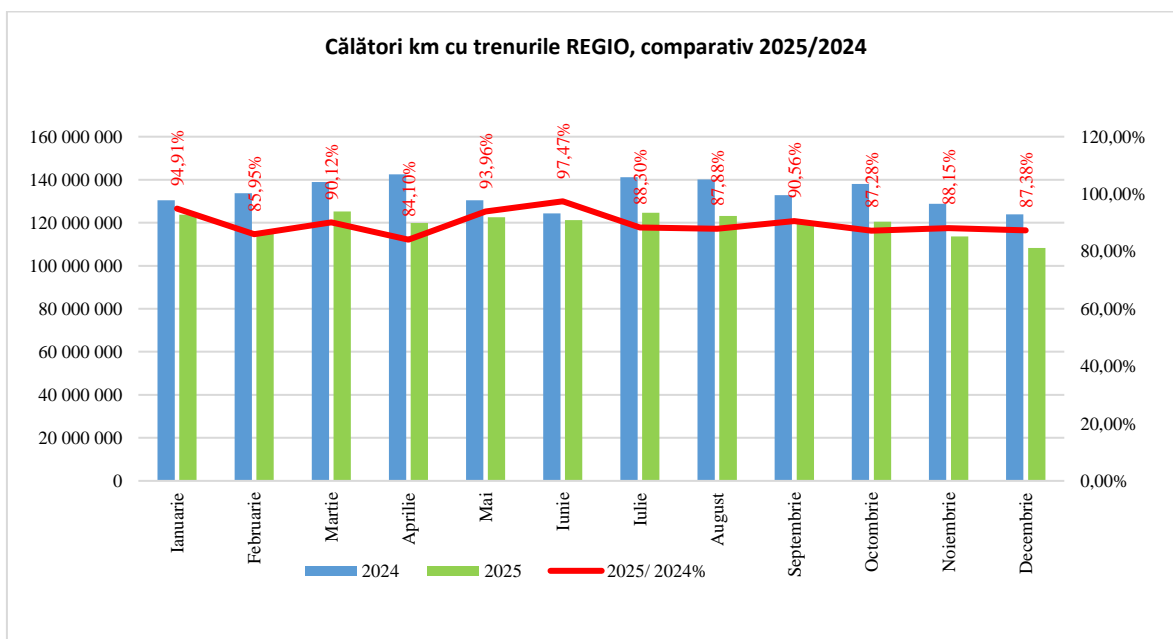


Pentru CSP, valoarea indicatorul **călători km**, a scăzut, în raport cu aceeași perioadă a anului 2024:

- 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%

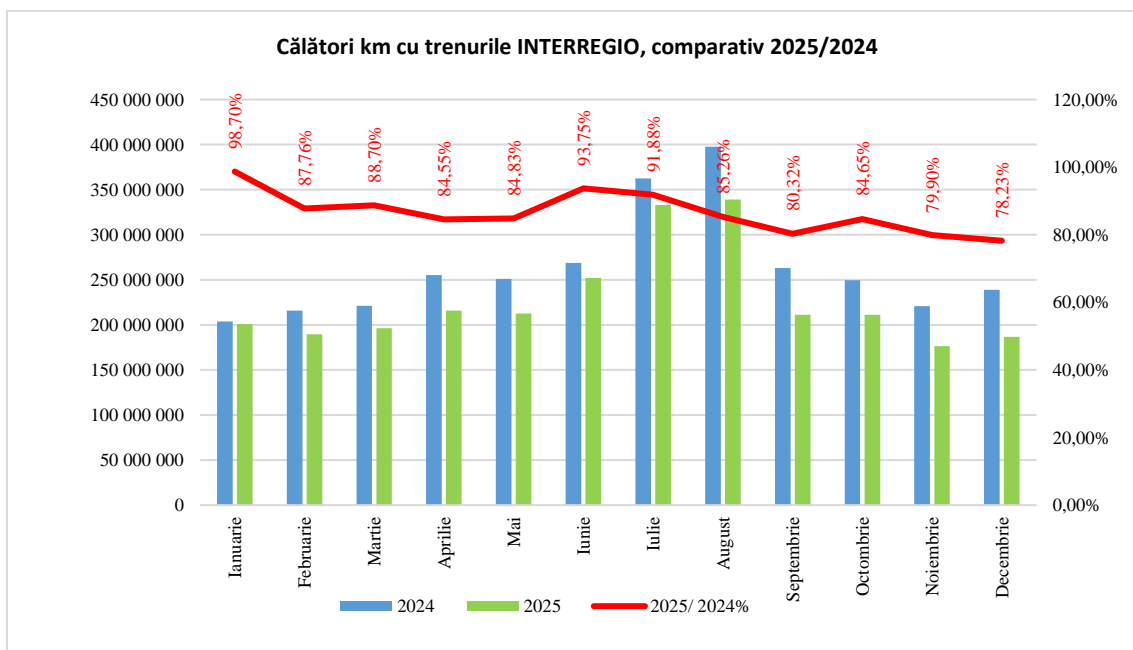


Pentru **CSP**, valoarea indicatorul **călători km pentru trenurile Regio** a scăzut, față de aceeași perioadă din 2024:

- 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%

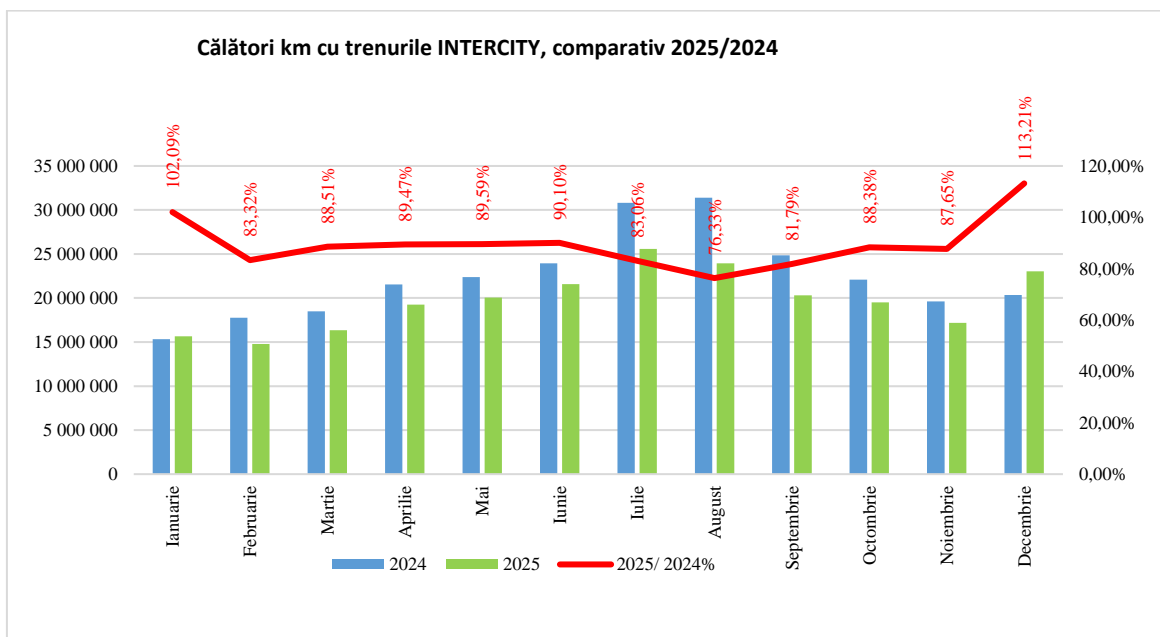


Pentru CSP, valoarea indicatorului **călători km pentru trenurile InterRegio** a scăzut:

- 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%

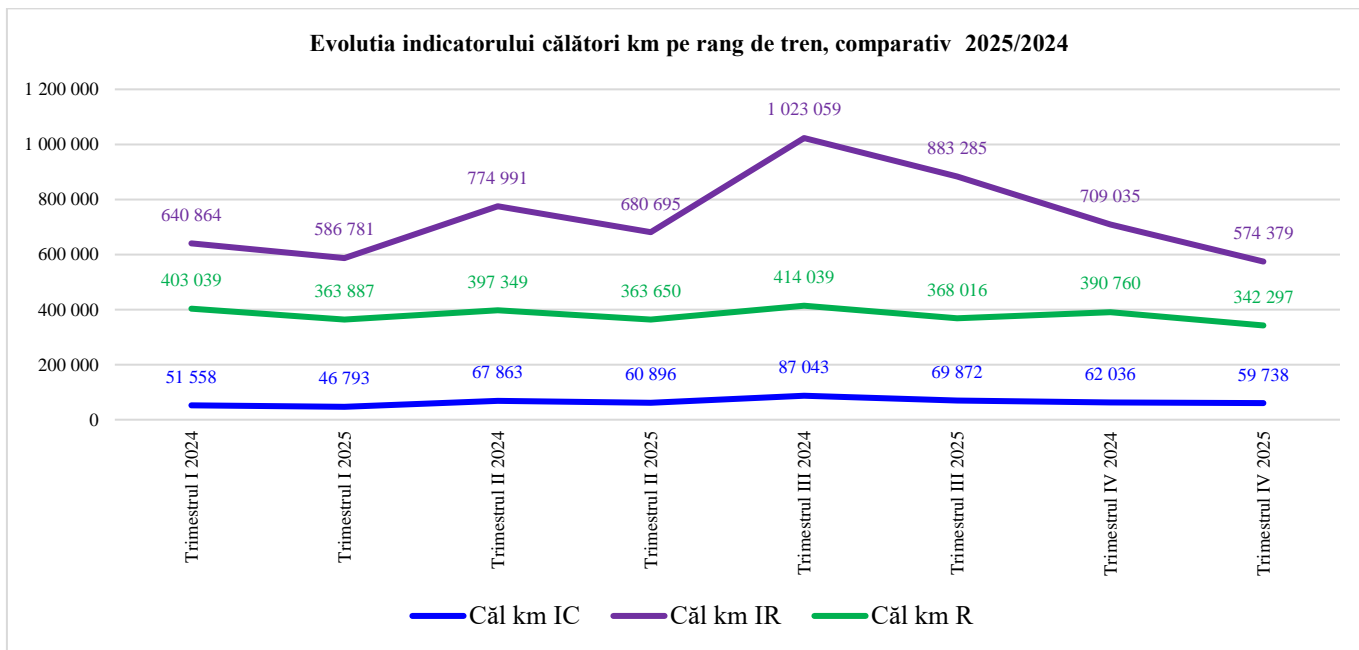


Pentru CSP, valoarea indicatorului **călători km pentru trenurile InterCity**:

- 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.

