



Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

**PRIVIND ACTIVITATEA
COMPANIEI NAȚIONALE DE CĂI FERATE „CFR” SA
ÎN PERIOADA 1.01.2023 - 30.06.2023**

septembrie
2023

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

privind activitatea

Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" S.A.

în perioada 1.01.2023 - 30.06.2023

Versiune: 1.0

Actualizat: oct 2023

Consiliul de Administrație

Prenume și nume

Semnătura

Gheorghe UDRIȘTE – Președinte

Marian-Marius CHIPER

Ion DAMIAN

Mihaela MOCANU

Dorin MITAN

Diana-Doina ȚENEA

Marian ZAMFIR

CUPRINS

Cap. 1	Preambul	10
Cap. 2	Transportul feroviar din România – aspecte esențiale	13
2.1	Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	14
2.1.1	Eficiența economică a transportului feroviar.....	14
2.1.2	Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	15
2.1.3	Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale	17
2.1.3.1	Reducerea necesarului de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare.....	17
2.1.3.2	Reducerea costurilor economiei naționale privind transporturile	19
2.1.3.3	Reducerea suprasolicitării rețelei rutiere	20
2.2	Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	21
2.2.1	Externalizarea costurilor transportului rutier	21
2.2.2	Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar	24
2.3	Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport.....	27
2.3.1	Declinul transportului feroviar	27
2.3.2	Creșterea costurilor economiei naționale privind transporturile	29
2.4	Politica Uniunii Europene privind dezvoltarea transportului feroviar	31
Cap. 3	Prezentare generală a companiei și a mediului de business	32
3.1	Rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român	33
3.2	Funcționarea sistemului feroviar român	34
3.3	Obiectul de activitate al CFR SA - prezentare sintetică	34
3.4	Piețele relevante.....	35
3.4.1	Piața transporturilor terestre de călători	36
3.4.1.1	Concurența cu transportul rutier public.....	37
3.4.1.2	Concurența cu transportul rutier individual	37
3.4.2	Piața transporturilor terestre de marfă	37
3.4.2.1	Piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni	38
3.4.2.2	Piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni.....	38
3.4.3	Piața transporturilor feroviare pe rute interne	38
3.5	Finanțarea publică a transportului feroviar	39
3.5.1	Probleme de principiu	39
3.5.2	Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar	41
3.5.2.1	Legislația europeană.....	41
3.5.2.2	Legislația națională	45
3.5.3	Finanțarea publică a infrastructurii feroviare	46
3.5.3.1	Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare.....	46
3.5.3.2	Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare	49
3.5.4	Finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar	51
3.6	Evoluția pieței interne de transport feroviar	52
3.6.1	Transportul feroviar de călători.....	52
3.6.2	Transportul feroviar de marfă	57

3.7	Infrastructura feroviară - prezentare sintetică	61
3.7.1	Caracteristici principale	61
3.7.2	Degradarea infrastructurii feroviare	62
3.7.3	Utilizarea infrastructurii feroviare	64
Cap. 4	Priorități strategice privind dezvoltarea companiei	67
4.1	Obiective strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare.....	68
4.1.1	Obiective strategice generale	68
4.1.2	Obiective strategice specifice	70
4.2	Acțiuni strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	71
4.2.1	Acțiuni strategice privind creșterea veniturilor companiei	71
4.2.2	Acțiuni strategice privind reducerea costurilor companiei	72
4.2.3	Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european	72
4.3	Măsurile necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei	73
4.3.1	Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier	73
4.3.2	Implementarea planului de acțiune pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	75
4.3.3	Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare	80
4.3.4	Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători	81
4.3.5	Reînnoirea și extinderea parcului de material rulant pentru transportul feroviar de călători	84
4.3.6	Susținerea dezvoltării transportului feroviar de marfă	85
Cap. 5	Aspecte relevante privind activitatea companiei în perioada analizată	87
5.1	Finanțarea din fonduri publice naționale a companiei în perioada 2023-2026	89
5.1.1	Fonduri publice necesare	89
5.1.1.1	Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	90
5.1.1.2	Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	93
5.1.1.3	Fonduri publice necesare pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	94
5.1.2	Fonduri publice alocate	95
5.1.2.1	Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice.....	95
5.1.2.2	Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	96
5.1.2.3	Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	97
5.1.3	Acoperirea necesităților de finanțare	98
5.1.4	Ipoteze asumate	99
5.2	Bugetul de venituri și cheltuieli al companiei	100
5.2.1	Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023	100
5.2.2	Stadiul actual al aprobării bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023	102
5.3	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiarți	105
5.3.1	Venituri	105
5.3.1.1	Venituri din exploatare	105
5.3.1.1.1	Venituri proprii	106
5.3.1.1.2	Venituri din alocații bugetare	107
5.3.1.1.3	Venituri din subvenții pentru investiții	108
5.3.1.2	Venituri financiare	108
5.3.2	Cheltuieli	109
5.3.2.1	Cheltuieli de exploatare	109
5.3.2.1.1	Cheltuieli cu bunuri și servicii	110
5.3.2.1.2	Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	110
5.3.2.1.3	Cheltuieli cu personalul	111
5.3.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	112
5.3.2.2	Cheltuieli financiare	112
5.3.3	Rezultat brut	113
5.3.4	Plăți restante	113

