



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR"-SA



***Componenta de management
a Planului de Administrare
al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-SA
pentru perioada 2023-2027***

Director General
Ion Simu-Alexandru

Director Financiar
Iulian-Florin Măntescu

Versiune: 2.0
August 2023

Cuprins

Capitolul 1 - Premise generale	3
Capitolul 2 - Contextul legal.....	7
Capitolul 3 - Rețeaua de căi ferate administrată de CFR SA.....	11
Capitolul 4 - Situația financiară a CFR SA	13
Capitolul 5 - Lista clienților CFR SA	16
Capitolul 6 - Liniile directoare ale planului strategic de dezvoltare al CFR SA	18
Capitolul 7 - Proiectele CFR SA	26
Capitolul 8 - Finanțarea asigurată prin Contractul de activitate și performanță	35
Capitolul 9 - Monitorizarea performanței CFR SA – indicatori de performanță	44
Capitolul 10 - Monitorizarea performanței CFR SA – Cuantificarea nivelului de performanță al Consiliului de administrație și al directorilor	49

Capitolul 1 - Premise generale

Prezenta Componentă de Management a Planului de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR SA” a fost elaborată de Directorii Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. (denumită în continuare CFR SA) în conformitate cu prevederile OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, precum și în conformitate cu prevederile HG nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.

Componenta de management a CFR SA pentru perioada 2023-2027 este corelată cu *Scrisoarea de așteptări necesară selecției membrilor Consiliului de Administrație, respectiv directorilor, pentru perioada 2022-2026 la CFR SA, anexă la OMTI nr. 1361/04.08.2022* și cu *Planul de administrare al Consiliului de Administrație* și stabilește misiunea, obiectivele, acțiunile, resursele și indicatorii de performanță financiari și nefinanțari pentru derularea unei activități specifice pe parcursul perioadei viitoare de 4 ani.

CFR SA este concesionarul infrastructurii feroviare publice din România, realizând activitatea de administrare a acesteia și garantând asigurarea nevoilor de mobilitate ale României.

În acest sens, asigură accesul liber la infrastructura feroviară a tuturor operatorilor de transport feroviar licențiați, realizează întreținerea, repararea, modernizarea și dezvoltarea acesteia pentru a garanta circulația feroviară în siguranță și în condiții de eficiență economică.

Ansamblul activităților derulate de către CFR SA pentru a asigura îndeplinirea misiunii sale sunt stabilite prin art. 14 al *OUG 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

(1) Compania națională care administrează infrastructura feroviară realizează în principal următoarele categorii de activități:

a) operarea infrastructurii feroviare publice și private, în scopul realizării transportului feroviar de călători și marfă și satisfacerii cerințelor de mobilitate a persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României;

b) operarea infrastructurilor de servicii pe care le deține, inclusiv asigurarea accesului pe calea ferată la aceste infrastructuri de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestora;

c) asigurarea stării de funcționare a liniilor, instalațiilor și a celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare publice și private, la parametrii stabiliți conform art. 16, prin activități de întreținere, reparații și reînnoire;

d) modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare publice și private, în scopul îmbunătățirii performanțelor globale ale acesteia, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate a persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României;

e) exploatarea patrimoniului administrat de companie;

f) asigurarea stării de funcționare a activelor aparținând patrimoniului administrat de companie, altele decât cele prevăzute la lit. c), prin activități de întreținere, reparații și reînnoire, după caz;

g) îndeplinirea ansamblului funcțiilor tehnice și economice necesare în vederea realizării obiectului său de activitate.

(2) Operarea infrastructurii feroviare publice și private include ansamblul activităților privind:

a) repartizarea și alocarea către solicitanți, în mod echitabil și nediscriminatoriu, a capacităților de infrastructură și a traselor;

b) planificarea și conducerea operativă a circulației trenurilor pe rețeaua de căi ferate din România;

c) stabilirea și perceperea tarifului privind utilizarea infrastructurii feroviare, precum și a tarifelor pentru serviciile furnizate, în condițiile legii.

(3) Operarea infrastructurilor de servicii include ansamblul activităților privind:

a) asigurarea accesului pe calea ferată la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri, într-o manieră echitabilă și nediscriminatorie;

b) furnizarea către operatorii de transport feroviar, în mod echitabil și nediscriminatoriu, a serviciilor specifice acestor infrastructuri de servicii;

c) stabilirea și perceperea tarifelor privind serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri de servicii și a tarifelor privind accesul pe calea ferată la aceste infrastructuri de servicii.

(4) Exploatarea patrimoniului administrat de companie include ansamblul activităților privind:

a) valorificarea, în condițiile legii, a unor active ale patrimoniului administrat de companie, inclusiv prin activități hoteliere și de alimentație publică desfășurate prin unitățile proprii;

b) stabilirea și perceperea tarifelor și chiriilor, după caz, aferente acțiunilor prevăzute la lit. a).

Pe rețeaua feroviară de 10.615 km asigură circulația zilnică a circa 1.900 de trenuri de marfă și călători.

Acțiunile, studiile și investițiile pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului feroviar pe care CFR SA le derulează respectă principiile, normele, direcțiile politice europene și naționale stabilite, în principal, prin:

- *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, aprobată prin HG nr.985/2020;
- *Master Planul General de Transport al României (MPGT)*, aprobat prin HG nr. 666/2016, cu modificările și completările ulterioare;
- *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030*, aprobat prin HG nr. 1312/2021;
- *Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pentru perioada 2021-2025*, aprobat prin HG nr. 920/2021 cu modificările și completările ulterioare.
- *Programului 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, cu modificările și completările ulterioare
- *Programului național de acțiune privind implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar*, aprobat prin HG nr. 651/2022
- *OG 19/1997 privind transporturile*, cu modificările și completările ulterioare

- *Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare*
- *OG nr. 7/2005, republicată, pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România*
- *Planul Național de Redresare și Reziliență, aprobat prin OUG 124/2021, cu modificările și completările ulterioare*
- *Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (Regulamentul TEN-T);*
- *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători*
- *Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar*
- *Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Pactul ecologic european COM/2019/640 final (Green Deal);*
- *Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului - COM/2020/789 final.*
- *Regulamentul 1153/2021 privind Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility - CEF).*
- *Cartea albă a transporturilor - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM/2011/0144 final.*
- *Inițiativa celor trei mări.*
- *Programul TRACECA - Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia.*
- *Pachetul "Fit for 55".*
- *Mecanismul de redresare și reziliență instituit prin Regulamentul 241/2021.*
- *Programul InvestEU instituit prin Regulamentul (UE) 523/2021.*
- *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european și Regulamentele de punere în aplicare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate pentru calea ferată convențională. (transpusă în legislația națională)*
- *Regulamentul (UE) 2016/796 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate - ERA.*
- *OG 73/2019 privind siguranța feroviară*
- *HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar*
- *Programul Transport aprobat prin Decizia CE 9754 /2022*
- *Decizia Comisiei din 30 noiembrie 2009 privind documentul de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate*
- *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE*
- *Sistemul de management al siguranței instituit conform Regulamentului delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, acceptat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română prin eliberarea autorizației de siguranță nr. AS210003*
- *Monitorizarea activităților proprii conform Regulamentului (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea*
- *Obiective comune de siguranță – OCS conform Deciziei Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului - 2009/460/CE*

CFR SA garantează accesibilitatea gărilor și a serviciilor oferite operatorilor de transport feroviar, călătorilor și, în general, tuturor utilizatorilor feroviari conform principiilor și valorilor Codului Etic al companiei. În



calitatea sa de gestionar al gărilor, CFR SA garantează, potrivit atribuțiilor legale care îi revin, asistența în gări a persoanelor cu mobilitate redusă și cu dizabilități.

CFR SA stabilește anual mersul de tren pe baza solicitărilor formulate de către operatorii de transport feroviar conform regulilor și criteriilor stabilite în *Documentul de referință al rețelei-DRR*, documentul oficial cu care CFR SA comunică într-o manieră transparentă și echidistantă clienților săi direct cerințele, condițiile, criteriile, procedurile, metodele și termenii în care se realizează accesul la infrastructura feroviară publică, atribuirea capacităților de infrastructură precum și tarifele pentru serviciile oferite.

Pe plan internațional, CFR SA promovează integrarea în rețeaua feroviară europeană, participând activ la realizarea interoperabilității rețelelor feroviare europene, dezvoltarea coridoarelor europene și a serviciilor oferite în cadrul coridoarelor feroviare de marfă precum și cadrul organizațiilor profesionale feroviare internaționale.

Capitolul 2 - Contextul legal

Activitatea CFR SA este reglementată în principal prin *HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate C.F.R. - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, cu modificările și completările ulterioare, *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*, cu modificările și completările ulterioare și prin *OUG nr 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, republicată cu modificările și completările ulterioare.

Aceste acte normative stabilesc principalele responsabilități ale CFR SA cu privire la administrarea infrastructurii feroviare, precum și regulile privind finanțarea infrastructurii feroviare și a administratorului de infrastructură feroviară.

Astfel:

HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române stabilește că CFR SA desfășoară activități de interes public național în scopul realizării transportului feroviar public și al satisfacerii nevoilor de apărare a țării și are, în principal, ca obiect de activitate:

- a) gestionarea infrastructurii feroviare și punerea acesteia la dispoziție operatorilor de transport feroviar, în condițiile legii;
- b) dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare din România în concordanță cu standardele europene, în scopul asigurării compatibilității și interoperabilității cu sistemul de transport feroviar european;
- c) organizarea, planificarea, coordonarea și controlul activităților de administrare, exploatare, întreținere și reparare a infrastructurii feroviare;
- d) desfășurarea activităților industriale și de servicii conexe pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare;
- e) gestionarea patrimoniului auxiliar feroviar.

Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, instituie obligația statului de a asigura administratorului infrastructurii feroviare „*finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, ... , cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare*” (art. 8 alin. (2)). De asemenea, prin dispozițiile art. 8 alin. (4), instituie ***obligația statului de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin acoperirea integrală a costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii, pe baza unui plan multianual de finanțare.***

OUG nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, stabilește principiile și regulile de bază privind finanțarea din fonduri publice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare. Astfel:

- Investițiile privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii publice, precum și investițiile privind reînnoirea infrastructurii publice, se finanțează din fonduri publice naționale și/sau europene și din veniturile proprii obținute din închirierea secțiilor ne interoperabile (art. 25 alin. (1)).
- Reparațiile infrastructurii feroviare publice se finanțează de la bugetul de stat (art. 25 alin. (1)).
- Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice se finanțează din veniturile proprii ale administratorului infrastructurii feroviare și, în completare, din fonduri de la bugetul de stat alocate cu această destinație (art. 22 alin. (1)).
- Fondurile alocate de la bugetul de stat pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie să acopere integral diferența dintre costurile totale pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice și veniturile proprii ale companiei (art. 22 alin. (5)). Astfel, ***alocarea acestei categorii de fonduri publice reprezintă instrumentul prin care trebuie să fie îndeplinită obligația statului***

prevăzută la art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016 privind asigurarea echilibrului financiar al administratorului infrastructurii prin acoperirea integrală a costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii.

- Între CFR SA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii se încheie un Contract de Activitate și Performanță care stabilește drepturile și obligațiile reciproce pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, care să garanteze desfășurarea transporturilor de marfă și de călători pe căile ferate române în condiții de performanță și siguranță a circulației. De asemenea, contractul stabilește regulile și responsabilitățile privind monitorizarea și evaluarea performanței activității administratorului infrastructurii.

- Între CFR SA și unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară se pot încheia contracte de activitate locală elaborate și aprobate în coordonare cu contractul de activitate și performanță încheiat între CFR SA și MTI, care stabilesc drepturile și obligațiile reciproce ale părților pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare care face obiectul contractului precum și regulile și responsabilitățile specifice privind activitatea desfășurată de CFR SA în baza contractului.

Principalele cerințe ale actelor normative europene cu impact direct asupra reglementării activității CFR SA se referă la:

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar - Acest regulament stabilește o serie de norme obligatorii și direct aplicabile (fără a necesita transpunerea în legislația națională) pentru aplicarea prevederilor art. 31 alin. (3) din Directiva 2012/34/UE.