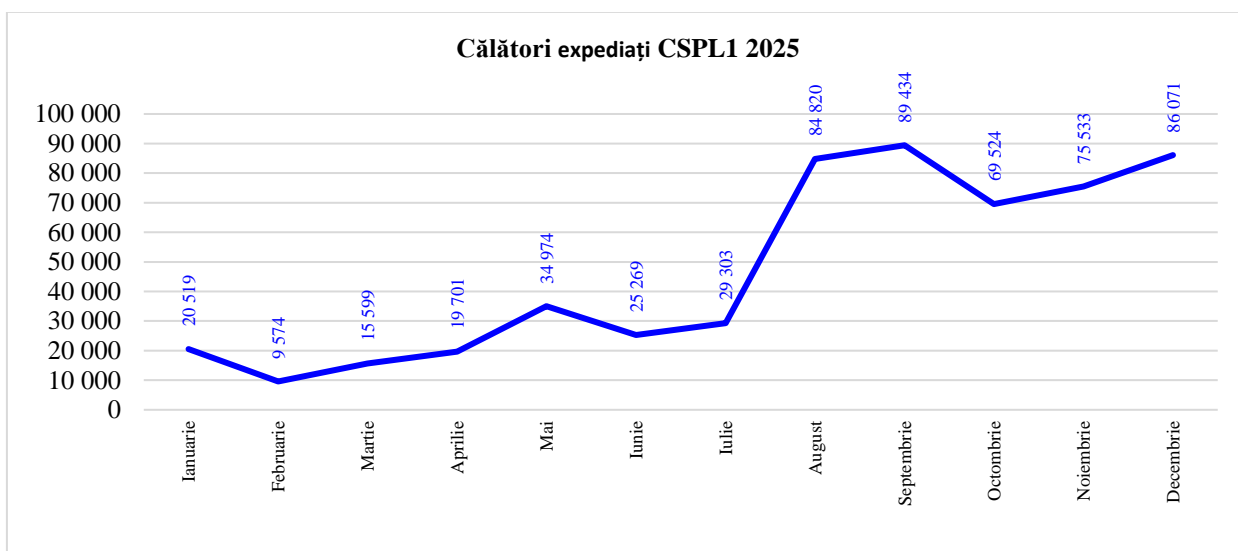
Evoluția indicatorului călători km pe rang de tren, comparativ 2025/2024

	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%



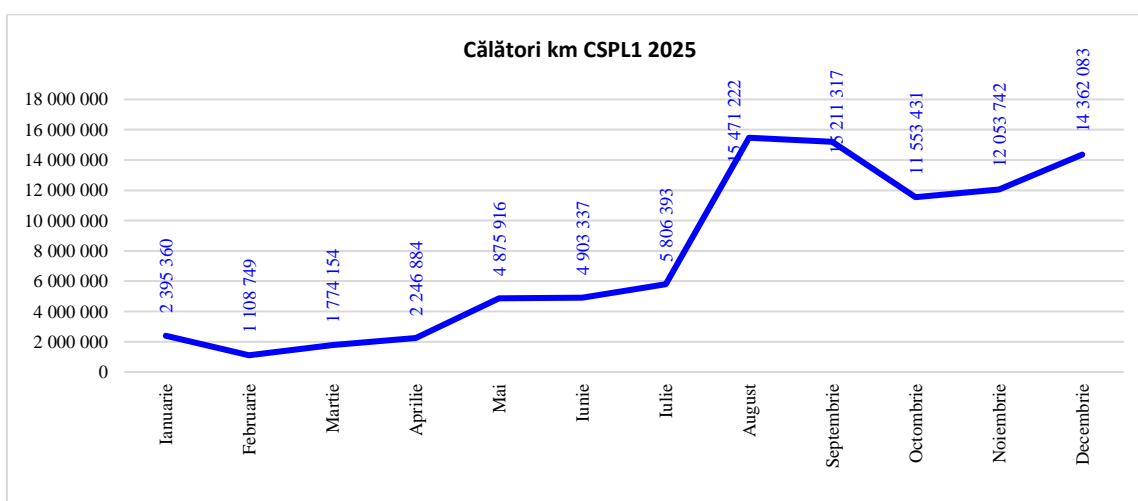
Călători expediați CSPL1 2025

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

5.6 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.6.1 MATERIALUL RULANT

5.6.1.1 Material rulant motor

Parc vehicule feroviare motoare – 2025

Tip MR	Parc inventar	Parc necesar livret	Parc Activ	Parc mentenanta preventiva	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.

5.6.1.2 Vagoane

Parc vehicule feroviare remorcate – vagoane 2025

Tip MR	Valori medii				PARC Imobilizat (la 31.12.2025)		
	PARC inventar	PARC necesar livret	PARC Activ	Deficit parc	Uzine reparatoare	Parc in revizii, reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată

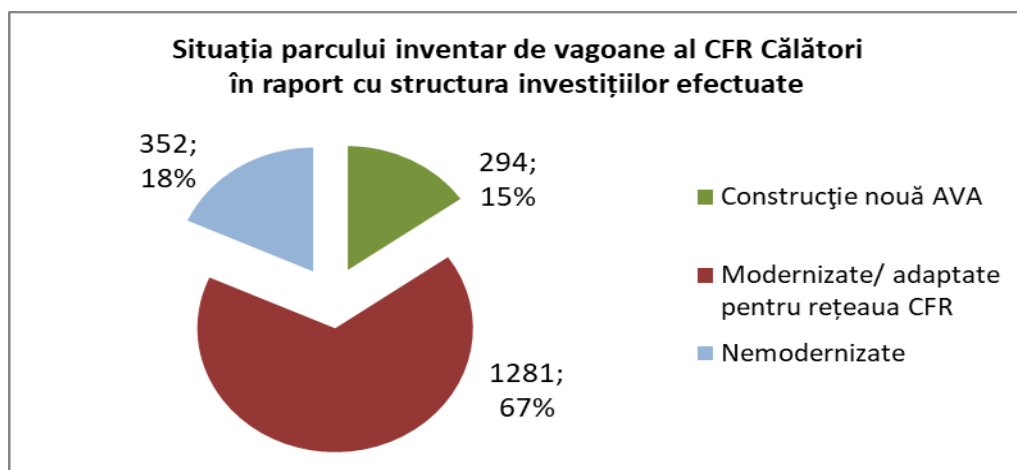
Vagoane clasă	1688	899	835	64	99	24	18
Vagoane speciale	242	82	102	0	5	5	3
Total vagoane	1930	981	937	64	104	29	21

Prezentarea parcului de vagoane

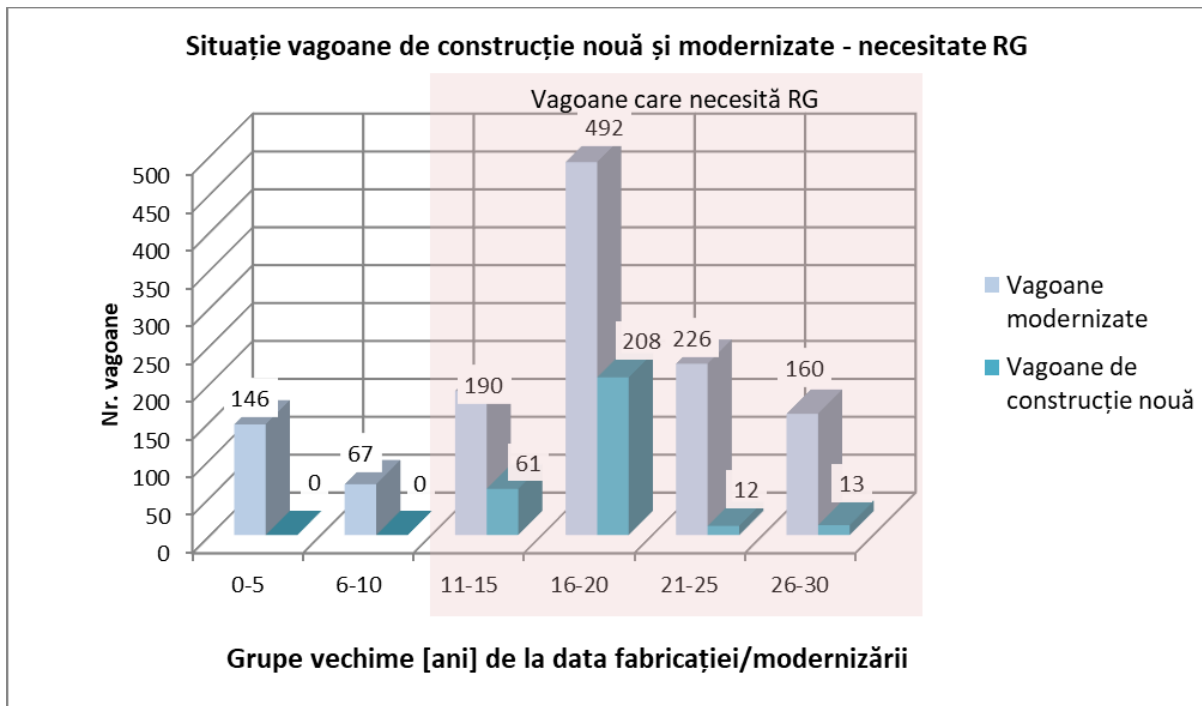
La data de 31.12.2025, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A cuprindea un număr de 1927 de vagoane, având o vechime medie de 34 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

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.