5.3.5	Creanțe restante	114
5.3.6	Situația realizării creditelor bugetare	116
5.3.6.1	Cheltuieli curente	117
5.3.6.1.1	Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	117
5.3.6.1.2	Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:	117
5.3.6.1.3	Investiții ale agenților economici	118
5.3.6.1.4	Cheltuieli neeligibile ISPA	119
5.3.6.1.5	Reparații curente la infrastructura feroviară publică	119
5.3.6.1.6	Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	120
5.3.6.1.7	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare	120
5.3.6.1.8	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020	121
5.3.6.1.9	Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	122
5.3.6.1.10	Alte cheltuieli - Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	122
5.3.6.1.11	Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR	123
5.3.6.2	Operațiuni financiare	123
5.4	Stadiul proiectelor de modernizare a infrastructurii finanțate din fonduri europene nerambursabile	124
5.4.1	Evoluția lucrărilor	125
5.4.2	Proceduri de achiziție în derulare	126
5.4.3	Proiecte în pregătire	126
5.4.4	Gradul de realizare a contractării proiectelor finanțate din PNRR	127
5.4.5	Evoluția fondurilor	128
5.5	Consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice și ale neaprobării bugetului de venituri și cheltuieli	131
5.5.1	Limitarea excesivă a cheltuielilor companiei	131
5.5.2	Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor	132
5.5.3	Imposibilitatea valorificării prevederilor Legii nr. 195/2020	133
5.6	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	135
Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță		137
6.1	Preambul	138
6.2	Indicatorii de performanță financiari	138
6.2.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	138
6.2.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță financiari	140
6.2.3	Realizarea indicatorilor de performanță financiari	141
6.2.3.1	Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei	141
6.2.3.2	Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii	142
6.2.3.3	Realizarea indicatorilor privind cheltuielile	143
6.2.3.4	Realizarea indicatorilor privind rezultatele	144
6.2.3.5	Realizarea indicatorilor privind creanțele și datoriile	145
6.2.3.6	Realizarea indicatorilor privind productivitatea	146
6.2.3.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari	147
6.3	Indicatorii de performanță nefinanciari operaționali	147
6.3.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	147
6.3.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	149
6.3.3	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	151
6.3.3.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații	151
6.3.3.2	Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire	153
6.3.4	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare	154
6.3.4.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii	154
6.3.4.2	Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate	155
6.3.4.3	Realizarea indicatorilor privind protecția mediului	157

6.3.5	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare	157
6.3.5.1	Realizarea indicatorilor privind activitatea de pregătire și implementare a proiectelor	157
6.3.5.2	Realizarea indicatorilor privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	160
6.3.6	Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei	161
6.3.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	162
6.4	Indicatorii de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	163
6.4.1	Lista indicatorilor de performanță	163
6.4.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	163
6.4.3	Realizarea indicatorilor privind guvernanta corporativă	164
6.4.3.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	164
6.4.3.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	165
6.4.3.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	166
6.4.3.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	167
6.4.3.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	167
6.4.3.6	Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă	169
Cap. 7	Activitatea directorilor companiei	170
Cap. 8	Măsurile necesare	174
8.1	Reconsiderarea planului multianual de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare.....	175
8.2	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	185
8.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.....	186
8.4	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.....	190
8.5	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre.....	192
8.6	Instituirea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de marfă.....	194
8.7	Elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre.....	196
8.8	Elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate	197
8.9	Reconsiderarea unor tarife aferente serviciilor furnizate de CFR SA	199
8.10	Închiderea temporară a unor secții de circulație din motive tehnologice.....	203
8.11	Înființarea unor structuri operative subordonate Consiliului de Administrație	206
Cap. 9	Recomandări	208
Cap. 10	Concluzii.....	210

LISTA FIGURI

Figura 1 – Avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar.....	14
Figura 2 – Acoperirea costurilor unui sistem feroviar.....	15
Figura 3 – Acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare	16
Figura 4 - Efectele dezvoltării transportului feroviar asupra finanțării infrastructurii din fonduri publice	18