În esență, prevederile acestui regulament limitează nivelul tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI), aferent pachetului minim de servicii privind accesul pe infrastructura feroviară.

Astfel, potrivit prevederilor Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909:

- Art. 3, alin (4):

(...) administratorul de infrastructură poate include în calcularea costurilor sale directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:

(a) costurile aferente personalului necesar pentru a menține deschis un anumit tronson de linie dacă un solicitant cere să exploateze un anumit serviciu de transport feroviar programat în afara orelor de exploatare obișnuite pentru linia respectivă;

(b) partea din costurile cu infrastructura macazurilor, inclusiv aparatele de cale, care este expusă uzurii în urma exploatării serviciului de transport feroviar;

(c) partea din costurile de reînnoire și de întreținere a firului de catenară sau a celei de-a treia șine de electrificare sau a ambelor, precum și a echipamentului de suport al liniei catenare, generată direct ca urmare a exploatării serviciului de transport feroviar;

(d) costurile aferente personalului necesar pentru pregătirea alocării traselor și a graficului de circulație, în măsura în care acestea sunt direct generate de exploatarea serviciului de transport feroviar.

- Art. 4, alin (1):

Administratorul de infrastructură nu include în calcularea costurilor directe la nivel de rețea în special următoarele costuri:

(a) costurile fixe legate de punerea la dispoziție a unui tronson de linie pe care administratorul de infrastructură trebuie să le suporte chiar și în lipsa unor mișcări de trenuri;

(b) costurile care nu sunt legate de plăți efectuate de administratorul de infrastructură. Costurile sau centrele de cost care nu sunt direct legate de furnizarea pachetului minim de acces și de accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii;

(c) costurile de achiziționare, de vânzare, de dezmembrare, de decontaminare, de recultivare sau de închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;

(d) cheltuielile de regie la nivel de rețea, inclusiv salariile și pensiile care intră în această categorie;

(e) costurile de finanțare;

(f) costurile legate de progresul tehnologic sau de uzura morală;

(g) costurile imobilizărilor necorporale;

- (h) costurile pentru senzorii de cale, echipamentele de comunicare și de semnalizare de cale, dacă acestea nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar;
- (i) costurile pentru echipamentele de informare, echipamentele de comunicare amplasate în afara căii ferate sau echipamentele de telecomunicații;
- (j) costurile legate de cazuri individuale de forță majoră, accidente și întreruperi ale serviciilor, fără a aduce atingere articolului 35 din Directiva 2012/34/UE;
- (k) costurile pentru echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune, dacă nu sunt generate direct de exploatarea serviciului de transport feroviar. Costurile directe de exploatare a serviciilor de transport feroviar care nu utilizează echipamente de alimentare cu energie electrică nu includ costurile pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică;
- (l) costurile legate de furnizarea informațiilor menționate la punctul 1 litera (f) din anexa II la Directiva 2012/34/UE, cu excepția cazului în care sunt generate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
- (m) costurile administrative generate de regimurile de taxe diferențiate menționate la articolele 31 alineatul (5) și 32 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE;
- (n) amortizarea care nu este determinată pe baza uzurii reale a infrastructurii cauzate de exploatarea serviciului de transport feroviar;
- (o) partea din costurile de întreținere și de reînnoire a infrastructurii civile care nu este generată direct de exploatarea serviciului de transport feroviar.

Având în vedere prevederile acestui Regulament, nu se poate pune problema redimensionării TUI la valori superioare în scopul creșterii veniturilor proprii ale CFR SA, fiind posibile doar indexări și actualizări ale costurilor incluse în calculul costurilor directe.

Așadar, **până la adoptarea și implementarea unor măsuri de taxare a transporturilor rutiere astfel încât să se asigure echilibrarea competiției între modurile de transport terestru, statul are obligația, ca efect al prevederilor Directivei 2012/34/UE, de a asigura o contribuție mai mare din fonduri publice pentru a acoperi costurile necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare, în scopul de a compensa astfel distorsionarea mediului competițional de pe piața transporturilor terestre.**

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători -

Având în vedere imposibilitatea transportului feroviar de călători de a concura cu transportul rutier în condițiile cadrului de tarificare existent, acest regulament generează un mecanism care are potențialul de a restabili echilibrul competițional dintre modurile de transport terestru. Regulamentul prevede instituirea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de călători și compensarea corespunzătoare din fonduri publice a obligației de serviciu public.

Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar

stabilește o serie de noi responsabilități comune ale operatorilor de transport feroviar și ale administratorilor de infrastructură, inclusiv în calitatea acestora de gestionari ai stațiilor de cale ferată, în ceea ce privește, printre altele, informarea călătorilor, asistența și despăgubirile acordate acestora în cazul unor întârzieri sau întreruperi ale circulației, informațiile care trebuie comunicate în timp real operatorilor de transport feroviar, vânzătorilor de legitimații de transport, operatorilor de turism și gestionarilor de gară referitoare la sosirea și plecarea trenurilor, asistența în gări și la bordul trenurilor acordată persoanelor cu mobilitate redusă, care conduc la necesitatea adaptării activității administratorului de infrastructură la noul context.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă a Uniunii Europene – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului COM(2020) 789 – document programatic al Comisiei Europene care stabilește direcțiile de acțiune politică ale UE, cu influență directă asupra tuturor evoluțiilor politice ulterioare

Astfel sunt stabilite o serie de etape principale ale reorientării unui număr crescut de activități către moduri de transport mai sustenabile:

1. Călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul UE.
2. Traficul pe calea ferată de mare viteză se va dubla până în 2030 și se va tripla până în 2050.
3. Până în 2030, în Europa vor exista cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic.
4. Traficul feroviar de marfă va crește cu 50 % până în 2030 și se va dubla până în 2050.
5. Transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte vor crește cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050.

Principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” vor trebui să fie puse în aplicare fără întârziere în cadrul tuturor modurilor de transport.

Obiectivele politice europene vizează ca până în 2030:

- cel puțin 30 milioane de vehicule cu emisii zero vor fi în funcțiune pe drumurile europene,
- 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic,
- traficul feroviar de mare viteză se va dubla,
- călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului în interiorul UE,
- mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă,
- navele cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.

Obiectivele politice europene vizează ca până în 2050:

- aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele, precum și vehiculele grele noi vor avea emisii zero,
- traficul feroviar de marfă se va dubla,
- traficul feroviar de mare viteză se va tripla,
- rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) multinodală, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, va fi operațională pentru rețeaua globală.

Capitolul 3 - Rețeaua de căi ferate administrată de CFR SA

CFR SA are în concesiune infrastructura feroviara publică pe care o administrează în conformitate cu Contractul de concesiune nr. MM 224/2002, modificat și completat prin actele adiționale încheiate cu Ministerul Transporturilor.

La data de 31.12.2022 patrimoniul public concesionat era în valoare de 11.633.097.726 lei, din care 10.610.427,520 lei construcții și 1.022.670.223,52 lei instalații tehnice.

CFR SA deține în proprietate privată elemente de infrastructura feroviară, altele decât cele care constituie infrastructura feroviara publică, în valoare de 2.275.065.477,65 lei, reprezentând terenuri în valoare de 721.719.867,7 lei, construcții în valoare de 1.329.200.417,69 lei, instalații tehnice și mijloace de transport în valoare de 216.973.078,17 lei și mobilier și aparatură birotică în valoare de 7.172.114,09 lei.

CFR SA gestionează 8.197 mijloace fixe înregistrate în evidențele contabile.

Principalele caracteristici ale rețelei CFR SA

Nr. Crt.	Elementul	Caracteristica
1.	Lungime rețea desfășurată	19.629 km
2.	Lungime rețea nedesfășurată (EE)	10.615 km
3.	Linie dublă – lungime nedesfășurată (EE)	2.919 km
4.	Linie simplă – lungime nedesfășurată (EE)	7.600 km
5.	Linie simplă - lungime nedesfășurată ecartament larg și îngust	96 km
6.	Linie electrificată – lungime nedesfășurată (EE)	4.031 km
7.	Linie neelectrificată – lungime nedesfășurată (EE)	6.584 km
8.	Lungime rețea nedesfășurată interoperabilă (EE)	6.878 km
9.	Lungime rețea nedesfășurată neinteroperabilă (EE)	3.737 km
10.	Ecartament european (EE)	1.435 mm
11.	Ecartament larg	1.520 mm
12.	Număr tuneluri	188
13.	Lungime tuneluri	64 km
14.	Număr poduri și podețe	17.694
15.	Număr stații (puncte secționare) pe rețea	896
16.	Instalații CE	73
17.	Instalații CED cu post de comandă computerizat	15
18.	Instalații CED	561
19.	Instalații CEM	39
20.	Instalații MACT	18
21.	Instalații de asigurare	300
22.	Instalații BLA	963
23.	Instalații de semnalizare automata la treceri la nivel	1.179

Consecințele tehnice ale subfinanțării cronice a infrastructurii feroviare din România și al lipsei de interes manifestate față de sistemul feroviar sunt evidențiate în tabelul de mai jos:

Elementele infrastructurii feroviare publice care au depășit termenele de scadent la reînnoire

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente pe rețeaua CFR	Scadente pat reînnoire	
			Nr. U.M.	[%]
Linii curente si directe (lungime desfășurată)	Km.	13 545	10 247	75,7
Poduri	buc.	4 565	2 985	65,4
Podete	buc.	13 124	9 130	69,6
Terasamente	Km.	15 062	9 673	64,2
Tuneluri	buc.	188	110	58,5
Instalații de semnalizare în stații (SCB)	nr.	1 025	946	92,3
Instalații de semnalizare în linie curentă (BLA)	Km.	7 876	6 692	85,0
Linii electrice de contact	Km.	8 349	6 405	76,7
Linii electrice joasa tensiune (LES, LEA)	Km.	3 881	3 328	85,8
Substații de tracțiune electrică	buc.	73	46	63,0
Posturi trafor 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	159	10 247	75,7

Capitolul 4 - Situația financiară a CFR SA

Rezultatele financiare ale companiei în perioada 2021-2022

(mii lei)

Denumire indicator	Realizat an 2021	Realizat an 2022
Rezultat brut	11.682,94	-94.628,90
Plăți restante	17.203,12	16.340,36
Creanțe restante	1.684.177,15	1.473.345,43

Situația economică a companiei

Pentru anul 2023, CFR SA are prognozat, **rezultatul brut preliminar la 31.12.2023 în valoare de 1.414.663,20 mii lei, rezultat brut estimat în următoarele condiții:**

Venituri Totale: 5.289.326,12 mii lei

Cheltuieli Totale: 6.703.989,32 mii lei

și având în vedere următoarele:

1. veniturile proprii prognozate a fi realizate în anul 2023 față de realizările anului 2022 cresc cu 7,46%, iar veniturile din alocații bugetare (*diminuate cu sumele alocate în anul 2022 de la Fondul de Rezerva a Guvernului cf HG nr. 497/2022*) scad cu 3,04%, în timp ce cheltuielile proprii prognozate a fi realizate în anul 2023 fata de realizările anului 2022 cresc cu 43,54%.