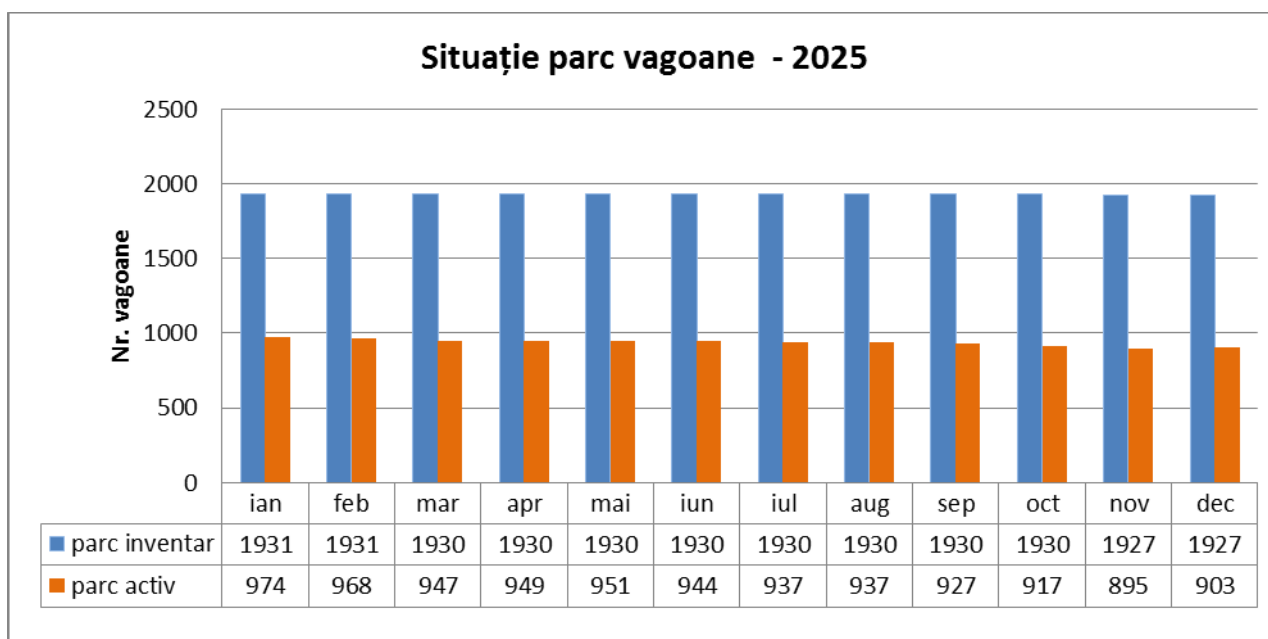


Situația vechimii parcului de vagoane defalcată pentru vagoane clasă și speciale

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

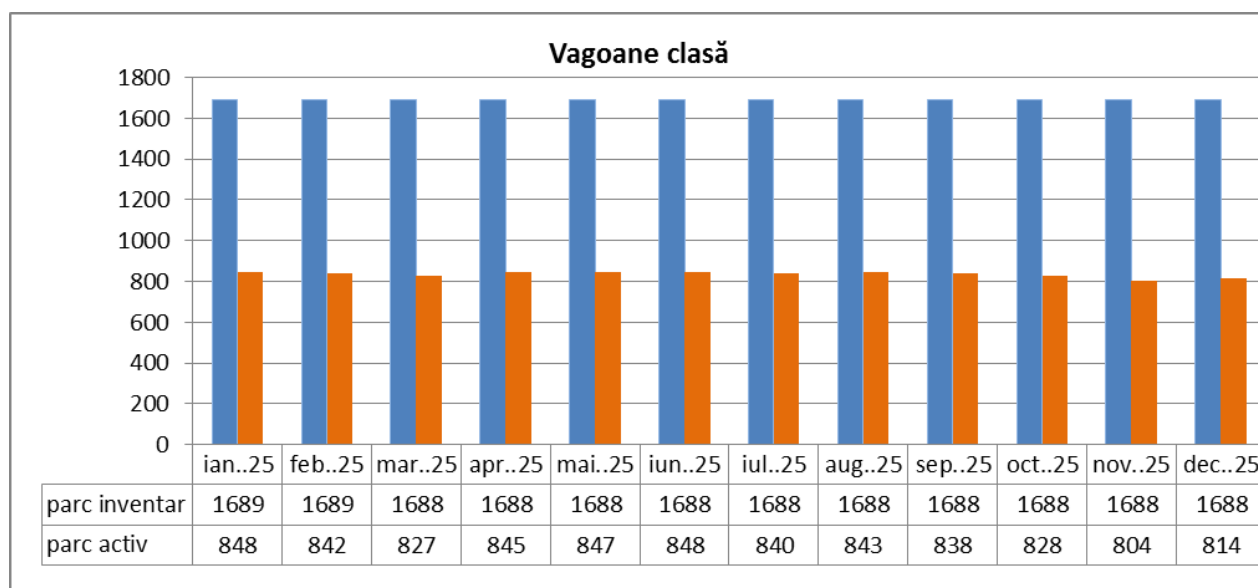
Evoluție parc activ în cursul anului 2025

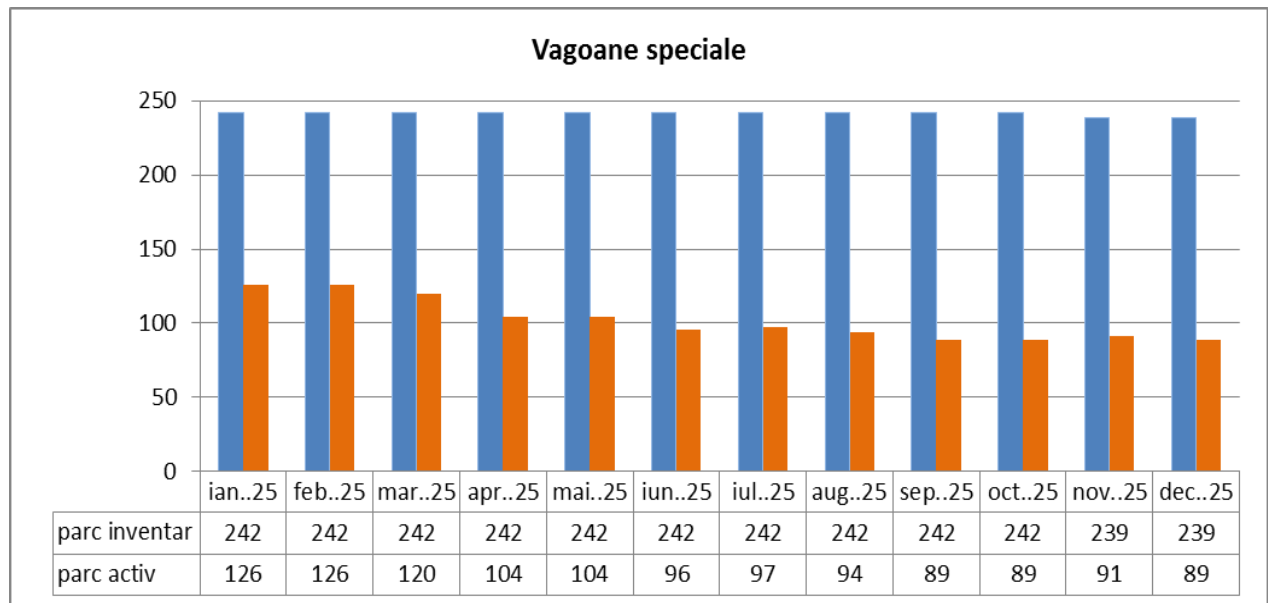
Pe parcursul anului 2025, parcul de vagoane activ a cunoscut o evoluție preponderent stabilă, pe fondul aplicării prevederilor privind menținerea în exploatare a vagoanelor în baza OMTI nr. 736/2024 și a OMTI nr. 66/2025, precum și a derulării contractelor de reparații planificate, respectiv de modernizare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

5.6.2 RESURSELE UMANE

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

Având în vedere specificul activității, s-a asigurat un echilibru în materie de gen. Astfel, la 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 diferență dintre bărbați și femei, avându-se în vedere, printre altele, și următoarele aspecte :

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

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

- productivitatea muncii (mii cal.exp./salarizat) 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 profesionala externa s-a realizat la:
 - Centrul National de Calificare si Instruire Feroviara- CENAFER, organism national 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;
 - alti furnizori de formare profesionala, conform reglementarilor legale in 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.