Figura 5 – Costurile externe generate de modurile de transport în România și recuperarea acestora	22
Figura 6 - Efectele externalizării costurilor transportului rutier	23
Figura 7 – Comparatie între statele europene privind finanțarea publică a transportului feroviar	25
Figura 8 - Efectele finanțării publice insuficiente a transportului feroviar	26
Figura 9 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	28
Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	30
Figura 11 – Structura de principiu a sistemului feroviar roman	33
Figura 12 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	34
Figura 13 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare	40
Figura 14 - Schema de principiu privind finanțarea publică a sistemului feroviar român	40
Figura 15 – Concepte de bază ale legislației europene cu privire la finanțarea transportului feroviar din fonduri publice	41
Figura 16 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor necesare ale administratorului infrastructurii feroviare	48
Figura 17 – Variația cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	51
Figura 18 – Evoluția volumului de prestații pe piața transportului public terestru de călători din România	52
Figura 19 – Evoluția volumului de transport pe piața transportului public terestru de călători din România	53
Figura 20 - Evoluția transportului feroviar pe piața transportului public terestru de călători din România - sinteză	54
Figura 21 – Cote modale pe piața transporturilor terestre de călători din România	55
Figura 22 - Situația transportului feroviar în cadrul transportului public terestru de călători din Uniunea Europeană	55
Figura 23 – Evoluția volumului de prestații pe piața transportului terestru de marfă din România	57
Figura 24 – Evoluția volumului de transport pe piața transportului terestru de marfă din România	58
Figura 25 - Evoluția transportului feroviar pe piața transportului terestru de marfă din România - sinteză	58
Figura 26 – Cote modale pe piața transporturilor de marfă din România	59
Figura 27 - Situația transportului feroviar în cadrul transportului terestru de marfă din Uniunea Europeană	60
Figura 28 – Rețeaua feroviară română	61
Figura 29 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română	64
Figura 30 – Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar	65
Figura 31 – Intensitatea traficului pe rețele feroviare din Europa	65
Figura 32 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a companiei	68
Figura 33 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a companiei	69
Figura 34 – Acoperirea necesităților de finanțare din fonduri publice	80
Figura 35 – Evoluția compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători	82
Figura 36 – Evoluția parcursului total al trenurilor de călători stabilit prin obligațiile de serviciu public	82
Figura 37 – Evoluția estimată a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	83
Figura 38 – Limitarea cheltuielilor CFR SA din cauza finanțării insuficiente din fonduri publice	131
Figura 39 – Ponderea cheltuielilor cu personalul în cadrul cheltuielilor de exploatare ale CFR SA	133
Figura 40 – Evoluția personalului CFR SA	133
Figura 41 – Evoluția câștigului salarial mediu la CFR SA în raport cu salariul mediu pe economie	134
Figura 42 – Distribuția personalului pe categorii de vârstă	134
Figura 43 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	189
Figura 44 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	191
Figura 45 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	193

Figura 46 – Structura estimată a veniturilor proprii în anul 2023	200
Figura 47 – Evoluția estimată a gradului de acoperire a costurilor necesare în perioada 2022-2026	205

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Fondurile publice alocate în perioada 2012-2020 pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare	49
Tabelul 2 – Fondurile publice alocate în perioada 2021-2025 pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare	50
Tabelul 3 – Viteze tehnice proiectate ale rețelei feroviare române	61
Tabelul 4 – Caracteristicile principale ale rețelei feroviare române	62
Tabelul 5 – Elemente ale infrastructurii feroviare publice care au depășit termenele de scadență la reînnoire	63
Tabelul 6 – Obiective strategice generale și specifice ale strategiei de dezvoltare a companiei	70
Tabelul 7 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor companiei	71
Tabelul 8 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor companiei	72
Tabelul 9 – Sinteza planului strategic privind integrarea în spațiul feroviar unic european	72
Tabelul 10 - Cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, conform prevederilor HG nr. 985/2020	90
Tabelul 11 - Valori estimate ale cursului de schimb al monedei naționale în perioada 2023-2026	92
Tabelul 12 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	92
Tabelul 13 - Programul de recuperare a restanțelor privind reparațiile curente prevăzut în HG nr. 985/2020	93
Tabelul 14 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice	93
Tabelul 15 - Scadențe la reînnoire ale elementelor infrastructurii feroviare publice	94
Tabelul 16 - Programul cadru de recuperare reînnoire a infrastructurii feroviare prevăzut în HG nr. 985/2020	94
Tabelul 17 - Actualizarea necesarului de finanțare în perioada 2021-2025 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice	95
Tabelul 18 - Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	95
Tabelul 19 - Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	96
Tabelul 20 - Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	97
Tabelul 21 – Acoperirea necesităților de finanțare ale companiei în perioada 2023-2026	98
Tabelul 22 – Planul multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare redimensionat conform prevederilor legale în vigoare	99
Tabelul 23 – Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli	100
Tabelul 24 – Situația sintetică a veniturilor	105
Tabelul 25 – Situația sintetică a veniturilor din exploatare	105
Tabelul 26 – Situația sintetică a veniturilor proprii	106
Tabelul 27 – Situația sintetică a veniturilor din TUI	106
Tabelul 28 – Situația sintetică a veniturilor din servicii adiționale	106
Tabelul 29 – Situația veniturilor din alocații bugetare	107
Tabelul 30 – Situația veniturilor din subvenții pentru investiții	108
Tabelul 31 – Situația veniturilor financiare	108
Tabelul 32 – Situația sintetică a cheltuielilor	109
Tabelul 33 – Situația sintetică a cheltuielilor de exploatare	109