2. utilizarea veniturilor din alocațiile bugetare este limitată la destinațiile stabilite prin reglementările legale;

3. posibilitățile de creștere a veniturilor proprii ale CFR SA sunt limitate fie prin reglementările legale naționale sau europene, fie prin regulile impuse de piață, fie din alte cauze independente de CFR SA, fie din cauza performanțelor tehnice modeste ale infrastructurii feroviare;

4. în condițiile în care alocațiile de la bugetul de stat primite la titlul bugetar „*Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice*” sunt insuficiente pentru a asigura finanțarea cheltuielilor cu salariile aferente personalului din activitatea de întreținere a liniilor și instalațiilor cf, a materialelor și lucrărilor necesare activității de întreținere si exploatare și pentru a asigura finanțarea integrală a cheltuielilor cu energia electrică și termică aferente infrastructurii feroviare publice, CFR SA a bugetat din surse proprii sumele necesare asigurării desfășurării circulației pe infrastructura feroviară în condiții de siguranță a traficului feroviar, cu influență negativă asupra rezultatului brut al anului 2023;

5. creșterea semnificativa a cheltuielilor cauzată de aplicarea *Legii nr.195/2020 privind statutul personalului feroviar*; începând cu data de 01.07.2023 și a reîntregirii fondului de salarii, care conduc la majorarea cheltuielilor salariale în anul 2023 cu 52,07% față de valoarea aprobată pentru anul 2022, estimând-se o influența în suma de 959.937,23 mii lei;

6. creșterea salariului minim brut garantat în plată începând cu 01.01.2023, care conduce la creșterea cheltuielilor cu personalul, pe de o parte, dar și la creșterea cheltuielilor cu serviciile executate de terți, pe de altă parte;

7. creșterea cheltuielilor cu energia, apa și combustibilul față de realizările anului 2022 cu 120.845,09 mii lei, pe fondul creșterii preturilor unitare și aplicării prevederilor legale în vigoare;

Pentru anul 2023 CFR SA a bugetat cheltuielile la un nivel rezonabil astfel încât să se asigure funcționarea companiei, desfășurarea activității curente și siguranța circulației pe calea ferată, având în vedere contextul economic preliminar și administrarea unei infrastructuri feroviare degradate;

Pentru anul 2023 CFR SA are în vedere, în limita posibilităților bugetare menținerea unui echilibru al desfășurării activității curente și asigurarea siguranței transportului de mărfuri și călători pe calea ferată, în condițiile aplicării și respectării reglementărilor legale.

Perspective economice:

Situația surselor bugetare (alocat an 2023 și estimări pentru orizontul de timp 2024-2026)

mii lei

Denumire titlu bugetar	Alocat an 2023	Estimări an 2024	Estimări an 2025	Estimări an 2026
TOTAL, din care:	4.967.023	7.787.789	7.464.015	8.237.030
Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	9.305	8.423	7.277	7.056
Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice	1.616.261	1.895.051	1.956.982	2.032.261
Investiții ale agenților economici cu capital de stat	162.000	269.602	280.047	292.743
Cheltuieli neeligibile ISPA	1.400	0	0	0
Reparații curente la infrastructura feroviară publică	53.030	50.000	50.000	50.000
Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	975	1.139	1.177	1.222
Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare	46.900	0	0	0
Programe din FEDR	0	0	0	0
Programe din FC	46.900	0	0	0
Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020	1.405.249	0	0	0
Programe din FEDR	27.582	0	0	0



Programe din FC	1.377.667	0	0	0
Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derularii proiectelor aprobate la finanțare în cadrul mecanismului pentru interconectarea Europei	148.643	0	0	0
Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviara	1.402	1.639	1.693	1.758
Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistenta financiară nerambursabilă aferentă PNRR	1.470.250	5.509.945	5.114.849	5.800.000
Rambursări de credite	51.608	51.990	51.990	51.990

** sumele aferente perioadei 2024-2026 reprezintă limite de cheltuieli comunicate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*

Capitolul 5 - Lista clienților CFR SA

CFR SA este o companie care are relații de afaceri de tip "business-to-business" și care are încheiate contracte de acces la infrastructura feroviară publică cu următoarele categorii de operatori de transport feroviar:

I. Operatori de transport feroviar licențiați pentru trafic de călători și marfă

Nr. crt.	Denumirea operatorului de transport feroviar
1.	Trans feroviar Grup SA
2.	Vest Trans Rial SRL
3.	Softrans SRL
4.	Reloc SA

II. Operatori de transport feroviar licențiați pentru trafic de marfă

Nr. crt.	Denumirea operatorului de transport feroviar
1.	Unicom Tranzit SA
2.	Grup Feroviar Român SA
3.	Via Terra Spedition SRL
4.	Deutsche Bahn Cargo România SRL
5.	Cargo Trans Vagon SA
6.	Constantin Grup SRL
7.	Transblue SRL
8.	Rail Force SRL
9.	Rail Cargo Carrier România SRL
10.	CER - Fersped SA
11.	Tehnotrans Feroviar SRL
12.	Trans Rail SRL
13.	GP Rail Cargo SA
14.	Tim Rail Cargo SRL
15.	LTE - Rail România SRL
16.	PSP Cargo Group SA
17.	Logistică Feroviară SRL
18.	Express Forwarding SRL
19.	Rofersped SA
20.	Prvá Slovenská Železničná
21.	FOXrail Zrt.
22.	Trustul Feroviar Carpați
23.	United Railways
24.	Train Hungary Magánvasút Kft, prin Train Hungary Magánvasút Kft – Sucursala Craiova
25.	Rail Operations SRL
26.	Delta Trans International SRL
27.	Global Rail Solutions SRL
28.	Devega Rail SRL



29.	Gysev Cargorom SRL
30.	Rail Operation Point SRL
31.	Komplex Rail Kft, prin Komplex Rail SRL Budapesta – Filiala Curtici
32.	Manage Log SRL
33.	CFR Marfă SA

III. Operatori de transport feroviar licențiați pentru trafic de călători

Nr. crt.	Numele operatorului de transport feroviar
1.	Transferoviar Călători SRL
2.	Interregional Călători SRL
3.	Astra Trans Carpatic SRL
4.	Regio Călători SRL
5.	CFR Călători

Capitolul 6 - Liniile directoare ale planului strategic de dezvoltare al CFR SA

Tabelul următor prezintă într-o manieră sintetică obiectivele strategice generale, obiectivele strategice specifice asociate fiecărui obiectiv general și direcțiile de acțiune strategică necesare pentru realizarea fiecărui obiectiv strategic specific asumate prin *Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR SA” pentru perioada 2023-2027*

OBIECTIVE STRATEGICE		DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ
GENERALE	Specifice	
1	CREȘTEREA VENITURILOR COMPANIEI	
1.1	Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară	
	1.1.1 Reînnoirea infrastructurii feroviare	
	1.1.2 Reparațiile curente ale elementelor de infrastructură	
	1.1.3 Întreținerea curentă a infrastructurii feroviar	
	1.1.4 Creșterea vitezei proiectate a infrastructurii feroviare	
1.2	Creșterea vitezelor comerciale realizate. Creșterea punctualității trenurilor	
	1.2.1 Creșterea eficienței managementului operativ al circulației trenurilor	
	1.2.2 Creșterea eficienței managementului tactic al circulației trenurilor	
	1.2.3 Creșterea eficienței planificării circulației trenurilor pe orizont de timp strategic	
	1.2.4 Planificarea strategică a infrastructurii și a serviciilor feroviare	
	1.2.5 Creșterea eficienței procedurilor de siguranță pentru comunicarea cu trenurile în mișcare	
1.3	Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor	
	1.3.1 Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară	
	1.3.2 Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată	
1.4	Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare	
	1.4.1 Menținerea nivelului ridicat de siguranță al sistemelor de semnalizare feroviară	
	1.4.2 Creșterea nivelului de protecție a traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată	
1.5	Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare	
	1.5.1 Construirea unor linii noi	
	1.5.2 Interconectarea cu alte moduri de transport	

1.6 Creșterea competitivității transportului feroviar de călători

- 1.6.1 Promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul călătorilor
- 1.6.2 Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al călătorilor
- 1.6.3 Integrarea transportului feroviar de călători în fluxuri inter modale destinate creșterii mobilității
- 1.6.4 Creșterea accesibilității transportului feroviar de călători
- 1.6.5 Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de călători

1.7 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă

- 1.7.1 Promovarea transportului inter modal feroviar-auto containerizat
- 1.7.2 Promovarea transportului de semi-trailere și a transportului RO-LA
- 1.7.3 Promovarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate
- 1.7.4 Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de marfă

1.8 Creșterea veniturilor aferente altor activități ale companiei

- 1.8.1 Reconsiderarea modelului de business privind administrarea stațiilor mari
- 1.8.2 Reconsiderarea modului de tarificare a serviciilor oferite călătorilor în stațiile de cale ferată
- 1.8.3 Implicarea companiei în administrarea terminalelor inter modale de marfă
- 1.8.4 Restructurarea modelului de business privind valorificarea activelor companiei

2 REDUCEREA COSTURILOR COMPANIEI**2.1 Creșterea productivității activităților de administrare a infrastructurii feroviare**

- 2.1.1 Creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
- 2.1.2 Creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară

2.2 Raționalizarea rețelei feroviare și a activităților de exploatare și întreținere a acesteia

- 2.2.1 Concentrarea centrelor de decizie privind managementul traficului feroviar
- 2.2.2 Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare destinate administrării infrastructurii

2.3 Consolidarea capacității de administrare eficientă a infrastructurii feroviare

- 2.3.1 Optimizarea gradului de divizare a rețelei feroviare și a distribuției punctelor de secționare

2.3.2 Optimizarea modelului de business în domeniul mentenanței infrastructurii feroviare

3 INTEGRAREA ÎN SPAȚIUL FEROVIAȚ UNIC EUROPEAN

3.1 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale

3.1.1 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre

3.1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient / Est-Med

3.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T

3.2.1 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale

3.2.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Globale

3.3 Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză

3.3.1 Axa de mare viteză Est - Vest

3.3.2 Axa de mare viteză Nord - Sud

3.4 Susținerea mobilității militare

3.4.1 Axa de mobilitate Vest - Est

3.4.2 Axa de mobilitate Nord - Sud

Acțiunile avute în vedere de către managementul CFR SA vizează susținerea dezvoltării transportului feroviar în vederea creșterii eficienței economice a sistemului național de transport, cu consecințe privind creșterea competitivității economiei naționale și punerea în aplicare a prevederilor *Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, precum și a *Planului de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR SA” pentru perioada 2023-2027*

Documentul menționat evidențiază obiectivele de interes național care se constituie în repere ale politicilor în domeniul transporturilor:

a. **Dezvoltarea prioritară a transportului feroviar reprezintă a problemă de interes național**, deoarece este un mod de transport ieftin, eficient energetic și mai puțin poluant, care poate susține cu maximă eficiență creșterea economiei naționale.

b. **Politica europeană în domeniul transporturilor este perfect convergentă cu interesul național al României în acest domeniu** și poate constitui un instrument important pentru facilitarea atingerii obiectivelor de interes național în domeniul transporturilor.

Managementul CFR SA va urmări:

1. asigurarea realizării și consolidării echilibrului economic al companiei în contextul unor eforturi concertate care vizează creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă a transporturilor
2. furnizarea unei infrastructuri feroviare care să asigure mobilitatea sustenabilă și tranziția către un sistem de transport ecologic,
3. consolidarea unui sistem de servicii de transport public pe calea ferată de natură să susțină în mod adecvat tendințele de creștere a mobilității persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României într-un context internațional politic și economic nefavorabil,

4. asigurarea dotării tehnice și tehnologice a companiei, inclusiv cu dezvoltarea și păstrarea competențelor tehnice ale personalului, care să-i permită îndeplinirea misiunii ,
5. să contribuie la îmbunătățirea cadrului legislativ național în domeniul guvernantei infrastructurii feroviare pentru a asigura dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare prin reglementarea obligațiilor legale privind asigurarea resurselor necesare dezvoltării, iar pe de altă parte reglementează mecanismele prin care administratorul infrastructurii colaborează cu ministerul și cu operatorii de transport feroviar în vederea creșterii competitivității transportului feroviar.