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

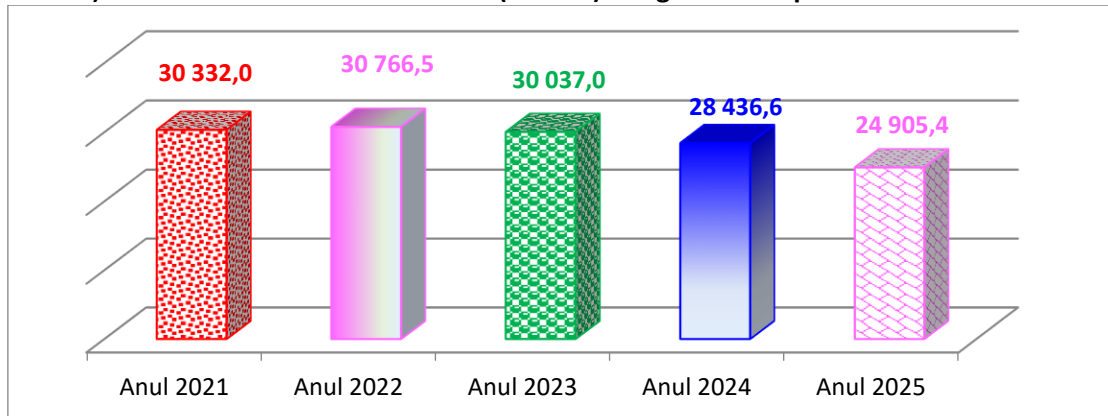
- Centrul National de Calificare si Instruire Feroviara, organism national specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure formarea – calificarea, perfecționarea personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar în condiții de siguranța circulației,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

5.6.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

5.6.3.1 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.

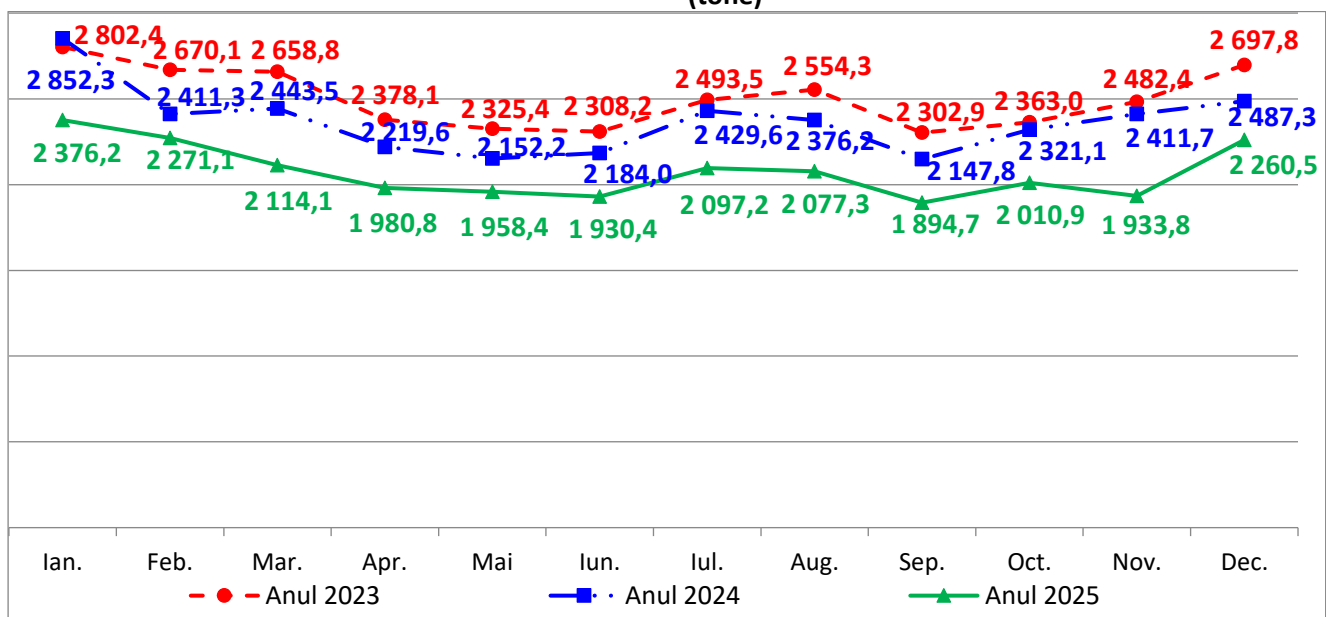
Evoluția consumului total de motorină (în tone) înregistrat comparativ în anii 2021÷2025



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

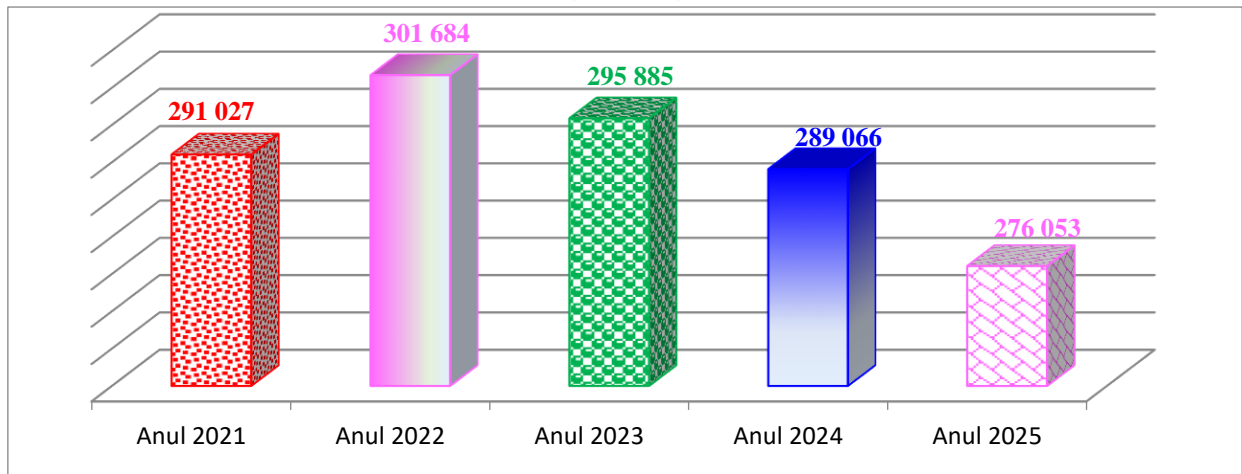
Graficul evoluției consumului lunar de motorină în anii 2023, 2024 și 2025
(tone)



5.6.3.1 Consumul de energie electrică

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.

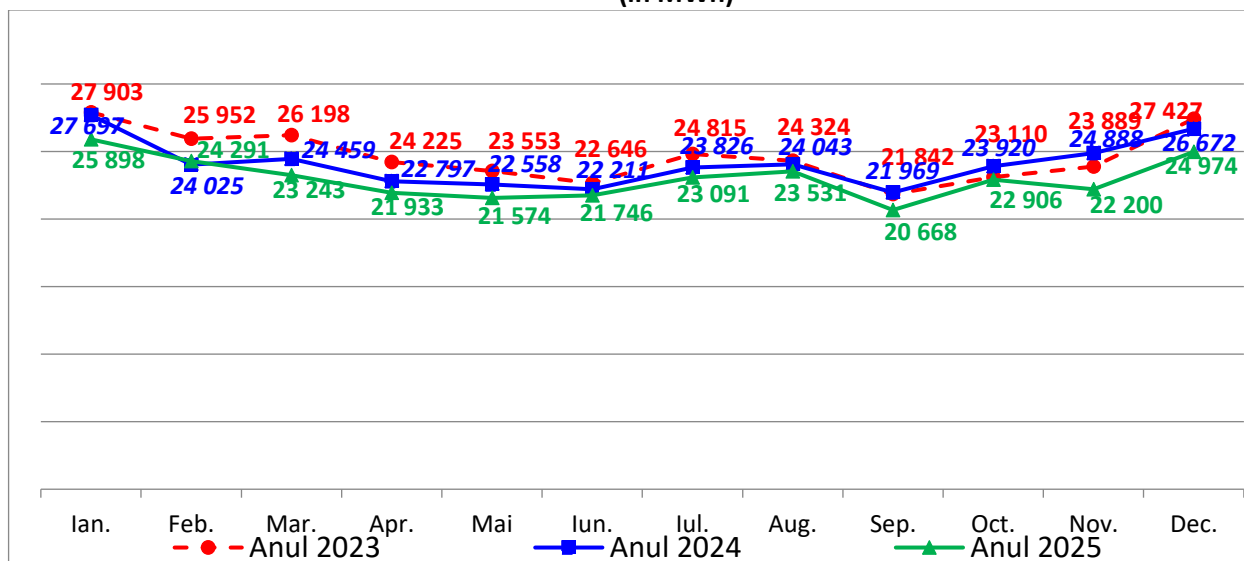
**Evoluția consumului de energie electrică înregistrat comparativ anii 2021÷2025
(în MWh)**



**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)**



5.7 INVESTIȚII

5.7.1 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).