Tabelul 34 – Situația sintetică a cheltuielilor cu bunuri și servicii	110
Tabelul 35 – Situația sintetică a cheltuielilor cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	110
Tabelul 36 – Situația sintetică a cheltuielilor cu personalul	111
Tabelul 37 – Situația sintetică a cheltuielilor din categoria „ Alte cheltuieli de exploatare”	112
Tabelul 38 – Situația sintetică a cheltuielilor de exploatare	112
Tabelul 39 – Rezultatul brut	113
Tabelul 40 – Plăți restante	113
Tabelul 41 – Creanțe restante.....	114
Tabelul 42 – Situația realizării creditelor bugetare la data de 30.06.2023	116
Tabelul 43 – Progresul contractelor de execuție a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare	125
Tabelul 44 – Execuția bugetară la data de 30.06.2023.....	128
Tabelul 45 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	136
Tabelul 46 – Lista indicatorilor financiari de performanță și monitorizare	138
Tabelul 47 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari	140
Tabelul 48 - Realizarea indicatorilor financiari privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei	141
Tabelul 49 - Realizarea indicatorilor financiari privind veniturile proprii	142
Tabelul 50 - Realizarea indicatorilor financiari privind cheltuielile	143
Tabelul 51 - Realizarea indicatorilor financiari privind rezultatele	144
Tabelul 52 - Realizarea indicatorilor financiari privind creanțele și datoriile	145
Tabelul 53 - Realizarea indicatorilor financiari privind productivitatea	146
Tabelul 54 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari.....	147
Tabelul 55 – Lista indicatorilor nefinanciari operaționali de performanță și monitorizare.....	147
Tabelul 56 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	149
Tabelul 57 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de întreținere și reparații	151
Tabelul 58 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de întreținere și reparații	153
Tabelul 59 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de operare a infrastructurii	154
Tabelul 60 - Realizarea indicatorilor de performanță privind volumele de activitate	155
Tabelul 61 - Realizarea indicatorilor de performanță privind protecția mediului	157
Tabelul 62 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor	157
Tabelul 63 - Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură până la data de 30.06.2021	158
Tabelul 64 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor.....	160
Tabelul 65 - Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei	161
Tabelul 66 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	161
Tabelul 67 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	162
Tabelul 68 – Lista indicatorilor nefinanciari privind guvernanta corporativă.....	163
Tabelul 69 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	163
Tabelul 70 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	168
Tabelul 71 – Realizarea indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă.....	169
Tabelul 72 – Structura veniturilor din servicii adiționale	201

CAP. 1 PREAMBUL

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

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

Ca urmare raportul este structurat astfel:

Cap. 2 - Transportul feroviar din România – aspecte esențiale

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

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

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

În acest capitol sunt prezentate sintetic câteva aspecte privind funcționarea CFR SA în cadrul sistemului feroviar român, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare. În acest scop sunt prezentate: rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român, funcționarea sistemului feroviar român și obiectul de activitate al CFR SA - prezentare sintetică.

Sunt prezentate sintetic piețele pe care activează CFR SA și sunt identificate entitățile concurente pe fiecare dintre aceste piețe.

Este analizată sintetic finanțarea publică a transportului feroviar, cu accent pe finanțarea publică a CFR SA. Acesta este un aspect deosebit de important deoarece, conform prevederilor legislației europene și a celei naționale, finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar ar trebui să constituie instrumentul care să asigure compensarea handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier, handicap generat în mod artificial prin externalizarea masivă și excesivă a costurilor transportului rutier.

Este prezentată evoluția pieței interne de transport feroviar, atât din perspectiva transportului feroviar de călători, cât și din perspectiva transportului feroviar de marfă.

Nu în ultimul rând este prezentată sintetic situația actuală a infrastructurii feroviare, care reprezintă consecința distorsionării competiției dintre modurile de transport și a practicilor privind subfinanțarea severă și prelungită din fonduri publice a infrastructurii feroviare și a companiei care administrează această infrastructură.

Cap. 4 - Priorități strategice privind dezvoltarea companiei

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

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

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

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind activitatea companiei în perioada 1.01.2023 – 30.06.2023.

În primul rând este analizată finanțarea din fonduri publice alocată companiei pentru anul 2023. Analizele evidențiază că situația din anul 2023 este mult mai gravă decât media ultimilor 10 ani. Fondurile publice alocate companiei în anul 2023 acoperă doar 35,8% din necesar, iar deficitul total de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare în anul 2023 a ajuns la valoarea de 3 177 712 mii lei, ceea ce înseamnă mai mult decât dublul mediei anuale a deficitului de finanțare din ultimii 10 ani.