Un principiu esențial care trebuie luat în considerare din această perspectivă se referă la ***asigurarea continuității activității administratorului infrastructurii, la un nivel de natură să permită susținerea funcționării sistemului feroviar român și susținerea creșterii competitivității transportului feroviar pe piața internă a transporturilor***, cu consecințe privind consolidarea unui sistem de servicii de transport public pe calea ferată de natură să susțină în mod adecvat tendințele de creștere a mobilității persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României și să contribuie la creșterea eficienței economice a sistemului național de transport prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Din acest principiu rezultă patru consecințe avute în vedere pentru managementul CFR SA:

1. ***Evitarea măsurilor excesive de reducere a costurilor***, care ar putea conduce la limitarea activităților companiei, cu consecințe privind amplificarea problemelor actuale generate de dezechilibrul modal al sistemului național de transport,
2. ***Creșterea veniturilor companiei din activitatea de bază*** prin ***creșterea intensității traficului pe rețeaua feroviară din România*** precum și prin ***diversificarea activităților și a surselor de venituri*** ale CFR SA,
3. ***Diversificarea surselor de venituri ale companiei*** prin ***restructurarea modelului de business privind valorificarea activelor non-feroviare ale companiei precum și prin dezvoltarea de noi servicii feroviare, în legătură cu transporturile precum și non-feroviare pe piețe cu potențial de creștere***,
4. ***Necesitatea conectării la fluxurile internaționale de mărfuri Asia – Europa și creșterea legăturilor feroviare trans-frontaliere de călători***

Ca urmare, managementul CFR SA se va axa:

- pe măsuri privind ***reducerea costurilor unitare prin: creșterea productivității activităților***, ca efect al investițiilor în dotarea tehnică a companiei de natură să asigure creșterea productivității, ***eficientizarea unor structuri organizatorice și elaborarea de noi proceduri de lucru***;
- pe reconsiderarea politicii CFR SA în ceea ce privește efectuarea de ***lucrări în regie proprie pentru întreținerea și repararea infrastructurii*** prin achiziția unor echipamente de mare productivitate care să permită realizarea programului de reabilitare a liniilor curente și directe în condiții de afectare cât mai redusă a circulației trenurilor;
- pe ***re tehnologizarea și achiziționarea de mijloace de verificare a infrastructurii feroviare*** care să răspundă noilor cerințe generate de evoluția tehnologică;
- pe măsuri de ***creștere a gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii și de intervenție a administratorului infrastructurii în situații de urgență*** cu efect direct în creșterea productivității activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare și reducerea costurilor unitare în acest sector de activitate;
- pe măsuri de ***creștere a gradului de mecanizare în activitatea de mentenanță a instalațiilor de electrificare și de intervenție la linia de contact*** cu efect direct în creșterea productivității activităților de mentenanță și reducerea costurilor unitare în acest sector de activitate;
- pe măsuri de eficientizare și optimizare a intervențiilor corective prin modificarea reglementărilor specifice, a structurilor organizatorice și dotarea cu mijloace de intervenții moderne, CF și auto, pentru respectarea indicatorilor de regularitate a traficului feroviar;

- adaptarea procesului de mentenanță în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate și prioritizarea asigurării de resurse financiare și umane pentru infrastructura modernizată;
- pe *introducerea unui sistem digital de management al activelor feroviare* cu beneficii directe în reducerea costurilor și programarea rațională a intervențiilor;
- pe modificarea procedurilor de lucru care să permită maximizarea ofertei de trase, prin elaborarea unui *Plan de mentenanță a infrastructurii pe timp de noapte*;
- pe actualizarea *Planului de implementare a ERTMS* având în vedere întârzierile existente;
- pe măsuri pentru creșterea veniturilor companiei - *principala prioritate vizează creșterea intensității traficului pe rețeaua feroviară din România*, prin acțiuni orientate spre:
 - *încurajarea și susținerea fermă a transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport*, cu referire în special la cel rutier,
 - *creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport* pe piața internă, prin creșterea nivelului de performanță și calitate al serviciilor de transport feroviar,
 - *conectarea la fluxurile internaționale de mărfuri Europa – Asia* prin identificarea modalităților cele mai potrivite de atragere de mărfuri în tranzit prin România ,
 - *stabilirea corectă, echilibrată și rațională a obligațiilor de serviciu public* care să țină cont de necesitățile de mobilitate,
- pe măsuri de *flexibilizare a ofertei feroviare, inclusiv prin reduceri ale TUI pentru crearea de noi segmente de piață*, cum ar fi trenurile complete în tranzit;
- pe *revizuirea sistemului de tarifyare a infrastructurii* cu respectarea principiului stabilit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 ”*Stabilirea taxei de acces la calea ferată în funcție de costurile generate direct de serviciul de transport feroviar nu ar trebui să cauzeze pentru administratorul de infrastructură nicio pierdere financiară netă și niciun câștig financiar net în urma exploatării serviciului de transport feroviar*” prin:
 - introducerea unei *reduceri pentru trenuri lungi*, pentru a stimula operatorii de transport feroviar să utilizeze optim capacitățile de infrastructură
 - *indexarea periodică, în conformitate cu dispozițiile legale în materie, a tuturor tarifelor percepute de către CFR SA cu rata inflației*, în anumite condiții,
- pe măsuri de *diversificare a surselor de finanțare a activităților de mentenanță, reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare* prin susținerea activă a implicării autorităților publice locale în finanțarea infrastructurii feroviare și a serviciilor de transport feroviar public de interes local;
- pe prioritățile strategice în ceea ce privește *creșterea eficienței administrării infrastructurii feroviare* în ceea ce privește:
 - managementul strategic, tactic și operativ al traficului feroviar
 - creșterea capacității de planificare strategică a infrastructurii și serviciilor feroviare
 - creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii
 - creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară
 - creșterea nivelului de electrificare a rețelei feroviare.
- pe analiza oportunității și fezabilității inițierii unui *program de „sell-and-lease back”* prin care o serie de echipamente și utilaje cu motor termic ar putea fi vândute la justa valoare economică unor entități de leasing care ar urma să le livreze înapoi CFR SA ca un serviciu asigurat prin clauze de Fiabilitate-Disponibilitate-Întreținere-Service;

Beneficiile ar consta în:

- *generarea unui flux financiar pozitiv,*

- *degrevarea de toată logistica mentenanței și a asigurării service-ului respectivelor echipamente și utilaje,*
- *responsabilizarea furnizorului privind respectarea condițiilor tehnice ale echipamentelor și utilajelor,*
- *degrevarea de costurile cu amortizarea,*
- *degrevarea de impozite și taxe,*
- *degrevarea de toate implicațiile legale viitoare legate impactul motoarelor termice diesel asupra mediului,*
- *condiții stricte de disponibilitate a echipamentelor și utilajelor contra unei rate lunare*

– pe măsuri de **diversificare a activităților generatoare de fluxuri financiare pozitive** prin exploatarea patrimoniului imobiliar al CFR SA precum și prin identificarea tuturor oportunităților comerciale non-feroviare care pot sta la dispoziția CFR SA:

- *administrarea comercială a spațiilor din stațiile mari de cale ferată,*
- *valorificarea activelor companiei pe piața imobiliară - concesiune, închiriere, dezvoltare imobiliară, administrarea comercială a parcarilor din zona stațiilor de cale ferată, stații de încărcare pentru autoturisme electrice etc,*
- *transport rutier public, inclusiv transport „pe ultimul kilometru” pentru a asigura creșterea accesibilității transportului feroviar,*
- *administrarea și operarea terminalelor intermodale de marfă,*
- *producția de energie electrică eoliană/fotovoltaică etc*

– pe **identificarea variantei optime de organizare a CFR SA** pentru a face față mediului economic în care activează, fără a exclude *a priori* niciun model care se poate dovedi viabil din punct de vedere economic și care să asigure îndeplinirea obiectivelor strategice stabilite prin HG nr. 985/2020 și prin Planul de Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR SA” pentru perioada 2023-2027. Din această perspectivă s-ar putea pune problema unei restructurări masive a modelului de business al companiei, pornind de la exemplele de bună practică ale altor administrații feroviare europene și a migrării CFR SA către o structură de tip holding care să includă companii specializate în activități cu mare potențial de profit;

– pe stabilirea, revizuirea și monitorizarea strictă a obiectivelor **Sistemului de Control Intern Managerial – SCIM**;

– pe monitorizarea continuă a procedurilor și a rezultatelor din domeniul **siguranței circulației feroviare** și a măsurilor de management al riscurilor;

– pe introducerea modificarea abordării privind finanțarea din fonduri publice a administrării infrastructurii feroviare care trebuie să vizeze **finanțarea multianuală, pe baza unui plan multianual de finanțare** întocmit pe baza necesităților de finanțare fundamentate prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare;

– pe **monitorizarea strictă a ducerii la îndeplinire a obiectivelor strategice specifice** așa cum au fost definite și prioritizarea prin *Cap. 9 Acțiuni strategice privind dezvoltarea infrastructurii feroviare* al Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, aprobată de Guvern prin HG nr. 985/2020 și în Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR SA” pentru perioada 2023-2027.

– pe respectarea ritmului de lucru pentru recuperarea restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare în baza **programului prioritar de reînnoire a infrastructurii feroviare**, eșalonat pe 15 ani, care vizează eliminarea a peste 80% din totalul scadențelor la reînnoire existente în prezent.

Costurile estimate ale acestui program cadru sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos, preluat din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, aprobată de Guvern prin HG nr. 985/2020.

Alocarea resurselor financiare necesare pentru respectarea **programului prioritar de reînnoire a infrastructurii feroviare** prin Contractul de activitate și performanță va fi o prioritate atât a comunicării CFR SA cât și a negocierilor/discuțiilor/argumentării cu MTI și MFP.

		Lungime refacție [km]	Costuri estimate reînnoire					
			Reînnoire linii curente și directe (refacție)		Reînnoire elemente critice de infrastructură		TOTAL	
			mil. euro	mil.lei*	mil. euro	mil.lei*	mil.euro	mil.lei*
Anul	i	70	40,9	196,5	33,0	158,4	73,9	354,9
	ii	150	87,7	421,1	45,0	216,0	132,7	637,1
	iii	250	146,2	701,9	60,0	288,0	206,2	989,9
	iv	375	219,3	1 052,8	75,0	360,0	294,3	1 412,8
	v	550	321,7	1 544,1	90,0	432,0	411,7	1 976,1
	vi	600	350,9	1 684,5	100,0	480,0	450,9	2 164,5
	vii	600	350,9	1 684,5	100,0	480,0	450,9	2 164,5
	viii	600	350,9	1 684,5	100,0	480,0	450,9	2 164,5
	ix	650	380,2	1 824,8	100,0	480,0	480,2	2 304,8
	x	700	409,4	1 965,2	100,0	480,0	509,4	2 445,2
	xi	700	409,4	1 965,2	100,0	480,0	509,4	2 445,2
	xii	700	409,4	1 965,2	100,0	480,0	509,4	2 445,2
	xiii	750	438,7	2 105,6	100,0	480,0	538,7	2 585,6
	xiv	750	438,7	2 105,6	100,0	480,0	538,7	2 585,6
	xv	800	467,9	2 246,0	100,0	480,0	567,9	2 726,0
Total		8 245	4 822,4	23 147,4	1 303,0	6 254,4	6 125,4	29 401,8
Medie		549,7	321,5	1 543,2	86,9	417,0	408,4	1 960,1

– pe urmărirea și îmbunătățirea modului de organizare, a procedurilor, alocării resurselor necesare, încadrării stricte în timp, a urmăririi lucrărilor și a planurilor managementului companiei de realizare a lucrărilor de **modernizare a infrastructurii feroviare cu fonduri europene**, cu următoarele categorii relevante:

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare europene
- reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
- modernizarea stațiilor de cale ferată, în scopul creșterii accesibilității transportului feroviar de călători,

– pe generarea unui proces de **reconsiderare a politicilor de închiriere a secțiilor neinteroperabile**, având în vedere obiectivele avute în vedere la inițierea acestui proces și la rezultatele acestuia după peste 15 ani de practică;

– pe stabilirea procedurilor de analiză și punere în aplicare a soluțiilor tehnice și tehnologiilor noi care pot conduce la reducerea costurilor de exploatare ale CFR SA și care contribuie la limitarea competitivității transportului feroviar din domeniul **sectoarelor Instalații, Trafic și Linii**;

– pe **reconsiderarea politicilor companiei în domeniul resurselor umane** în condițiile îmbătrânirii structurii de personal, pentru a acoperi deficitul de cadre cu pregătire tehnică, a crește atractivitatea companiei pe piața muncii și pentru a se asigura instruirea și transmiterea cunoștințelor și abilităților tehnice, cum ar fi:

- introducerea de poziții de practică/stagiu pentru practica studenților facultăților cu profil tehnic,
- elaborarea de oferte financiare de susținere pe perioada studiilor,
- susținerea financiară a cursurilor profesionale de instruire în meserii feroviare precum și pe perioada derulării acestora,
- elaborarea planului de carieră pentru fiecare angajat aflat la debut,