5.7.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

În anul 2025 CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate de la bugetul de stat.

5.7.3 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.

5.8 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 1.01 – 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 Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	79/18.03.2024	Servicii de reparatii prin depresare a osiilor pentru automotoarele 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 Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	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 Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	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 Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

CAPITOLUL 6

REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

6.1.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății prezentate în planul de administrare al societății.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				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	2 204 106,390
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m	189 440,000	88 164,256
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	876 160,000	837 560,428
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m	1 302 400,000	1 278 381,706
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 intercity	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%	91,01%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m	90,17%	91,01%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m	90,17%	91,01%
	I.3.4. Servicii regio	%	m	90,17%	91,01%
I.4	Compensația unitară acordată				
	I.4.1. Total servicii	lei/tren-km	m	45,65	46,39
	I.4.2. Servicii intercity	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	539 913,000	389 566,000
	I.5.2. Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	458 429,000	389 566,000
	I.5.3. Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de transport acordate	%	m	84,91%	100,00%
I.6	Finanțarea din fonduri publice				
	I.6.1. Total finanțare necesară	mii lei	m	2 907 913,000	2 593 672,390
	I.6.2. Total finanțare asigurată	mii lei	m	2 593 738,215	2 395 428,525
	I.6.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	%	m	89,20%	92,36%
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 intercity	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	1 425 655,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m	87 603,000	94 287,280
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	1 017 091,000	907 515,070
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m	225 980,000	176 788,650
	II.1.5. Total venituri servicii transport	mii lei	m	1 330 674,000	1 178 591,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	II.1.6. Alte venituri proprii	mii lei	m	212 620,000	247 064,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P	94,00%	72,31%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m	75,31%	88,68%
	II.2.3. Servicii interregio	%	m	95,82%	93,54%
	II.2.4. Servicii regio	%	m	81,80%	70,01%
	II.2.5. Total venituri servicii transport	%	m	91,52%	88,68%
	II.2.6. Alte venituri proprii	%	m	113,22%	38,46%
	II.3.0. Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	3 486 820,000	3 238 451,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	23,74%	-7,12%
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	3 485 691,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 601 623,000	3 454 105,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m	30 940,000	31 586,000
	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	3 267,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m	96,14%	94,32%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P	96,18%	94,28%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m	91,00%	98,71%
	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	258 989,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m	302 239,000	249 726,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 714 629,000	1 617 766,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	751 628,000	817 219,000
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	-27 370,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	204,49%	-182,47%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P	393 323,580	225 790,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m	299 422,430	141 984,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m	93 901,150	83 806,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
	V.2.2. Datorii pe termen lung	mii lei	P	212 624,000	20 720,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	P	347,030	339,280
VII.	Indicatori privind politica de investiții				
VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	P	451 959,000	684 106,000
VII.2	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 106 947,000
VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	P	16,64%	22,02%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
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	451 926,000
VIII.2	Datorii curente (< 1 an)	mii lei	m	1 169 101,000	1 274 082,000
VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	%	P	44,33%	35,47%
VIII.4	Stocuri	mii lei	m	91 762,000	84 087,000
VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	%	P	36,48%	28,87%
VIII.6	Levierul	%	P	46,92%	41,67%
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 106 947,000
VIII.7	Profit net	mii lei	m	29 326,000	-27 370,000
VIII.8	Cheltuieli cu dobânzi	mii lei	m	29 152,000	29 981,000
VIII.9	Cheltuieli cu impozite	mii lei	m	29 681,000	31 074,000
VIII.10	Cheltuieli cu deprecierea	mii lei	m	30 599,000	0,000
VIII.11	Cheltuieli cu amortizarea	mii lei	m	331 395,000	330 290,000
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
VIII.12	EBITDA	mii lei	m	450 153,000	363 975,000
VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	%	P	283,10%	355,74%
IX.	Indicatori referitori la operațiuni				
IX.1	Cifra de afaceri netă	mii lei	m	3 486 820,000	3 238 451,000
IX.2	Valoarea medie a tuturor activelor	mii lei	m	2 852 588,500	2 911 655,000
IX.3	Rata de rotație a activelor	%	P	122,23%	111,22%
IX.4	Valoarea stoc	mii lei	m	91 762,000	84 087,000
IX.5	Valoarea medie stoc	mii lei	m	78 364,500	87 924,500
IX.6	Rata de rotație a stocurilor	%	P	4449,49%	3683,22%
IX.7	Valoare medie creanțe	mii lei	m	247 142,790	309 556,790
IX.8	Rata de rotație a creanțelor	%	P	1410,85%	1046,16%
X.	Indicatori referitori la rentabilitate				
X.1	Capital propriu	mii lei	m	677 914,000	612 652,000
X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	P	4,33%	-4,47%
X.3	Rentabilitatea activelor	%	P	1,08%	-0,88%
X.4	Profit din exploatare	mii lei	m	75 858,000	3 791,000
X.5	Marja profitului din exploatare	%	P	2,18%	0,12%
X.6	Marja netă a profitului	%	P	0,84%	-0,85%
X.7	Rata de creștere a profitului net	%	P	113,96%	-193,33%
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%

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

6.1.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

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

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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.1.1	Călători expediați: Total servicii	mii călători	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2.1	Parcursul total al călătorilor: Total servicii	mii călători-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3.1	Parcursul total al trenurilor: Total servicii	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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				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					
	Distribuire pe categorii de servicii					
	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	
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP					
	A.2.5.0. Rame electrice	mii călători-km	m			
	A.2.6.0. Locomotive electrice	mii călători-km	m			
	A.2.7.0. Rame diesel / Automotoare	mii călători-km	m			
	A.2.8.0. Locomotive diesel	mii călători-km	m			
	Total	mii călători-km				
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate					
	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	44 985 560,052
A.3.0.2. Servicii intercity		tren-km	aux	1 585 829,229	1 543 059,772	
A.3.0.3. Servicii interregio		tren-km	aux	17 411 165,835	17 496 809,892	
A.3.0.4. Servicii regio		tren-km	aux	28 270 436,616	25 945 690,388	
Parcursul total al trenurilor (realizat)						
Distribuire pe categorii de servicii						
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	
Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP				44 402 002,630	41 832 112,460	
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		
Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate			46 057 355,375	42 150 331,443		
A.3.9. Rame electrice	tren-km	aux	13 639,470	572 513,411		
A.3.10. Locomotive electrice	tren-km	aux	29 582 983,113	27 641 285,702		
A.3.11. Rame diesel / Automotoare	tren-km	aux	9 211 174,842	8 460 251,443		
A.3.12. Locomotive diesel	tren-km	aux	7 263 197,420	6 048 794,298		
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate					

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.4.1. Total servicii	%	m	99,01%	97,49%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m	100,00%	101,88%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m	100,11%	98,31%
	A.4.4. Servicii regio	%	m	98,27%	96,68%
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				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP				
	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
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate				
	A.6.1.11. Rame electrice	sute locuri-km	aux	47 875,98	2 006 643,80
	A.6.1.12. Locomotive electrice	sute locuri-km	aux	82 776 480,380	81 512 812,200
	A.6.1.13. Tracțiune electrică	sute locuri-km	aux	82 824 356,36	83 519 456,00
	A.6.1.14. Rame diesel/Automotoare	sute locuri-km	aux	9 204 484,583	8 606 703,754
	A.6.1.15. Locomotive diesel	sute locuri-km	aux	19 426 896,273	14 211 014,208
	A.6.1.16. Tracțiune diesel	sute locuri-km	aux	28 631 380,86	22 817 717,96
	A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	A.6.2.5. Rame electrice	locuri/tren	m	351,01	350,50
	A.6.2.6. Locomotive electrice	locuri/tren	m	279,81	294,90
	A.6.2.7. Tracțiune electrică	locuri/tren	m	279,84	296,02
	A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare	locuri/tren	m	99,93	101,73
	A.6.2.9. Locomotive diesel	locuri/tren	m	267,47	234,94
	A.6.2.10. Tracțiune diesel	locuri/tren	m	173,79	157,27

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	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	
A.8	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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.8.4. Servicii regio	%	m	1,09%	0,80%
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	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	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				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	A.10.5. Rame electrice	călători/tren	m		
	A.10.6. Locomotive electrice	călători/tren	m		
	A.10.7. Tracțiune electrică	călători/tren	m		
	A.10.8. Rame diesel/Automotoare	călători/tren	m		
	A.10.9. Locomotive diesel	călători/tren	m		
A.10.10. Tracțiune diesel	călători/tren	m			
A.11	Osii-km				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	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	

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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. 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	5 329 000,000
	D.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)	%	m	84,56%	84,29%
	D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	64 371,000
	D.1.2. Cota opțiunilor de călătorie a CFR Călători	%	m	75,68%	75,40%
	D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)	mii lei	aux	3 486 820,000	3 238 451,000
	D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)	mii lei	aux	4 329 887,110	
	D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	P	80,53%	> 69%
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	5 329 000,000
	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	16 388 000,000
	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	21 717 000,000
	D.2.1. Cota de piață a transportului feroviar	%	m	28,05%	24,54%
	D.2.2.1. Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	64 371,000
	D.2.2.2. Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	308 200,000	295 157,000
	D.2.2.3. Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	379 002,000	359 528,000
	D.2.2. Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar	%	m	18,68%	17,90%