În aceste condiții, proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al companiei a fost stabilit în condițiile asumării unor limitări severe ale cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare. Ca urmare rezultatul brut preconizat este de -955.436,44 mii lei, adică o pierdere care reprezintă o cotă de doar 30,06% din deficitul de finanțare al companiei în acest an. Deși bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2023 reflectă consecințele nerespectării obligațiilor legale privind finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare, acesta nu a fost încă aprobat de Guvern din cauza opoziției Ministerului Finanțelor.

Este prezentată sintetic situația realizării principalilor indicatori economico-financiari la data de 30.06.2023.

În finalul acestui capitol sunt evidențiate principalele consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice și ale neaprobării bugetului de venituri și cheltuieli:

- Limitarea excesivă a cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare, cu efecte privind continuarea degradării accelerate a infrastructurii.
- Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor, din cauza creșterii probabilității de apariție a defectărilor potențial periculoase ale infrastructurii feroviare.
- Imposibilitatea valorificării prevederilor Legii nr. 195/2020, cu consecințe privind ratarea oportunității oferită de lege privind restabilirea atractivității pe piața muncii a activităților din domeniul administrării infrastructurii feroviare.

Cap. 6 - Realizarea indicatorilor de performanță

În acest capitol sunt prezentate valorile realizate la data de 30.06.2023 ale indicatorilor de performanță stabiliți prin planul de administrare și este determinat gradul de realizare la această dată a obiectivelor asociate acestor indicatori pentru anul 2023.

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță au fost determinate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile Anexei nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA (*Indicatorii de Performanță și Monitorizare privind activitățile CFR SA*), actualizată prin proiectul Actului adițional pe anul 2023 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, proiect avizat în Consiliul de Administrație al companiei prin Hotărârea nr. 45 din 25.05.2023 și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21/16.06.2023.

Cap. 7 - Activitatea directorilor companiei

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

Cap. 8 - Măsuri necesare

Acest capitol prezintă măsurile identificate de către Consiliul de Administrație drept necesare în perioada următoare pentru a depăși impedimentele evidențiate în cadrul raportului și a permite implementarea cu succes a Planului de administrare a companiei în perioada 2023 – 2027. Din perspectiva scopului urmărit, sunt identificate următoarele categorii de măsuri necesare:

- a) măsuri pentru creșterea veniturilor totale ale companiei;
- b) măsuri pentru creșterea veniturilor proprii ale companiei;
- c) măsuri pentru atenuarea efectelor negative ale subfinanțării companiei asupra siguranței circulației trenurilor;
- d) măsuri pentru consolidarea capacității administrative a Consiliului de Administrație de a monitoriza și evalua activitatea companiei și a conducerii executive.

Cap. 9 - Recomandări

În acest capitol sunt prezentate recomandările adresate conducerii executive cu privire la acțiunile care trebuie întreprinse pentru implementarea măsurilor identificate drept necesare de către Consiliul de Administrație.

Cap. 10 - Concluzii

Acest capitol sintetizează principalele concluzii ale raportului.

CAP. 2 TRANSPORTUL FERROVIAR DIN ROMÂNIA

ASPECTE ESENȚIALE

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

2.1	Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	14
2.1.1	Eficiența economică a transportului feroviar.....	14
2.1.2	Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	15
2.1.3	Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale	17
2.1.3.1	Reducerea necesarului de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare.....	17
2.1.3.2	Reducerea costurilor economiei naționale privind transporturile	19
2.1.3.3	Reducerea suprasolicitării rețelei rutiere	20
2.2	Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	21
2.2.1	Externalizarea costurilor transportului rutier.....	21
2.2.2	Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar	24
2.3	Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport.....	27
2.3.1	Declinul transportului feroviar	27
2.3.2	Creșterea costurilor economiei naționale privind transporturile.....	29
2.4	Politica Uniunii Europene privind dezvoltarea transportului feroviar	31

2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAR

2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar

Eficiența economică a transportului feroviar este net superioară în raport cu alte moduri de transport, cu referire mai ales la transportul rutier, fapt care este demonstrat prin rezultatele convergente a numeroase studii realizate la nivel internațional. Astfel:

- Transportul feroviar are o **eficiență energetică superioară**, ceea ce înseamnă costuri unitare¹ reale mai mici pentru energia de tracțiune necesară. Consumul energetic al transportului feroviar pentru o unitate de transport (călător-km sau tonă-km) este de 11 ori mai mic decât al transportului rutier² (medie la nivel mondial).
- Transportul feroviar este **mai eficient în ceea ce privește capacitatea de transport a infrastructurii**, ceea ce înseamnă costuri unitare¹ reale mai mici în ceea ce privește utilizarea infrastructurii de transport. Astfel, infrastructura feroviară a transportat de 10 ori mai multe unități de transport per km decât infrastructura rutieră² (medie la nivel mondial).
- Transportul feroviar este **mai eficient în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră (GES) și emisiile poluante**, ceea ce înseamnă costuri unitare¹ reale mai mici pentru compensarea efectelor schimbărilor climatice și pentru compensarea efectelor poluării asupra sănătății populației. Astfel, emisiile GES per unitate de transport generate de transportul feroviar sunt de 10 ori mai mici decât cele generate de transportul rutier (medie la nivel mondial).
- Transportul feroviar este **mai sigur**, ceea ce înseamnă costuri unitare¹ reale mai mici pentru compensarea efectelor accidentelor produse în timpul transportului. În România, transportul feroviar generează de 92 de ori mai puține accidente cu urmări grave decât transportul rutier prin prisma mediei accidentelor la un milion de pasageri-km transportați³.

Aceste date sunt sintetizate în figura următoare.

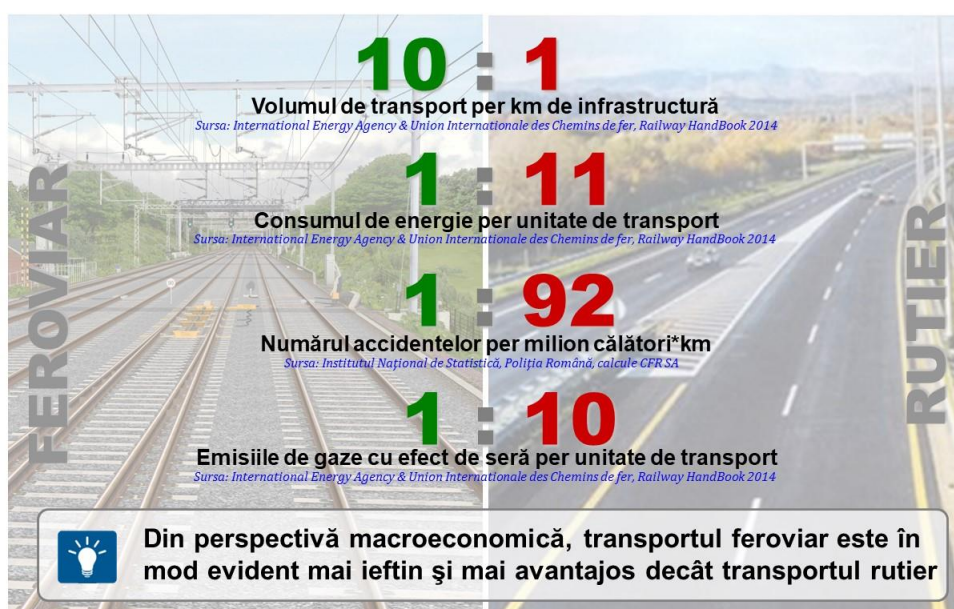


Figura 1 – Avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar

¹ Cost per unitate de transport

² Conform studiului "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO₂ Emissions - Focus on Infrastructure" realizat în colaborare de UIC (Union Internationale des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency)

³ Conform datelor publicate de Poliția Română, corelate cu datele furnizate de Institutul Național de Statistică

În condițiile în care transportul terestru este preponderent în cadrul sistemului național de transport, rezultă că ponderea transportului feroviar (reflectată prin cotele modale) determină în mod decisiv eficiența economică a sistemului național de transport. Ca urmare,

dezvoltarea transportului feroviar trebuie considerată o problemă de interes național deoarece are consecințe semnificative privind creșterea eficienței și competitivității economiei naționale.

Din această perspectivă, trebuie remarcat că toate statele cu economii dezvoltate dețin sisteme feroviare performante, ceea ce nu constituie o coincidență ci, dimpotrivă, evidențiază o relație de tip cauză-efect între dezvoltarea transportului feroviar și competitivitatea economiei naționale.

Implicit, o abordare contrară conduce la limitarea creșterii economice și la limitarea competitivității economiei naționale. Din nefericire, după cum se arată în secțiunea 3.6 de mai jos, ponderea transportului feroviar din România este foarte redusă, mai ales în domeniul transportului de călători, fapt care întreține o vulnerabilitate a economiei naționale.

2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar

În pofida faptului că transportul feroviar are o multitudine de avantaje economice intrinseci, evidențiate în paragraful anterior, este demonstrat științific faptul că

un sistem de transport feroviar este eficient economic pe baze pur comerciale doar începând de la un anumit nivel al intensității traficului feroviar

Graficul din figura de mai jos, preluat din strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, reprezintă sinteza concluziilor unui studiu științific internațional realizat relativ recent având ca temă sustenabilitatea economică a transportului feroviar⁴. Graficul prezintă comparativ variația în raport de intensitatea traficului a veniturilor comerciale și a costurilor necesare totale ale unui sistem feroviar.