- susținerea activă a oportunităților de angajare la CFR SA la toate facultățile tehnice de profil,
 - pe măsuri de *instruire continuă și de verificare a cunoștințelor și aptitudinilor* personalului de exploatare implicat în activități de mentenanță și de gestionare a traficului feroviar, precum și a personalului implicat în planificare, pregătirea, lansare și urmărirea execuției proiectelor de investiții;
 - pe *calibrarea adecvată față de noile obligații ce revin administratorilor de infrastructură și a gestionarilor de gări în baza noului Regulament privind drepturile și obligațiile călătorilor nr. 2021/782* atât direct către călători cât și în relație cu operatorii de transport feroviar de călători, agenții de turism, vânzători de bilete și alții;
 - pe revizuirea sistemului de *taxare a serviciilor oferite călătorilor în stațiile de cale ferată* pe baza principiului „*utilizatorul plătește*” pentru a se asigura atât acoperirea costurilor necesare pentru furnizarea acestor servicii cât și a resurselor financiare necesare mentenanței și dezvoltării ulterioare a stațiilor de cale ferată;
 - pe *reconsiderarea modelului de business privind administrarea stațiilor mari* pe baza unor modele de bună practică ale altor administratori de infrastructură europeni în scopul diversificării și îmbunătățirii serviciilor oferite călătorilor în aceste stații și care să genereze venituri suplimentare consistente, la maximum potențialului comercial al acestora;
 - pe *restructurarea modelului de business privind valorificarea activelor companiei* pe baza unor modele de bună practică ale altor administratori de infrastructură europeni, a abordării actuale privind administrarea patrimoniului imobiliar al companiei și valorificarea unor active, cu consecințe privind creșterea veniturilor proprii ale administratorului infrastructurii;
 - pe *implicarea CFR SA în administrarea și operarea terminalelor intermodale de marfă*. Din perspectiva Legii nr. 202/2016, care transpune Directiva 2012/34/UE, terminalele intermodale sunt incluse în categoria infrastructurilor de servicii, a căror operare de către administratorul infrastructurii feroviare este permisă. Transportul unităților intermodale în zona de proximitate a terminalului intermodal se încadrează, de asemenea, în categoria operării infrastructurilor de servicii.
- Alegerea variantei adecvate de implicare a CFR SA în administrarea și operarea terminalelor intermodale de marfă - CFR SA acționează doar ca proprietar al terminalului intermodal pe care îl închiriază unui operator specializat care va asigura manipularea unităților intermodale în cadrul terminalului sau CFR SA acționează și ca operator al terminalului trebuie fundamentată pe baza unei analize cost-beneficiu.
- pe *implicarea activă a CFR SA în activitatea structurilor internaționale de colaborare precum și în activitatea organizațiilor profesionale internaționale din care face parte: RNE, RFC OEM, RFC RD, FTE, UIC, CER, OCCF, PRIME* pentru a se atinge obiectivele europene de trafic internațional, pentru atragerea de noi fluxuri de mărfuri, pentru a se întreprinde activități de promovare a imaginii și serviciilor CFR SA pe piața internațională de transport precum și pentru conectarea experților feroviari români la tendințele de piața internațională feroviară;
- pe *îmbunătățirea relațiilor de colaborare cu administrațiile feroviare vecine – MAV - Ungaria, NRIC - Bulgaria, Infra ZS-Serbia, CFM-Moldova, UZ-Ucraina* pentru a se identifica în comun modalități de îmbunătățire a traficului trans-frontalier precum și de creștere generală a traficului de mărfuri;
- pe *acțiuni de creștere a vizibilității modului feroviar de transport și de sporire a atractivității acestuia* printr-o prezență sporită în mass-media, la evenimente profesionale, în mediul on-line precum și în mediul politic, social, diplomatic și de afaceri;
- pe *acțiuni de îmbunătățire a imaginii CFR SA* în calitate de furnizor și partener de mobilitate, de angajator de top și de partener de încredere în afaceri.

Capitolul 7 - Proiectele CFR SA

Proiectele de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare administrate de CFR SA și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare, stabilite prin *Contractul de activitate și performanță 2021-2025*, în conformitate cu *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, precum și corespondența acestora cu *obiectivele strategice specifice definite în Planul de Administrare al CFR SA*, la capitolul 7.6 sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Lista proiectelor majore de investiții pentru modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare aparținând de rețeaua TEN-T și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare

OBIECTIV SPECIFIC	COD*	DENUMIRE PROIECT**
1.5	ÎMBUNĂTĂȚIREA CONECTIVITĂȚII REȚELEI FERROVIARE	
	1.5.2	Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport International Henri Coandă București Faza I: Racord C.F. La terminalul T1, Aeroport International Henri Coandă București
	1.5.2	Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța
1.6	CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII TRANSPORTULUI FERROVIAR DE PASAGERI	
	1.6.4	Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București - Faza SF
3.1	REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII CORIDOARELOR FERROVIARE INTERNAȚIONALE	
	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara – Coșlariu
	3.1.1	Reabilitarea liniei de CF Brașov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coslariu – Simeria
	3.1.1	Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 :km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria
	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria , componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara
	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, secțiunea Apața – Cața
	3.1.1	Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov
	3.1.1	Implementarea măsurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanta), certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare
	3.1.1	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea tronsonului de cale ferată București Nord – Craiova
	3.1.2	Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad

OBIECTIV SPECIFIC	COD*	DENUMIRE PROIECT**
	3.1.2	Lucrări pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean
	3.1.2	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/ Est – Mediteranean
3.1	REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII REȚELEI TEN-T	
	3.2.1	Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei CF București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră – etapa II
	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj – Focșani
	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani – Roman
	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Roman – Iași – Frontiera
	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani–Dărmănești
	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești -Vicșani - Frontieră
	3.2.1	Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Coslariu – Cluj-Napoca
	3.2.1	Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Apahida - Suceava
	3.2.2	Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor
	3.2.1	"Modernizarea liniei cf București Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontiera" Lotul 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra si Comana

* Codul proiectului stabilește corespondența proiectului cu obiectivele strategice specifice definite în Planul de Administrare al CFR SA, la capitolul 7.6

Alte proiecte de investiții pentru modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare

OBIECTIV SPECIFIC	COD*	DENUMIRE PROIECT
1.1	CREȘTEREA VITEZEI DE CIRCULAȚIE PE INFRASTRUCTURA FEROVIARĂ	
	1.1.1	Reabilitare poduri, podețe, tuneluri SRCF Timișoara situate pe rețeaua TEN-T CORE
	1.1.1	Lucrări de reabilitare poduri podețe SRCF Cluj situate pe rețeaua TEN-T CORE
	1.1.1	Lucrări de reabilitare poduri podețe SRCF Craiova situate pe rețeaua TEN-T CORE
	1.1.1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata-etapa II - Faza SF
	1.1.4	Electrificarea si reabilitarea liniei de cale ferata Constanta-Mangalia-Studiu de Fezabilitate
1.2	CREȘTEREA VITEZELOR COMERCIALE REALIZATE.CREȘTEREA PUNCTUALITĂȚII TRENURILOR	
	1.2.5	Centralizări electronice și electrodinamice – etapa I - Elaborarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție

OBIECTIV SPECIFIC	COD*	DENUMIRE PROIECT
2.1		CREȘTEREA PRODUCTIVITĂȚII ACTIVITĂȚILOR DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE
	2.1.1	Achiziție echipamente mecanizare pentru lucrări de mentenanță a infrastructurii
	2.1.1	Achiziția de drezine pantograf pentru mentenanța liniei de contact electrificate 25 kV 50 Hz
1.3		MENTȚINEREA LA NIVEL RIDICAT A SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI TRENURILOR
	1.3.1	Sisteme de detectare osii supraîncălzite
	1.3.2	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată
1.4		CREȘTEREA EFICIENȚEI ENERGETICE ȘI REDUCEREA NIVELULUI DE POLUARE
	1.4.1	Electrificarea liniei feroviare Rădulești -Giurgiu Nord-Faza Studiu de Fezabilitate
	1.4.2	Sistem de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune
1.5		ÎMBUNĂTĂȚIREA CONECTIVITĂȚII REȚELEI FERROVIARE
	1.5.1	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport International Henri Coandă
	1.5.1	Studiu de fezabilitate Realizare conexiune feroviară cu Aeroportul Internațional Traian Vuia Timișoara
1.6		CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII TRANSPORTULUI FERROVIAR DE PASAGERI
	1.6.5	Lucrări de reparații/ modernizări ale liniilor de cale ferată (Bucuresti-Brasov, Timișoara-Arad, Bucuresti-Buzau, București-Craiova, Pascani-Iasi, București-Constanta, Bucuresti-Pitesti), pentru asigurarea unei viteze sporite și creșterea calității serviciilor de transport feroviar - studiu de fezabilitate
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF București
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Craiova
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Timișoara
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Cluj
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Brașov
	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Iași
	1.6.1	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Galați
	1.6.1	Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniilor de cale ferată și instalațiilor din Complexul Feroviar București
	1.6.4	Modernizarea/ reabilitarea a 47 de stații de cale ferata din Romania - faza SF
3.2		REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII REȚELEI TEN-T
	3.2.1	Proiect de tip “Reînnoiri” – București-Pitești - Lucrări de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii

OBIECTIV SPECIFIC	COD*	DENUMIRE PROIECT
Alte		proiecte**
	3.2.1	Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 1 Frontieră – Curtici – Ard -km 614
	3.2.1	Lucrări în Stațiile CF Fetești și Ciulnița de pe linia de cale ferată București-Constanța

Mențiuni:

* Codul proiectului stabilește corespondența proiectului cu obiectivele strategice specifice definite în Planul de Administrare al CFR SA, la capitolul 7.6



DENUMIRE PROIECT	ETAPE ȘI TERMENE PROPUSE PENTRU FINALIZAREA PROIECTELOR										
	Pregătirea documentației de licitație pentru SF	Licitația pentru atribuirea SF	Semnare contract realizare SF	Aprobare SF	Aprobare PTh *	Aprobare indicatori proiect	Pregătirea documentației de licitație pentru execuție lucrări	Licitația pentru atribuirea execuției lucrărilor	Semnare contract execuție lucrări	Aprobare PTh**	Recepție la terminarea lucrărilor
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Modernizarea liniei de cale ferata București Nord - Aeroport International Henri Coandă București Faza I: Racord C.F. La terminalul T1, Aeroport International Henri Coandă București	2017	2018	2018	2018		2019	2019	2019	2019	2019	2021
Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța	2018	2018	2019	2022		2022	2023	2023	2023	2024	2028
Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București - Faza SF	2019	2019	2019	2022		2022					
Reabilitarea liniei de cale ferata Brașov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză			2007			2011	2011	2011	2014		2022



maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coșlariu											
Reabilitarea liniei de CF Brașov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coslariu - Simeria			2007			2011	2011	2011	2014		2023
Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 :km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria			2007			2016	2014	2014	2017		2023
Reabilitarea liniei de cale ferata Brașov – Simeria , componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara			2007			2018	2016	2016	2020		2024



Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, secțiunea Apața - Cața			2007			2018	2017	2017	2020		2025
Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov	2018	2018	2020	2022		2023	2023	2023	2023		2026
Implementarea masurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera- Curtici-Simeria- Sighișoara-Brașov- Predeal-Constanta), certificarea si autorizarea punerii in funcțiune a subsistemelor feroviare	2020	2020	2020	2022		2023					
Modernizarea liniei de cale ferata București - Craiova	2021	2021	2021	2024	2024	2025					
Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad	2014	2014	2015	2020		2021	2021	2021	2022	2023	2026
Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean	2016	2016	2018	2022		2022	2022	2022	2023	2023	2027



Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/Est – Mediteranean	2016	2016	2017	2020		2021	2021				
Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată pe tronsonul București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră	2016	2016	2017	2022		2022					
Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj - Focșani	2019	2019	2020	2022		2023					
Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani - Roman	2019	2019	2020	2022		2022					
Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Roman – Iași - Frontiera	2019	2019	2020	2022		2022					
Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani–Dărmănești	2019	2019	2020	2022		2022					



Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești - Vicșani -Frontieră	2019	2019	2020	2022		2022					
Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Coslariu – Cluj-Napoca	2021	2021	2022	2025	2025	2026					
Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Apahida - Suceava	2021	2021	2022	2025	2025	2026					
Reactualizare studiu de fezabilitate pentru electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	2016	2016	2017	2021		2022	2022	2022	2023	2023	2026

**pentru contractele de SF+PTh*

*** pentru contractele de proiectare și execuție*

Capitolul 8 - Finanțarea asigurată prin Contractul de activitate și performanță

În conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 202/2016 și ale art. 25 alin. (1) și alin. (5) din OUG nr. 12/1998, având în vedere necesitățile financiare prezentate în anexa nr. 9 a Contractului de activitate și performanță aprobat prin HG nr. 920/2021, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură în perioada 2021 - 2025 alocarea de fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice administrate de CFR SA, reparații curente, reînnoiri și investiții.