Mențiune:

La data întocmirii prezentului document nu sunt publicate datele privind cifra de afaceri netă realizată în anul 2025 de operatorii de transport feroviar de călători (indicatorul D.1.3.1.). Ca urmare, nu se poate calcula valoarea realizată a indicatorului **D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)**. Cu toate acestea, având în vedere că:

- veniturile totale ale CFR Călători (indicatorul D.1.3.0.) au înregistrat în anul 2025 o scădere de 7,12% față de valoarea realizată în anul 2024;
- parcursul total al călătorilor realizat la nivel național în transportul feroviar de călători a înregistrat în anul 2025 o scădere de 10,32% față de valoarea realizată în anul 2024 (indicatorul D.2.1.1.);
- parcursul total al călătorilor realizat de CFR Călători (indicatorul A.2.1.) a înregistrat în anul 2025 o scădere de 10,6% față de valoarea realizată în anul 2024, adică o valoare foarte apropiată de scăderea înregistrată la nivel național;

- cota de piață calculată a CFR Călători calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.) a fost în anul 2025 de 84,29%, în scădere cu 0,32% față de valoarea realizată în anul 2024;
- tarifele în transportul feroviar de călători sunt corelate cu distanțele parcurse de călători (parcursul călătorilor) și, ca urmare, există o corelare între cota de piață calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.) și cota de piață calculată în raport de venituri (indicatorul D.1.3.);

rezultă că poate fi așteptată în mod realist o variație a cotei calculată în raport de venituri (indicatorul D.1.3.) foarte apropiată de cea înregistrată pentru cota de piață calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.). Ca urmare, având în vedere că valoarea înregistrată în anul 2024 a indicatorului D.1.3. a fost de 80,53%, **se poate aprecia în mod realist că valoarea înregistrată în anul 2025 pentru indicatorul D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri) este superioară valorii de 69%.**

6.1.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

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

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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	MWh			-1,30	-1,30
22	I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători	tone CO2			-1,20	-1,20
23	I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei	tone CO2			-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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				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.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	33,75%	100,00%
E.7	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.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%	100,00%
E.8	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%
E.9	Defectări în parcurs	nr	m	2 386	1 948

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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
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				

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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/100 loc-km	m	2,33	2,01
	G.5.8. Locomotive electrice	kWh/100 loc-km	m	3,49	3,34
	G.5.9. Tracțiune electrică	kWh/100 loc-km	m	3,49	3,30
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)				
	G.5.10. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 loc-km	m	10,99	11,04
	G.5.11. Locomotive diesel	kWh/100 loc-km	m	13,29	15,46
	G.5.12. Tracțiune diesel	kWh/100 loc-km	m	12,55	13,79
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)				
	G.5.13. Rame electrice	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.14. Locomotive electrice	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.15. Tracțiune electrică	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)				
	G.5.16. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.17. Locomotive diesel	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.
	G.5.18. Tracțiune diesel	kWh/100 căl-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%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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	-3,52%	-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	-4,43%	-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	2,27%	-3,69%
	I.3.1 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice	tone CO2	m	59 317,73	57 128,31
	I.3.1.1. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune	tone CO2	m	55 909,76	53 775,62
	I.3.1.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări	tone CO2	m	3 407,97	3 352,69
	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	59 317,73	57 128,31
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 instruirii în materie de siguranță	nr	P	73 102	71 467
J.4	Frecvența totală a vătămarilor înregistrate	nr/1000000 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 vătămarilor grave	nr/1000000 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 document nu sunt publicate de către Electrificare CFR SA datele pe baza cărora se calculează emisiile indirecte generate în anul 2025 provenite din achiziția energiei electrice (indicatorul I.3.1 și derivatele sale). Ca urmare, în ceea ce privește indicatorul cheie de performanță I.3, tabelul conține informații orientative calculate pe baza datelor publicate de către Electrificare CFR SA valabile pentru anul 2024.

6.1.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.1.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță nefinanciari privind guvernarea corporativă		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	Ponderea 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 guvernanța corporativă

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor nefinanciari privind guvernanța 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 guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.	Indicatori privind guvernanța 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
N.7	Pondere 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	Pondere 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.8.2. Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	m	834 712,00	689 070,00
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:

$$I_{G.1} = \left[\frac{\sum_{\text{Standarde}} R^i_{\text{impl}}}{N_{\text{Standarde}} - 1} \right] \quad [\%]$$

în care:

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

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

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

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

Această formulă este stabilită la pct. 49 din anexa 3 la contractele de mandat, paragraful 1.2.

Gradele de implementare în anul 2025 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R^i_{impl}) 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^i_{impl} [%]	
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]		NI [da/nu]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Standardul 1 - Etica și integritatea	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

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 ¹ impl [%]	
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]		NI [da/nu]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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
N.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,

⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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).

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. 50 din anexa 3 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
N.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).

¹⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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 **N.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.

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
N.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 governanță corporativă **N.4 "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenirea 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

¹¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

- 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;
- 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 **N.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
N.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-selecție-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 **N.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
N.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 prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 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	2 204 106,390
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m	189 440,000	88 164,256
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	876 160,000	837 560,428
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m	1 302 400,000	1 278 381,706
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 intercity	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%	91,01%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m	90,17%	91,01%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m	90,17%	91,01%
	I.3.4. Servicii regio	%	m	90,17%	91,01%
I.4	Compensația unitară acordată				
	I.4.1. Total servicii	lei/tren-km	m	45,65	46,39
	I.4.2. Servicii intercity	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	539 913,000	389 566,000
	I.5.2. Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente facilităților de transport acordate	mii lei	m	458 429,000	389 566,000
	I.5.3. Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de transport acordate	%	m	84,91%	100,00%
I.6	Finanțarea din fonduri publice				
	I.6.1. Total finanțare necesară	mii lei	m	2 907 913,000	2 593 672,390
	I.6.2. Total finanțare asigurată	mii lei	m	2 593 738,215	2 395 428,525
	I.6.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	%	m	89,20%	92,36%
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 intercity	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	1 425 655,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m	87 603,000	94 287,280
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m	1 017 091,000	907 515,070
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m	225 980,000	176 788,650
	II.1.5. Total venituri servicii transport	mii lei	m	1 330 674,000	1 178 591,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	II.1.6. Alte venituri proprii	mii lei	m	212 620,000	247 064,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P	94,00%	72,31%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m	75,31%	88,68%
	II.2.3. Servicii interregio	%	m	95,82%	93,54%
	II.2.4. Servicii regio	%	m	81,80%	70,01%
	II.2.5. Total venituri servicii transport	%	m	91,52%	88,68%
	II.2.6. Alte venituri proprii	%	m	113,22%	38,46%
II.3.0. Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	3 486 820,000	3 238 451,000	
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P	23,74%	-7,12%
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	3 485 691,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m	3 601 623,000	3 454 105,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m	30 940,000	31 586,000
	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	3 267,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m	96,14%	94,32%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P	96,18%	94,28%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m	91,00%	98,71%
	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	258 989,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m	302 239,000	249 726,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m	1 714 629,000	1 617 766,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m	751 628,000	817 219,000
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	-27 370,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m	204,49%	-182,47%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P	393 323,580	225 790,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m	299 422,430	141 984,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m	93 901,150	83 806,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
	V.2.2. Datorii pe termen lung	mii lei	P	212 624,000	20 720,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	P	347,030	339,280
VII.	Indicatori privind politica de investiții				
VII.1	CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	P	451 959,000	684 106,000
VII.2	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 106 947,000
VII.3	Rata cheltuielilor de capital	%	P	16,64%	22,02%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
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	451 926,000
VIII.2	Datorii curente (< 1 an)	mii lei	m	1 169 101,000	1 274 082,000
VIII.3	Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	%	P	44,33%	35,47%
VIII.4	Stocuri	mii lei	m	91 762,000	84 087,000
VIII.5	Lichiditatea imediată / Test Acid	%	P	36,48%	28,87%
VIII.6	Levierul	%	P	46,92%	41,67%
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
	Total active	mii lei	m	2 716 363,000	3 106 947,000
VIII.7	Profit net	mii lei	m	29 326,000	-27 370,000
VIII.8	Cheltuieli cu dobânzi	mii lei	m	29 152,000	29 981,000
VIII.9	Cheltuieli cu impozite	mii lei	m	29 681,000	31 074,000
VIII.10	Cheltuieli cu deprecierea	mii lei	m	30 599,000	0,000
VIII.11	Cheltuieli cu amortizarea	mii lei	m	331 395,000	330 290,000
	Datorii totale	mii lei	m	1 274 386,000	1 294 802,000
VIII.12	EBITDA	mii lei	m	450 153,000	363 975,000
VIII.13	Raportul dintre datorii și EBITDA	%	P	283,10%	355,74%
IX.	Indicatori referitori la operațiuni				
IX.1	Cifra de afaceri netă	mii lei	m	3 486 820,000	3 238 451,000
IX.2	Valoarea medie a tuturor activelor	mii lei	m	2 852 588,500	2 911 655,000
IX.3	Rata de rotație a activelor	%	P	122,23%	111,22%
IX.4	Valoarea stoc	mii lei	m	91 762,000	84 087,000
IX.5	Valoarea medie stoc	mii lei	m	78 364,500	87 924,500
IX.6	Rata de rotație a stocurilor	%	P	4449,49%	3683,22%
IX.7	Valoare medie creanțe	mii lei	m	247 142,790	309 556,790
IX.8	Rata de rotație a creanțelor	%	P	1410,85%	1046,16%
X.	Indicatori referitori la rentabilitate				
X.1	Capital propriu	mii lei	m	677 914,000	612 652,000
X.2	Rentabilitatea capitalului propriu	%	P	4,33%	-4,47%
X.3	Rentabilitatea activelor	%	P	1,08%	-0,88%
X.4	Profit din exploatare	mii lei	m	75 858,000	3 791,000
X.5	Marja profitului din exploatare	%	P	2,18%	0,12%
X.6	Marja netă a profitului	%	P	0,84%	-0,85%
X.7	Rata de creștere a profitului net	%	P	113,96%	-193,33%
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%