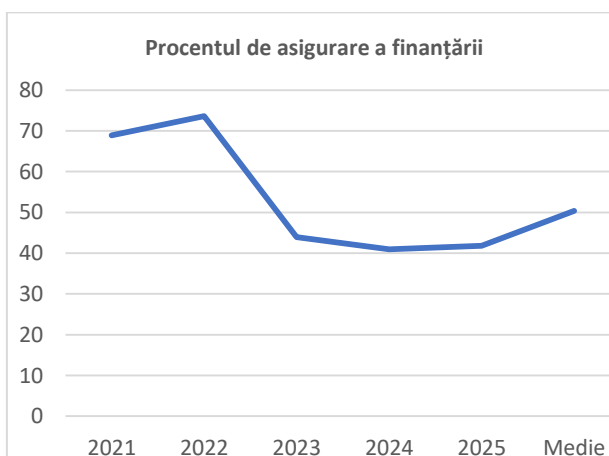
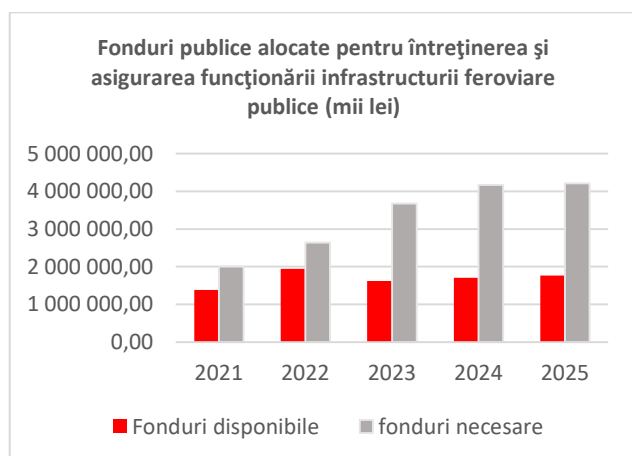
Pentru anul 2026, finanțarea va fi asigurată prin aprobarea unui nou contract multianual de activitate și performanță.

Mențiuni:

- Fondurile alocate pentru anii 2021 și 2022 reprezintă fondurile alocate inițial, după aprobarea Legii bugetului de stat, iar fondurile disponibile pentru perioada 2021 – 2022 reprezintă fondurile alocate conform ultimei rectificări bugetare din anii respectivi.
- Fondurile necesare sunt calculate conform metodologiei stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare aprobată prin HG nr. 985/2020

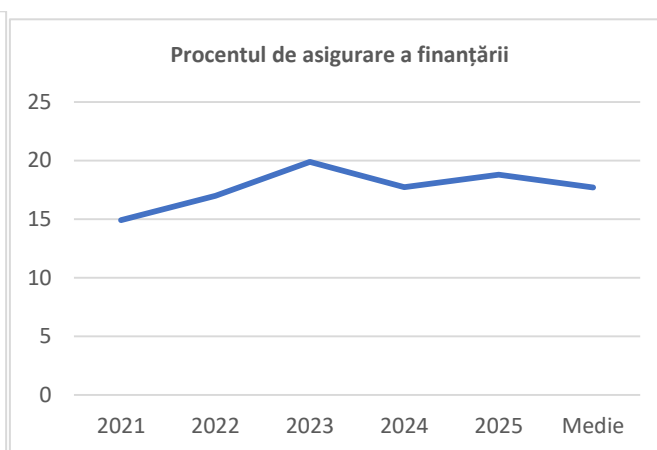
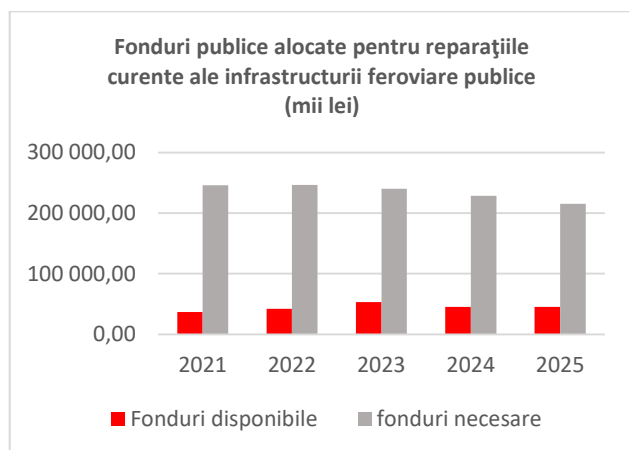
Alocările financiare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

		UM	2021	2022	2023	2024	2025	Total 2021 - 2025
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Fonduri alocate	mii lei	1.404.019	1.762.806	1.795.846	1.895.051	1.956.982	8.814.704
2	Fonduri disponibile	mii lei	1.381.365	1.939.746	1.616.261,4	1.705.545,9	1.761.283,8	8.404.202,1
3	Fonduri necesare	mii lei	2.006.026	2.636.620	3.678.444	4.168.512	4.209.541	16.699.144
4	Grad de acoperire a necesităților de finanțare	%	68,86	73,57	43,94	40,91	41,84	50,33



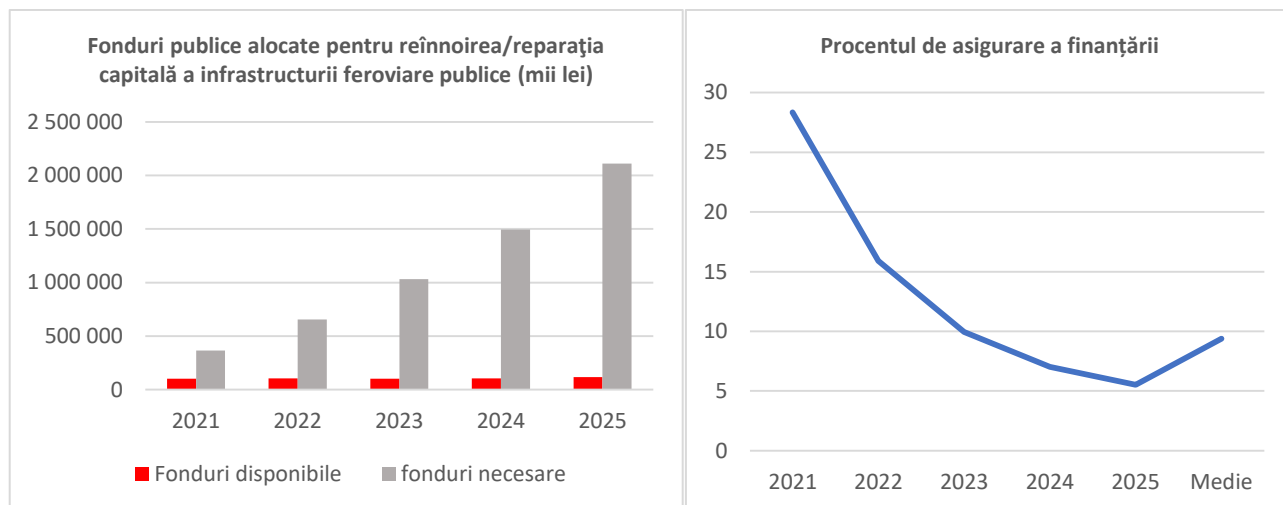
Alocările financiare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice:

		UM	2021	2022	2023	2024	2025	Total 2021 - 2025
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Fonduri alocate	mii lei	41.908,0	38.329,0	58.922,0	50.000,0	50.000,0	239.159,0
2	Fonduri disponibile	mii lei	36.665,0	41.873,0	53.029,8	45.000,0	45.000,0	221.567,8
3	Fonduri necesare	mii lei	246.020,0	246.575,0	240.000,0	228.600,0	215.460,0	1.176.655
4	Grad de acoperire a necesităților de finanțare	%	14,90	16,98	19,89	17,72	18,80	17,69



Alocările financiare pentru reînnoirea a infrastructurii feroviare publice:

		UM	2021 (alocare finală)	2022 (alocare finală)	2023	2024	2025	Total 2021 – 2025
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Fonduri alocate	mii lei	70.954	109.019	109.385	116.852	129.227	535.437
2	Fonduri disponibile	mii lei	103.140	104.024	102.547	105.166	116.304	531.182
3	Fonduri necesare	mii lei	363.824	654.572	1.031.106	1.495.206	2.111.953	5.656.661
4	Grad de acoperire a necesităților de finanțare pentru reînnoire	%	28,35	15,89	9,95	7,03	5,51	9,39





Alocările financiare pentru investițiile privind modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare publice administrate de CFR SA și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare aferente măsurilor prioritare

Nr crt	PROIECTE DE INVESTIȚII AFERENTE OBIECTIVELOR STRATEGICE SPECIFICE		FONDURI PUBLICE ALOCATE					
			[mii lei]					TOTAL 2021-2025
2021 (alocare finală)	2022 (alocare finală)	2023	2024	2025				
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	1.1.1	Lucrări de reabilitare pentru tuneluri și poduri de cale ferată - Regionala CF Timișoara	0	5.381	274	0	0	5.655
2	1.1.1	Lucrări de reabilitare pentru tuneluri și poduri de cale ferată - Regionala CF Cluj	5.150	2.433	0	0	0	7.583
3	1.1.1	Lucrări de reabilitare pentru tuneluri și poduri de cale ferată - Regionala CF Craiova	16.503	8.104	4.998	0	0	29.605
4	1.1.1	Lucrări de reabilitare poduri, podețe si tuneluri de cale ferata-etapa II faza studiu de fezabilitate	4.268	2.756,0	8.675	0	0	15.699
5	1.1.4	Electrificarea si reabilitarea liniei de cale ferata Constanta-Mangalia-Studiu de Fezabilitate	0	5.549	2.816	0	0	8.365
6	1.2.5	Centralizări electronice și electrodinamice – etapa I - Elaborarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție	0	0	0	0	0	0
7	2.1.1	Achiziție echipamente mecanizare pentru lucrări de mentenanță a infrastructurii	0	0	0	0	0	0
8	2.1.1	Achiziția de drezine pantograf pentru mentenanța liniei de contact electrificate 25 kV 50 Hz	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	1.3.1	Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse	642	194,0	536,0	0,0	0,0	1.372,0
10	1.3.2	Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată - Faza Studiu de Fezabilitate	3.134	4.822,0	2.817,0	0,0	0,0	10.773,0



11	1.4.1	Electrificarea liniei feroviare Rădulești -Giurgiu Nord-Faza Studiu de Fezabilitate	0	2.128	519	0	0	2.647
12	1.4.2	Sistem de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune	0	0	0	0	0	0
13	1.5.2	Modernizarea liniei de cale ferata București Nord - Aeroport International Henri Coandă București Faza I: Racord C.F. la terminalul T1, Aeroport International Henri Coandă București	155.964	1.828	0	0	0	157.792
14	1.5.2	Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța	4.291	5.693	0	0	0	9.984
15	1.5.1	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport International Henri Coandă	119,0	476,0	775,0	0,0	0,0	1.370,0
16	1.5.1	Studiu de fezabilitate Realizare conexiune feroviară cu Aeroportul Internațional Traian Vuia Timișoara	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
17	1.6.5	Lucrări de reparații/ modernizări ale liniilor de cale ferată (Bucuresti-Brasov, Timișoara-Arad, Bucuresti-Buzau, București-Craiova, Pascani-Iasi, București-Constanta, Bucuresti-Pitesti), pentru asigurarea unei viteze sporite și creșterea calității serviciilor de transport feroviar - studiu de fezabilitate	0,0	2.785,0	0,0	0,0	0,0	2.785,0
18	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF București	0	0	60.497	92.207	233.591	386.295
19	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Craiova	0	0	71.859	109.524	256.593	437.976
20	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Timișoara	0	0	25.778	39.289	17.178	82.245



21	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Cluj	0	0	116.978	178.292	763.074	1.058.344
22	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Brașov	0	0	50.926	77.620	374.917	503.463
23	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Iași	0	0	53.225	141.583	0,0	194.808
24	1.6.5	Proiecte tip „Quick Wins” - Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii SRCF Galați	0	0	35.103	64.536	0,0	99.639
25	1.6.1	Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea liniilor și instalațiilor din Complexul Feroviar București	8.371	2.469	0	0	0	10.840
26	1.6.4	Modernizarea/ reabilitarea a 47 de stații de cale ferata din Romania - faza studiu de fezabilitate	3.044	6.825	6.947	0	0	16.816
27	1.6.4	Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București - faza studiu de fezabilitate	2.690	4.479	5.859	0	0	13.028
28	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferata Brașov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara – Coșlariu	36.644	123	58.119	0	0	94.886
29	3.1.1	Reabilitarea liniei de CF Brașov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coslariu – Simeria	37.625	11.620	57.414	0	0	106.659
30	3.1.1	Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 :km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria	1.581.407	1.194.056	1.015.157	0	0	3.790.620
31	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferata Brașov – Simeria , componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu	366.473	149.615	48.243	0	0	564.331



		viteza maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara						
32	3.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, secțiunea Apața – Cața	1.171.396	395.856	100.400	0	0	1.667.652
33	3.1.1	Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov	7.319	1.373	0	0	0	8.692
34	3.1.1	Implementarea masurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria- Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanta), certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare	1.176	1.600	1.585	0	0	4.361
35	3.1.1	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea tronsonului de cale ferată București Nord – Craiova	11.237	8.841	0	0	0	20.078
36	3.1.1	Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 1 Frontieră – Curtici – Arad - km 614	27.008	657	41.839	0	0	69.504
37	3.1.2	Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timisoara-Arad	0	39.063	507.174	2.343.243	2.175.218	5.064.698
38	3.1.2	Lucrări pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean	13.864	9.813	0	0	0	23.677
39	3.1.2	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/ Est – Mediteranean	0	0	0	0	0	0
40	3.2.1	Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei CF București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră – etapa II	48	1.698	1.515	0	0	3.261
41	3.2.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj - Focșani - Studiu de Fezabilitate	2.661	0	3.771	0	0	6.432
42	3.2.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani - Roman - Studiu de Fezabilitate	4.356	0	5.753	0	0	10.109



43	3.2.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Roman - Iași - Frontieră - Studiu de Fezabilitate	7.266	0	2.500	0	0	9.766
44	3.2.1	Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești - Studiu de Fezabilitate	3.200	0	5.598	0	0	8.798
45	3.2.1	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești - Vicșani -Frontieră	351	2.172	101	0	0	2.624
46	3.2.1	Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Coslariu – Cluj-Napoca	5.949	3.486	0	0	0	9.435
47	3.2.1	Studiu de fezabilitate si proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferata Apahida – Suceava	17.303	11.304	0	0	0	28.607
48	3.2.1	"Modernizarea liniei cf București Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontiera" Lotul 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Arges intre Vidra si Comana	137.360	152.001	0	0	0	289.361
49	3.2.1	Lucrări in Statiile CF Fetești si Ciulnita de pe linia de cale ferata București-Constanta	0	143	219.520	0	0	219.663
50	3.2.2	Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	0	45.549	548.710	2.535.147	2.353.361	5.482.768
51	1.1.1	Proiect de tip “Reînnoiri” – București-Pitești - Lucrări de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii	0	0	0	0	0	0
TOTAL			3.636.819	2.084.892	3.065.981	5.581.441	6.173.933	20.543.066

**Modul de alocare a fondurilor pentru proiectele de investiții**

PROIECTE DE INVESTIȚII AFERENTE OBIECTIVELOR STRATEGICE SPECIFICE	FONDURI PUBLICE ALOCATE [mii lei]					
	2021 (alocare finală)	2022 (alocare finală)	2023	2024	2025	TOTAL 2021-2025
Fonduri alocate prin bugetul MTI	1.847.644	1.409.345	1.405.249	0	0	4.662.238
Titlul bugetar: 58.01 - Programe din FEDR	32.741	40.977	27.582	0	0	101.300
Titlul bugetar: 58.03 - Programe din FC	1.814.903	1.368.368	1.377.667	0	0	4.560.938
Titlul bugetar: 56.03 – Programe din FC	27.008	657	41.839	0	0	69.504
Fonduri alocate prin MIPE si bugetul UE prin programul CEF 2014-2020 in baza Acordurilor de finanțare si a Formularului 12	1.762.167	590.278	148.643	0	0	2.501.088
Fonduri alocate prin bugetul MTI pentru proiectele finanțate din PNRR	0,0	84.612	1.470.250	5.581.441	6.173.933	13.310.236
TOTAL	3.636.819	2.084.892	3.065.981	5.581.441	6.173.933	20.543.066

Capitolul 9 - Monitorizarea performanței CFR SA – indicatori de performanță

Setul de indicatori propuși pentru monitorizarea realizării obiectivelor managementului CFR SA pentru perioada 2023-2027 vor permite evaluarea implementării cu succes a viziunii de dezvoltare a companiei, a planului de administrare și a planului de management.

Indicatorii de performanță și monitorizare asumați prin Planul de Administrare vor fi monitorizați permanent de Consiliul de Administrație și de directori în scopul implementării eficiente a viziunii privind dezvoltarea companiei și sunt structurați în două categorii de bază, respectiv **indicatori financiari** și **indicatori nefinanțari** (operaționali și de guvernanță corporativă), în conformitate cu prevederile OUG nr. 109/2011 și ale HG nr. 722/2016.

INDICATORII FINANCIARI ASUMAȚI PENTRU PERIOADA 2023-2027:

Nr. crt	Indicator de performanță	UM	Obiective anuale			
			2023	2024	2025	2026
1	F-B.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	% (din total venituri proprii)	90,00	97,25	97,45	97,85
2	F-C.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget – Total cheltuieli	% (din total cheltuieli)	80,00	96,87	97,54	98,23
3	F-E.1.1. Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	1 465 300,00	1 455 300,00	1 444 000,00	1 438 000,00
4	F-B.3. Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	% (față de anul anterior)	10,38%	10,85%	11,24%	12,50%
5	F-F.1. Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	212,86	220,61	222,01	225,45
6	F-D.1. Rezultatul brut	mii lei	-955 436,44	+5 100,00	+8 300,00	+11 500,00

Obiectivele aferente anului 2023 sunt determinate pe baza proiectului actual de buget de venituri și cheltuieli al companiei. Aceste valori vor trebui revizuite și actualizate ulterior aprobării de către Guvern a bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anii următori.

Valorile aferente perioadei 2024 au fost determinate luând în considerare estimările transmise de Ministerul Finanțelor privind fondurile publice care urmează să fie alocate companiei în această perioadă. Aceste valori vor trebui revizuite și actualizate ulterior reconsiderării planului multianual de finanțare a infrastructurii, în conformitate cu prevederile HG nr. 1302/2021.

INDICATORI NEFINANCIARI:

Conform datelor monitorizate prin Anexa nr.8 la Contractul de Activitate și Performanță al CFR SA, pentru perioada 2021-2025, precum și conform recomandărilor formulate de acționat prin Scrisoarea de așteptări indicatorii nefinanțari considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea companiei sunt:

INDICATORI OPERAȚIONALI:

Nr. crt	Indicator de performanță	UM	Obiective anuale			
			2023	2024	2025	2026
1	N-A.1. Viteza tehnică asigurată	km/h	66,67	66,88	67,06	67,45
2	N-A.2. Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	% (din viteza proiectată)	76,44	76,67	76,89	77,33
3	N-A.3.1. Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor - Valoare indisponibilitate	zile*km	863 546,75	854 911,28	847 139,36	830 731,97
4	N-A.4. Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	10	12	15	18
5	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	% (din fondurile alocate pentru întreținere)	99,33	99,43	99,53	99,58
6	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	% (din fondurile alocate pentru reparații curente)	94,47	94,75	95,03	95,31
7	N-B.1. Lungime linie reînnoită (refacție)	km	9,6	375,0	550,0	600,0
8	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	0	15	18	20
9	N-C.1. Punctualitatea trenurilor de călători	min. întârziere/100 km	1,60	1,58	1,57	1,54
10	N-C.2. Predictibilitatea trenurilor de călători	% (parcurs anulat/ parcurs total)	99,11	99,12	99,13	99,14
11	N-C.2. Punctualitatea trenurilor de marfă	min. întârziere/100 km	1,09	1,08	1,07	1,05
12	N-C.4. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr. accidente și incidente/mil.tren*km	0,84	0,83	0,82	0,81
13	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	nr	48	50	53	162
14	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	62 300 000,00	62 385 980,31	62 405 871,93	62 673 076,34
15	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	23 000 000,00	23 215 500,00	23 331 577,50	23 394 635,27
16	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	4 031	4 031	4 031	4 291
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr (faze ale proiectelor majore de investiții)	20	9	6	12
18	N-G.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	% (din fondurile alocate în anul respectiv)	84,15	84,99	85,84	86,14
19	N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale	% (din total fonduri alocate)	29,17	58,47	72,1	75,15
20	N-I.1. Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	% (din total documentații de atribuire SF)	0,0	0,0	0,0	0,0
21	N-I.2. Controlul calității fazelor de proiectare	% (din total documentații de proiectare finalizate)	100	100	100	100
22	N-I.3. Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	% (din total documentații de atribuire lucrări)	100	100	0,0	100
23	N-I.4. Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	% (din total documentații de atribuire lucrări)	100	100	0,0	100
24	N-J.2. Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	% (din total standarde aplicabile)	100	100	100	100

Obiectivele aferente perioadei 2023-2025 sunt conforme cu obiectivele aprobate prin HG nr. 852/2022 pentru aprobarea Actului adițional nr. 1 pentru anul 2022 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025.

Obiectivele aferente anului 2026 sunt determinate în conformitate cu regulile stabilite prin anexa nr. 8 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 920/2021.

INDICATORI DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ

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

Obiectivele prezentate sunt în conformitate cu cerințele formulate de acționar prin Scrisoarea de așteptări necesară selecției membrilor Consiliului de Administrație, respectiv directorilor, pentru perioada 2022-2026 la CFR SA , anexă la OMTI nr. 1361/4.08.2022.

IPOTEZE DE LUCRU

Obiectivele anuale asociate indicatorilor de performanță cuantifică rezultatele așteptate ale activității administratorilor și directorilor privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii, activitate desfășurată pe baza planului strategic de dezvoltare a CFR SA definit în cadrul prezentului document și a planului tactic stabilit prin componenta de management elaborată de directorii selectați și numiți de Consiliul de Administrație.

După cum s-a arătat în cadrul prezentului capitol din planul de administrare al companiei, implementarea cu succes a acestui plan de dezvoltare a companiei este condiționată de finanțarea adecvată din fonduri publice naționale a companiei, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, precum și de implementarea măsurilor necesare în vederea dezvoltării generale a transportului feroviar din România și a inițierii și susținerii transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și mărfuri.

Din perspectiva intereselor CFR SA, **elementul determinant pentru dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare este finanțarea adecvată din fonduri publice naționale a companiei** deoarece, conform prevederilor legale în vigoare, aceasta trebuie să compenseze deficiențele privind asigurarea unui mediu concurențial echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport.

Ca urmare se conturează două ipoteze de lucru diferite în ceea ce privește finanțarea din fonduri publice naționale a companiei, care determină abordări diferite în ceea ce privește stabilirea obiectivelor anuale asociate indicatorilor de performanță financiari și indicatorilor de performanță nefinanțari operaționali.