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

6.2.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

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

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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.1.1	Călători expediați: Total servicii	mii călători	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2.1	Parcursul total al călătorilor: Total servicii	mii călători-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3.1	Parcursul total al trenurilor: Total servicii	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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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
	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				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP				
	A.2.5.0. Rame electrice	mii călători-km	m		
	A.2.6.0. Locomotive electrice	mii călători-km	m		
	A.2.7.0. Rame diesel / Automotoare	mii călători-km	m		
	A.2.8.0. Locomotive diesel	mii călători-km	m		
	Total	mii călători-km			
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate				
	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	44 985 560,052
	A.3.0.2. Servicii intercity	tren-km	aux	1 585 829,229	1 543 059,772
	A.3.0.3. Servicii interregio	tren-km	aux	17 411 165,835	17 496 809,892
	A.3.0.4. Servicii regio	tren-km	aux	28 270 436,616	25 945 690,388
	Parcursul total al trenurilor (realizat)				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP			44 402 002,630	41 832 112,460
	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	
Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate			46 057 355,375	42 150 331,443	
A.3.9. Rame electrice	tren-km	aux	13 639,470	572 513,411	
A.3.10. Locomotive electrice	tren-km	aux	29 582 983,113	27 641 285,702	

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.3.11. Rame diesel / Automotoare	tren-km	aux	9 211 174,842	8 460 251,443
	A.3.12. Locomotive diesel	tren-km	aux	7 263 197,420	6 048 794,298
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m	99,01%	97,49%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m	100,00%	101,88%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m	100,11%	98,31%
	A.4.4. Servicii regio	%	m	98,27%	96,68%
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				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP				
	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
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate				
	A.6.1.11. Rame electrice	sute locuri-km	aux	47 875,98	2 006 643,80
	A.6.1.12. Locomotive electrice	sute locuri-km	aux	82 776 480,380	81 512 812,200
	A.6.1.13. Tracțiune electrică	sute locuri-km	aux	82 824 356,36	83 519 456,00
	A.6.1.14. Rame diesel/Automotoare	sute locuri-km	aux	9 204 484,583	8 606 703,754
	A.6.1.15. Locomotive diesel	sute locuri-km	aux	19 426 896,273	14 211 014,208
	A.6.1.16. Tracțiune diesel	sute locuri-km	aux	28 631 380,86	22 817 717,96
	A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	A.6.2.5. Rame electrice	locuri/tren	m	351,01	350,50
	A.6.2.6. Locomotive electrice	locuri/tren	m	279,81	294,90
	A.6.2.7. Tracțiune electrică	locuri/tren	m	279,84	296,02

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare	locuri/tren	m	99,93	101,73
	A.6.2.9. Locomotive diesel	locuri/tren	m	267,47	234,94
	A.6.2.10. Tracțiune diesel	locuri/tren	m	173,79	157,27
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	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
A.8	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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.8.4. Servicii regio	%	m	1,09%	0,80%
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	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	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				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
	A.10.5. Rame electrice	călători/tren	m		
	A.10.6. Locomotive electrice	călători/tren	m		
	A.10.7. Tracțiune electrică	călători/tren	m		
A.10.8. Rame diesel/Automotoare	călători/tren	m			
A.10.9. Locomotive diesel	călători/tren	m			
A.10.10. Tracțiune diesel	călători/tren	m			
A.11	Osii-km				
	Distribuire pe categorii de servicii				
	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
	Distribuire pe tipuri de tracțiune				
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	

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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. 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	5 329 000,000
	D.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)	%	m	84,56%	84,29%
	D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	64 371,000
	D.1.2. Cota opțiunilor de călătorie a CFR Călători	%	m	75,68%	75,40%
	D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)	mii lei	aux	3 486 820,000	3 238 451,000
	D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)	mii lei	aux	4 329 887,110	
	D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)	%	P	80,53%	> 69%
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	5 329 000,000
	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	16 388 000,000
	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	21 717 000,000
	D.2.1. Cota de piață a transportului feroviar	%	m	28,05%	24,54%
	D.2.2.1. Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	70 802,000	64 371,000
	D.2.2.2. Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	308 200,000	295 157,000
	D.2.2.3. Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux	379 002,000	359 528,000
	D.2.2. Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar	%	m	18,68%	17,90%

Mențiune:

La data întocmirii prezentului document nu sunt publicate datele privind cifra de afaceri netă realizată în anul 2025 de operatorii de transport feroviar de călători (indicatorul D.1.3.1.). Ca urmare, nu se poate calcula valoarea realizată a indicatorului **D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)**. Cu toate acestea, având în vedere că:

- veniturile totale ale CFR Călători (indicatorul D.1.3.0.) au înregistrat în anul 2025 o scădere de 7,12% față de valoarea realizată în anul 2024;
- parcursul total al călătorilor realizat la nivel național în transportul feroviar de călători a înregistrat în anul 2025 o scădere de 10,32% față de valoarea realizată în anul 2024 (indicatorul D.2.1.1.);

- *parcursul total al călătorilor realizat de CFR Călători (indicatorul A.2.1.) a înregistrat în anul 2025 o scădere de 10,6% față de valoarea realizată în anul 2024, adică o valoare foarte apropiată de scăderea înregistrată la nivel național;*
- *cota de piață calculată a CFR Călători calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.) a fost în anul 2025 de 84,29%, în scădere cu 0,32% față de valoarea realizată în anul 2024;*
- *tarifele în transportul feroviar de călători sunt corelate cu distanțele parcurse de călători (parcursul călătorilor) și, ca urmare, există o corelare între cota de piață calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.) și cota de piață calculată în raport de venituri (indicatorul D.1.3.);*

rezultă că poate fi așteptată în mod realist o variație a cotei calculată în raport de venituri (indicatorul D.1.3.) foarte apropiată de cea înregistrată pentru cota de piață calculată în raport cu parcursul total al călătorilor (indicatorul D.1.1.). Ca urmare, având în vedere că valoarea înregistrată în anul 2024 a indicatorului D.1.3. a fost de 80,53%, se poate aprecia în mod realist că valoarea înregistrată în anul 2025 pentru indicatorul D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri) este superioară valorii de 69%.

6.2.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

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

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin 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	MWh			-1,30	-1,30
22	I.2	Emisiile direct generate de CFR Călători	tone CO2			-1,20	-1,20
23	I.3	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei	tone CO2			-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 la data de 31.12.2025 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 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.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	33,75%	100,00%
E.7	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.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%	100,00%
E.8	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
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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
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/100 loc-km	m	2,33	2,01
	G.5.8. Locomotive electrice	kWh/100 loc-km	m	3,49	3,34
	G.5.9. Tracțiune electrică	kWh/100 loc-km	m	3,49	3,30
	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)				
G.5.10. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 loc-km	m	10,99	11,04	
G.5.11. Locomotive diesel	kWh/100 loc-km	m	13,29	15,46	
G.5.12. Tracțiune diesel	kWh/100 loc-km	m	12,55	13,79	
Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)					
G.5.13. Rame electrice	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.	
G.5.14. Locomotive electrice	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.	
G.5.15. Tracțiune electrică	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.	
Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)					
G.5.16. Rame diesel / Automotoare	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.	
G.5.17. Locomotive diesel	kWh/100 căl-km	m	N.A.	N.A.	
G.5.18. Tracțiune diesel	kWh/100 căl-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

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
	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	-3,52%	-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	-4,43%	-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	2,27%	-3,69%
I.3.1	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice	tone CO2	m	59 317,73	57 128,31
I.3.1.1	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune	tone CO2	m	55 909,76	53 775,62
I.3.1.2	Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări	tone CO2	m	3 407,97	3 352,69
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	59 317,73	57 128,31
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 vătămarilor înregistrate	nr/1000000 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 vătămarilor grave	nr/1000000 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	Pondere vânzării 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 document nu sunt publicate de către Electrificare CFR SA datele pe baza cărora se calculează emisiile indirecte generate în anul 2025 provenite din achiziția energiei electrice (indicatorul I.3.1 și derivatele sale). Ca urmare, în ceea ce privește indicatorul cheie de performanță I.3, tabelul conține informații orientative calculate pe baza datelor publicate de către Electrificare CFR SA valabile pentru anul 2024.

6.2.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.2.4.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

Luând în considerare prevederile contractelor de mandat aprobate prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi.

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

Nr. crt	Indicatori de performanță nefinanciari privind guvernarea corporativă		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	Ponderea 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 guvernanța corporativă

Tabelul următor prezintă realizările aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor nefinanțari privind guvernanța 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 guvernanța corporativă pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2024	2025
N.	Indicatori privind guvernanța 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
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.