Prima ipoteză de lucru este aceea că finanțarea din fonduri publice naționale a companiei se va derula conform planului multianual de finanțare prevăzut în contractul de activitate și performanță al companiei. Tabelul următor prezintă sintetic datele privind fondurile necesare și fondurile alocate în perioada 2023-2026, în conformitate cu prevederile proiectului de act adițional pe anul 2023 la contractul de activitate și performanță al companiei, proiect aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21 din 16.06.2023. Proiectul de act normativ pentru aprobarea acestui act adițional a fost însușit de Minister și transmis pe circuitul de avizare în vederea aprobării de către Guvern. Acest plan multianual de finanțare este stabilit în conformitate cu prevederile legii bugetului de stat pentru anul 2023, cu prevederile documentului „Scrisoare cadru privind contextul macroeconomic, metodologia de elaborare a proiectelor de buget pe anul 2023 și a estimărilor pentru anii 2024-2026, precum și limitele de cheltuieli stabilite pe ordonatorii principali de credite” transmis de Ministerul Finanțelor și cu prevederile filei bugetare transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin actul nr. 441/2602 din 07.02.2023.

Planul multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare rezultat din prevederile contractului de activitate și performanță al companiei

Categorie fonduri publice	UM	2023	2024	2025	2026	Total 2023-2026
Întreținere						
Fonduri necesare	mii lei	3 678 444	4 168 512	4 209 541	4 250 570	16 307 067
Fonduri alocate	mii lei	1 616 261	1 705 546	1 761 284	1 829 035	6 912 126
Acoperire necesar	%	43,94%	40,91%	41,84%	43,03%	42,39%
Deficit finanțare	mii lei	-2 062 183	-2 462 966	-2 448 257	-2 421 535	-9 394 941
Reparații curente						
Fonduri necesare	mii lei	240 000	228 600	215 460	207 200	891 260
Fonduri alocate	mii lei	53 030	45 000	45 000	45 000	188 030
Acoperire necesar	%	22,10%	19,69%	20,89%	21,72%	21,10%
Deficit finanțare	mii lei	-186 970	-183 600	-170 460	-162 200	-703 230
Reînnoire						
Fonduri necesare	mii lei	1 031 106	1 495 206	2 111 953	2 335 823	6 974 088
Fonduri alocate	mii lei	102 547	105 166	116 304	107 258	431 275
Acoperire necesar	%	9,95%	7,03%	5,51%	4,59%	6,18%
Deficit finanțare	mii lei	-928 559	-1 390 040	-1 995 649	-2 228 564	-6 542 812
TOTAL fonduri publice						
Fonduri necesare	mii lei	4 949 550	5 892 318	6 536 954	6 793 592	24 172 415
Fonduri alocate	mii lei	1 771 838	1 855 712	1 922 588	1 981 293	7 531 431
Acoperire necesar	%	35,80%	31,49%	29,41%	29,16%	31,16%
Deficit finanțare	mii lei	-3 177 712	-4 036 606	-4 614 366	-4 812 299	-16 640 983

Se poate observa că acest plan de finanțare înseamnă subfinanțarea severă a companiei pentru toate categoriile de fonduri publice care trebuie alocate conform legislației în vigoare. Gradul total de acoperire a necesarului de finanțare este de numai 31,16%, care corespunde unui **deficit total de finanțare de -16 640 983 mii lei în perioada 2023-2026.**

Consecința acestui mod de abordare a finanțării din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare și a companiei constă în imposibilitatea efectuării cheltuielilor necesare pentru întreținerea, repararea și reînnoirea rețelei feroviare, cu efecte privind continuarea deteriorării parametrilor de performanță ai infrastructurii feroviare și, implicit, a parametrilor de performanță ai serviciilor de transport feroviar.

Ca urmare, aplicarea acestei ipoteze de lucru conduce la o evoluție negativă a obiectivelor anuale asociate tuturor indicatorilor de performanță a căror realizare este condiționată de finanțarea publică asigurată companiei.

A doua ipoteză de lucru se bazează pe o serie de considerente care au fost prezentate în cadrul planului de administrare al companiei, precum:

- Responsabilitatea privind dezvoltarea infrastructurii feroviare din România și a companiei care administrează această infrastructură este partajată între conducerea CFR SA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Una din principalele responsabilități ale Ministerului vizează asigurarea resurselor financiare necesare, iar conducerea companiei este responsabilă de utilizarea eficientă a resurselor alocate de Minister în scopul maximizării rezultatelor obținute.
- Scrisoarea de așteptări necesară selecției membrilor Consiliului de Administrație, respectiv directorilor, pentru perioada 2022-2026 la Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A., anexă la OMTI nr. 1361/4.08.2022, evidențiază determinarea Ministerului, în calitate de acționar, de a cataliza reabilitarea și dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare. Implicit, aceasta înseamnă determinarea de a acționa – în calitate de autoritate de stat în domeniul transporturilor – în sensul asigurării condițiilor necesare pentru implementarea cu succes a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare aprobată prin HG nr. 985/2020.

Mai mult decât atât, recente modificări legislative din domeniul feroviar, aprobate de Parlamentul României în cursul anului 2023, au stabilit obligații legale precise și explicite ale Ministerului privind finanțarea companiei din fonduri publice naționale. Aceste modificări legislative, coroborate cu prevederile art. 8 alin. (2) și alin. (4) din Legea nr. 202/2016, creează cadrul legislativ necesar pentru revizuirea, începând din anul 2024, a planului multianual de finanțare a CFR SA în vederea acoperirii integrale a necesităților de finanțare și a asigurării echilibrului financiar al companiei. În conformitate cu prevederile legale în vigoare, menționate anterior, planul multianual de finanțare a CFR SA pentru perioada 2023-2026 trebuie redimensionat conform tabelului următor:

Planul multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare redimensionat conform prevederilor legale în vigoare

Categorie fonduri publice	UM	2023	2024	2025	2026	Total 2023-2026
Întreținere						
Fonduri alocate	mii lei	1 616 261	4 168 512	4 209 541	4 250 570	14 244 884
Acoperire necesar	%	43,94%	100,00%	100,00%	100,00%	87,35%
Reparații curente						
Fonduri alocate	mii lei	53 030	228 600	215 460	207 200	704 290
Acoperire necesar	%	22,10%	100,00%	100,00%	100,00%	79,02%
Reînnoire						
Fonduri alocate	mii lei	102 547	1 495 206	2 111 953	2 335 823	6 045 529
Acoperire necesar	%	9,95%	100,00%	100,00%	100,00%	86,69%
TOTAL fonduri publice						
Fonduri alocate	mii lei	1 771 838	5 892 318	6 536 954	6 793 592	20 994 703
Acoperire necesar	%	35,80%	100,00%	100,00%	100,00%	86,85%

Luând în considerare interesele convergente ale companiei și ale Ministerului cu privire la dezvoltarea infrastructurii feroviare și a companiei, **Consiliul de Administrație al CFR SA a decis să își asume cea de a doua ipoteză de lucru ca bază pentru stabilirea obiectivelor anuale asociate indicatorilor de performanță financiari și indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali.**

Ca urmare, obiectivele anuale asociate indicatorilor de performanță financiari și indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali sunt determinate în ipoteza că finanțarea din fonduri publice a companiei se va realiza în conformitate cu **Error! Reference source not found.** de mai sus.

Aceste obiective pot fi menținute doar cu condiția respectării stricte a planului de finanțare prezentat în **Error! eference source not found.** de mai sus. În cazul unor alocări diferite față de cele menționate în acest tabel, obiectivele vor fi revizuite prin acte adiționale la contractele de mandat ale administratorilor și directorilor.

Capitolul 10 - Monitorizarea performanței CFR SA – Cuantificarea nivelului de performanță al Consiliului de administrație și al directorilor

Regulile prevăzute în cadrul acestui capitol sunt stabilite prin Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027, astfel încât să asigure conformitatea cu prevederile HG 722/2016 și cu prevederile HG nr. 920/2021.

Indicele global de performanță al activității Consiliului de Administrație și a directorilor companiei (PCA) se exprimă ca procent și se calculează cu formula

$$PCA = (afin * Pfin + anfo * Pnfo + aguv * Pguv) / 100 [\%]$$

unde:

Pfin - indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari,

afin - ponderea indicatorilor financiari,

Pnfo - indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari operaționali, [%]

anfo - ponderea indicatorilor nefinanciari operaționali,

Pguv - indicele agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari privind guvernanta corporativă, [%]

aguv - ponderea indicatorilor nefinanciari privind guvernanta corporativă,

Ponderile categoriilor relevante de activități ale CFR SA pentru calculul indicelui global de performanță sunt cele din tabelul următor:

Ponderea categoriilor de indicatori de performanță

Categorie de indicatori de performanță	Pondere	
	Coeficient	Valoare
Indicatori de performanță financiari	afin	10
Indicatori de performanță nefinanciari operaționali	anfo	40
Indicatori de performanță privind guvernanta corporativă	aguv	50

Calcularea indicelui agregat de performanță referitor la indicatorii financiari

Indicele agregat de performanță privind indicatorii financiari, **Pfin**, utilizat în formula de mai sus, se calculează cu formula

$$Pfin = \Sigma \text{indicatori} (ai * Ri) / 100$$

unde:

Σ indicatori - sumă de la 1 la numărul de indicatori de performanță financiari

ai - ponderea indicatorului de performanță respectiv, conform datelor din tabelul de mai jos

Ri - indicele de realizare a indicatorului de performanță [%],

Ponderile alocate indicatorilor de performanță financiari

Nr. crt	Indicator de performanță financiar	Pondere [%]
1	F-B.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	20
2	F-C.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget – Total cheltuieli	20
3	F-E.1.1. Reducerea creanțelor: Total creanțe	10
4	F-B.3. Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	20
5	F-F.1. Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	10
6	F-D.1. Rezultatul brut	20
Total		100

Calcularea indicelui agregat de performanță referitor la indicatorii nefinanciari operaționali

Indicele agregat de performanță indicatorii nefinanciari operaționali, **Pnfo**, utilizat în formula de mai sus, se calculează cu formula

$$Pnfo = PCFR [\%]$$

unde:

PCFR - indicele global de performanță al activității CFR SA, calculat în conformitate cu prevederile anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 920/2021

a. Calcularea indicelui agregat de performanță referitor la indicatorii de guvernanz corporativă

Indicele agregat de performanță privind indicatorii de performanță nefinanciari de guvernanz corporativă, **Pguv**, utilizat în formula (i) de mai sus, se calculează cu formula

$$Pguv = \Sigma \text{indicatori}(ai * Ri) / 100 [\%]$$

unde:

Σ indicatori - sumă de la 1 la numărul de indicatori de performanță privind guvernanz corporativă

ai - ponderea indicatorului de performanță respectiv, conform datelor din tabelul de mai jos:

Nr. crt	Indicator de performanță de guvernanz corporativă	Pondere [%]
1	GC.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	20
2	GC.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	20
3	GC.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	20
4	GC.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	20
5	GC.4. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	20
Total		100

Valoarea realizată a indicatorului **GC.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei** se determină conform prevederilor capitolului 15.1 din anexa 15 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 920/2021

Mecanismul de stimulare a membrilor consiliului de administrație și a directorilor

Valoarea realizată a indicelui global de performanță al activității Consiliului de Administrație și a directorilor companiei, calculat conform metodologiei specificate anterior, se utilizează pentru determinarea componentei variabile a remunerației membrilor Consiliului de Administrație și a directorilor, printr-un mecanism echivalent celui specificat în cadrul scrisorii de așteptări.

Stabilirea stimulentei de performanță pentru membrii Consiliului de Administrație și directori

Valoarea indicelui global de performanță [%]	Calificativ	Bonus/sanctiune pentru membrii Consiliului de Administrație/Directori
≥ 80	Foarte bun	Se va acorda 100% din componenta variabilă a remunerației
[60,80)	Bun	Se va acorda 60% - 80% din componenta variabilă a remunerației, coroborat cu procentul de realizare
[40,60)	Satisfăcător	Nu se va acorda componenta variabilă a remunerației
[20,40)	Nesatisfăcător	Penalizare administratori și director general prin diminuarea cu 20% a componentei fixe a remunerației
< 20	Inacceptabil	Încetarea de către AGA a contractelor de mandat