6.2.4.2.1 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:

$$I_{G.1} = \left[\frac{\sum \text{Standarde} R^i_{\text{impl}}}{N_{\text{Standarde}} - 1} \right] \quad [\%]$$

în care:

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

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

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

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

Această formulă este stabilită la pct. 49 din anexa 3 la contractele de mandat, paragraful 1.2.

Gradele de implementare în anul 2025 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R^i_{impl}) 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^i_{impl} [%]	
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]		NI [da/nu]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Standardul 1 - Etica și integritatea	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

Standardele de control intern managerial		Compartimente în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie			Rata de implementare R _{impl} [%]	
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]		NI [da/nu]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
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 neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
N.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 26 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁴, formula (14).

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,

¹⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

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).

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. 50 din anexa 3 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 neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
N.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 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 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁵, formula (14).

¹⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

6.2.4.2.3 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 **N.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.

Tabelul 31 - 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
N.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 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 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁶, formula (14).

6.2.4.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

În ceea ce privește indicatorul nefinanciar de governanță corporativă **N.4 "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenirea 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

¹⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

- 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;
- 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 **N.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 neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
N.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 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁷, formula (14).

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 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 **N.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 neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2025	Realizat 2025	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
N.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 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 2.3.3 din anexa 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor neexecutivi ai CFR Călători¹⁸, formula (14).

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	2 032 666,00	
F_{crt}	mii lei		1 579 079,35	2 135 309,22	2 032 666,00	
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		1,1273	1,3522	0,9519	
F_{crt} / F_{nec}	nr		0,7907	0,9017	0,8865	
Indice de realizare a finanțării din fonduri publice R^F_i	%		79,07%	90,17%	88,65%	

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%	72,31%	78,22%	88,65%	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%	94,28%	100,00%	88,65%	100,00%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	65 000,000	225 790,000	28,79%	88,65%	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	20 720,000	100,00%	88,65%	100,00%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	6,00%	-7,12%	0,00%	88,65%	100,00%
6	VI.1 Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	20	R/O	272,00	339,28	100,00%	88,65%	100,00%
7	VII.1 CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	3	R/O	500 000,000	684 106,000	100,00%	88,65%	100,00%
8	VII.3 Rata cheltuielilor de capital	%	1	R/O	2,29%	22,02%	100,00%	88,65%	100,00%
9	VIII.3 Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	1	R/O	1,00	0,35	35,47%	88,65%	100,00%
10	VIII.5 Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	1	R/O	0,80	0,29	36,09%	88,65%	100,00%
11	VIII.6 Levierul	nr	1	R/O	0,30	0,42	100,00%	88,65%	100,00%
12	VIII.13 Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	1	R/O	1,50	3,56	100,00%	88,65%	100,00%
13	IX.3 Rata de rotație a activelor	nr	1	R/O	0,65	1,11	100,00%	88,65%	100,00%
14	IX.6 Rata de rotație a stocurilor	nr	1	R/O	30,81	36,83	100,00%	88,65%	100,00%
15	IX.8 Rata de rotație a creanțelor	nr	1	R/O	12,10	10,46	86,46%	88,65%	100,00%
16	X.2 Rentabilitatea capitalului propriu	%	1	R/O	4,57%	-4,47%	0,00%	88,65%	100,00%
17	X.3 Rentabilitatea activelor	%	1	R/O	0,08%	-0,88%	0,00%	88,65%	100,00%
18	X.5 Marja profitului din exploatare	%	1	R/O	1,58%	0,12%	7,41%	88,65%	100,00%
19	X.6 Marja netă a profitului	%	1	R/O	0,49%	-0,85%	0,00%	88,65%	100,00%
20	X.7 Rata de creștere a profitului	%	1	R/O	0,80%	-193,33%	0,00%	88,65%	100,00%
21	XI.2 Rata de plată a dividendelor	%	1	R/O	50,00%	0,00%	0,00%	88,65%	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	100,00%	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%	> 69%	100,00%	88,69%	100,00%

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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorului D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri - a se vedea paragraful 6.1.2.2 de mai sus).

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%

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
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%
23	I.3 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	1	O/R	-1,90%	-3,69%	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 (R^o - 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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorului I.3 (Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 6.1.3.2 de mai sus).

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 paragrafului 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 nefinanțari 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 guvernarea 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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorilor D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri – a se vedea paragraful 6.1.2.2 de mai sus) și I.3 (Emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 6.1.3.2 de mai sus).

²⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.2.6 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚĂ 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	100,00%
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	99,74%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

Mențiune: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorilor D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri – a se vedea paragraful 6.1.2.2 de mai sus) și I.3 (Emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 6.1.3.2 de mai sus).

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%	72,31%	78,22%	88,65%	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%	94,28%	100,00%	88,65%	100,00%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	65 000,000	225 790,000	28,79%	88,65%	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	20 720,000	100,00%	88,65%	100,00%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	6,00%	-7,12%	0,00%	88,65%	100,00%
6	VI.1 Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	20	R/O	272,00	339,28	100,00%	88,65%	100,00%
7	VII.1 CapEx (Cheltuieli de capital)	mii lei	3	R/O	500 000,000	684 106,000	100,00%	88,65%	100,00%
8	VII.3 Rata cheltuielilor de capital	%	1	R/O	2,29%	22,02%	100,00%	88,65%	100,00%
9	VIII.3 Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă	nr	1	R/O	1,00	0,35	35,47%	88,65%	100,00%
10	VIII.5 Lichiditatea imediată / Test Acid	nr	1	R/O	0,80	0,29	36,09%	88,65%	100,00%
11	VIII.6 Levierul	nr	1	R/O	0,30	0,42	100,00%	88,65%	100,00%
12	VIII.13 Raportul dintre datorii și EBITDA	nr	1	R/O	1,50	3,56	100,00%	88,65%	100,00%
13	IX.3 Rata de rotație a activelor	nr	1	R/O	0,65	1,11	100,00%	88,65%	100,00%
14	IX.6 Rata de rotație a stocurilor	nr	1	R/O	30,81	36,83	100,00%	88,65%	100,00%
15	IX.8 Rata de rotație a creanțelor	nr	1	R/O	12,10	10,46	86,46%	88,65%	100,00%
16	X.2 Rentabilitatea capitalului propriu	%	1	R/O	4,57%	-4,47%	0,00%	88,65%	100,00%
17	X.3 Rentabilitatea activelor	%	1	R/O	0,08%	-0,88%	0,00%	88,65%	100,00%
18	X.5 Marja profitului din exploatare	%	1	R/O	1,58%	0,12%	7,41%	88,65%	100,00%
19	X.6 Marja netă a profitului	%	1	R/O	0,49%	-0,85%	0,00%	88,65%	100,00%
20	X.7 Rata de creștere a profitului	%	1	R/O	0,80%	-193,33%	0,00%	88,65%	100,00%
21	XI.2 Rata de plată a dividendelor	%	1	R/O	50,00%	0,00%	0,00%	88,65%	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	100,00%	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%	> 69%	100,00%	88,69%	100,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 22 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători²⁸
- 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.
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 35 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 2.6.1 din Anexa nr. 3.2 la contractele de mandat ale administratorilor executivi ai CFR Călători, formula (24).
- 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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorului D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri - a se vedea paragraful 6.2.2.2 de mai sus).

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%

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
22	I.2 Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală	%	1	O/R	-1,20%	-12,81%	100,00%	88,69%	100,00%
23	I.3 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală	%	1	O/R	-1,90%	-3,69%	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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorului I.3 (Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 0 de mai sus).

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 guvernarea 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: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorilor D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri – a se vedea paragraful 6.2.2.2 de mai sus) și I.3 (Emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 0 de mai sus).

³¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21/17.12.2025

7.3.6 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚĂ 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	100,00%
2	Indicatori de performanță nefinanciari	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	99,74%	Foarte bine
--	---------------	--------------------

Mențiune: Sub rezerva confirmării calculelor estimative privind realizarea indicatorilor D.1.3 (Cota de piață a CFR Călători - ref. venituri – a se vedea paragraful 6.2.2.2 de mai sus) și I.3 (Emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei - variație anuală – a se vedea paragraful 0 de mai sus).

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 01.01.2025 – 31.12.2025 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 01.01.2025 – 31.12.2025 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.

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

În anul 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.

8.2 ECHIPA DE MANAGEMENT EXECUTIV

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.01.2025-31.12.2025, 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 General Adjunct	Sector Dezvoltare Achiziții	în perioada 01.04.2024-31.01.2025
	Director	Directia Strategie Dzvoltare	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		

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

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

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

CAPITOLUL 9

RECOMANDĂRI

În cadrul rapoartelor semestriale întocmite în conformitate cu prevederile art. 55 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 Consiliul de Administrație al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA a formulat următoarele recomandări către conducerea executivă a societății:

9.1 RECOMANDĂRI FORMULATE ÎN CADRUL RAPORTULUI AFERENT SEMESTRULUI I

Recomandarea nr. 1

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

Recomandarea nr. 2

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2025. Se va acorda o atenție deosebită indicatorilor care la data de 30.06.2025 înregistrează un grad redus de realizare a obiectivelor asociate.

Recomandarea nr. 3

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.

9.2 RECOMANDĂRI FORMULATE ÎN CADRUL RAPORTULUI AFERENT SEMESTRULUI II

Recomandarea nr. 1

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

Recomandarea nr. 2

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