Se observă că, veniturile comerciale ale transportului feroviar variază relativ proporțional cu intensitatea traficului, pe când costurile necesare înregistrează variații relativ mici în raport cu intensitatea traficului. În aceste condiții, începând de la un anumit nivel de intensitate a traficului, veniturile comerciale depășesc costurile necesare totale, iar diferența (profitul) tinde să crească pe măsură ce crește intensitatea traficului feroviar.

În perioada în care intensitatea traficului feroviar este insuficientă pentru a permite realizarea unor venituri comerciale superioare valorii totale a costurilor necesare, este necesară finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar. Studiul arată că subvenția asigurată trebuie să acopere integral costurile necesare, plus un profit suficient încât să permită dezvoltarea întreprinderii/întreprinderilor feroviare respective.

Având în vedere considerațiile prezentate în paragraful anterior cu privire la eficiența economică superioară a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, concluziile acestui studiu evidențiază **responsabilitatea statului în ceea ce privește valorificarea avantajelor intrinseci ale transportului feroviar, în beneficiul economiei naționale.**

În principal, această responsabilitate vizează următoarele aspecte:

- asigurarea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport, de natură să permită reflectarea în prețurile serviciilor de transport a caracteristicilor economice intrinseci ale modurilor de transport;
- finanțarea adecvată din fonduri publice a transportului feroviar în perioada premergătoare atingerii pragului de sustenabilitate economică, de natură să asigure atât acoperirea integrală a costurilor necesare cât și resursele necesare pentru dezvoltare și creșterea competitivității.

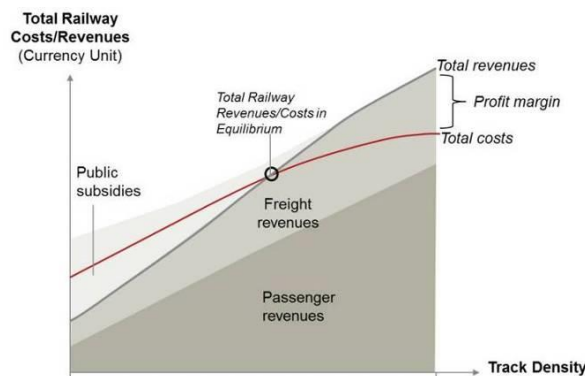


Figura 2 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

⁴ Studiul "Railway Efficiency - An Overview and a Look at Opportunities for Improvement"

Politica de subvenționare din fonduri publice a transportului feroviar trebuie setată și implementată astfel încât să asigure dezvoltarea accelerată a transportului feroviar și transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport, în scopul depășirii cât mai rapide a pragului de sustenabilitate economică a acestuia și maximizării beneficiilor pentru economia națională.

Interdependențele evidențiate pe graficul din Figura 2 de mai sus sunt relativ similare pentru orice entitate relevantă implicată în realizarea transportului feroviar: administratorul infrastructurii feroviare, operatori de transport feroviar de călători, operatori de transport feroviar de marfă.

În speță, pentru administratorul infrastructurii feroviare trebuie remarcate următoarele particularități:

- costurile necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare sunt relativ constante, adică variază foarte puțin în raport cu intensitatea traficului pe rețeaua feroviară administrată (în ipoteza menținerii constante a configurației rețelei și a stabilității cadrului legislativ);
- veniturile comerciale variază practic liniar în raport cu intensitatea traficului pe rețeaua feroviară administrată (în ipoteza menținerii constante a tarifului de utilizare a infrastructurii).

Aceste particularități sunt evidențiate pe graficul din figura de mai jos.

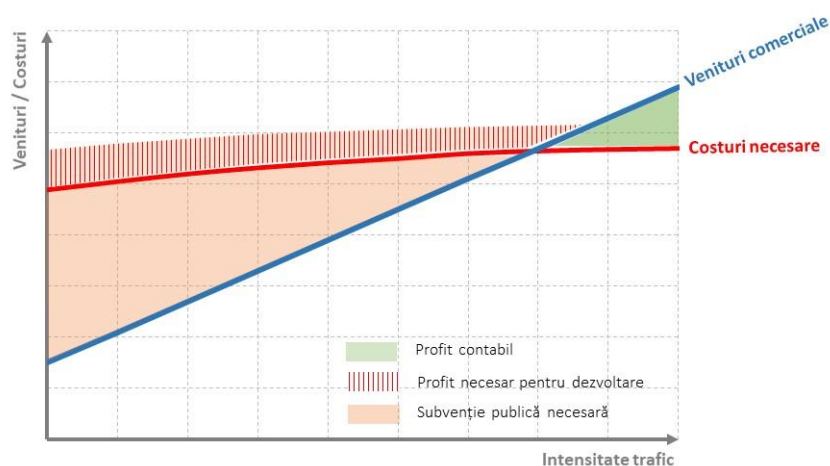


Figura 3 – Acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare

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

Acest grafic permite identificarea următoarelor aspecte relevante:

- În perioada anterioară atingerii pragului de sustenabilitate economică, subvenționarea din fonduri publice a administratorului infrastructurii feroviare reprezintă o necesitate rezultată în mod obiectiv din faptul că veniturile comerciale nu pot acoperi costurile necesare de administrare a infrastructurii. Subvenția publică nu înseamnă acoperirea efectelor deficitului de eficiență economică a companiei care administrează infrastructura feroviară, ci o investiție pe termen lung efectuată de stat în scopul valorificării în beneficiul economiei naționale a avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar.
- Fondurile publice alocate administratorului infrastructurii feroviare în perioada anterioară atingerii pragului de sustenabilitate economică trebuie să acopere integral costurile necesare de administrare a infrastructurii, plus un profit necesar pentru dezvoltarea companiei și accelerarea ritmului de evoluție spre atingerea pragului de sustenabilitate economică.

2.1.3 Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale

Considerentele prezentate în paragraful 2.1.1 („Eficiența economică a transportului feroviar”) de mai sus au evidențiat că transportul feroviar are o serie de avantaje economice intrinseci în raport cu alte moduri de transport, cu referire mai ales la transportul rutier. Valorificarea acestor avantaje, prin dezvoltarea transportului feroviar și creșterea ponderii acestuia în cadrul sistemului național de transport, reprezintă o problemă de interes național deoarece este de natură să conducă la creșterea eficienței și competitivității economiei naționale.

Pe de altă parte, considerentele prezentate în paragraful 2.1.2 („Sustenabilitatea economică a transportului feroviar”) de mai sus au evidențiat că sustenabilitatea economică a transportului feroviar crește odată cu creșterea intensității traficului feroviar, iar de la un anumit nivel al intensității traficului un sistem de transport feroviar devine eficient economic pe baze pur comerciale. Până la atingerea pragului de sustenabilitate economică trebuie alocate fonduri publice transportului feroviar care să asigure acoperirea costurilor necesare, plus un profit necesar pentru dezvoltare.

Corelarea dintre sustenabilitatea economică a transportului feroviar și intensitatea traficului feroviar, evidențiată în cadrul unor studii științifice internaționale (a se vedea paragraful 2.1.2), arată că dezvoltarea transportului feroviar înseamnă - în esență - creșterea competitivității acestuia în raport cu alte moduri de transport, de natură să conducă la migrarea clienților către calea ferată. Din acest motiv politicile Uniunii Europene în domeniul transporturilor au consacrat **conceptul „shift to rail”**, care înseamnă transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

Având în vedere că studiile internaționale arată în mod convergent că transportul feroviar reprezintă o resursă importantă a oricărei economii naționale și, de asemenea, poate constitui un motor important al creșterii economice, în cele ce urmează vor fi identificate cele mai relevante beneficii pentru economia națională care pot fi așteptate ca urmare a implementării unor politici de dezvoltare a transportului feroviar și de transfer modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport. Conceptele de bază sunt preluate din strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, document strategic de referință în domeniul feroviar al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii care a fost aprobat prin HG nr. 985/2020. Analizele sunt focalizate asupra următoarelor aspecte:

- reducerea progresivă a necesarului de finanțare din fonduri publice ca urmare a creșterii competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, cu focalizare asupra finanțării infrastructurii feroviare;
- reducerea costurilor suportate de economia națională în legătură cu transporturile, ca efect al transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport;
- descongestionarea rețelei rutiere, în prezent suprasolicitată, ca efect al transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

2.1.3.1 Reducerea necesarului de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare

Graficele din figura următoare dezvoltă concluziile studiilor internaționale privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.2 de mai sus), cu focalizare asupra administrării infrastructurii feroviare.

Este reluat graficul din Figura 3 cu privire la acoperirea costurilor administratorului infrastructurii feroviare. În paralel, este prezentat un grafic corelat cu acesta, care evidențiază evoluția în raport cu intensitatea traficului feroviar al cuantumului fondurilor publice (subvenția publică) care trebuie alocate administratorului infrastructurii pentru acoperirea costurilor necesare și asigurării resurselor necesare pentru dezvoltare.

Subvenția publică necesară administratorului infrastructurii pentru o anumită valoare a intensității traficului feroviar, valoare inferioară pragului de sustenabilitate economică, se calculează cu formula:

$$SP_{nec} = C_{nec} + P_{nec} - V_{com}$$

unde

SP_{nec} – subvenția publică necesară

C_{nec} – costurile necesare de administrare a infrastructurii feroviare aferente valorii respective a intensității traficului feroviar

P_{nec} – profitul necesar pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și a companiei care administrează această infrastructură

V_{com} – veniturile comerciale ale administratorului infrastructurii, aferente valorii respective a intensității traficului feroviar

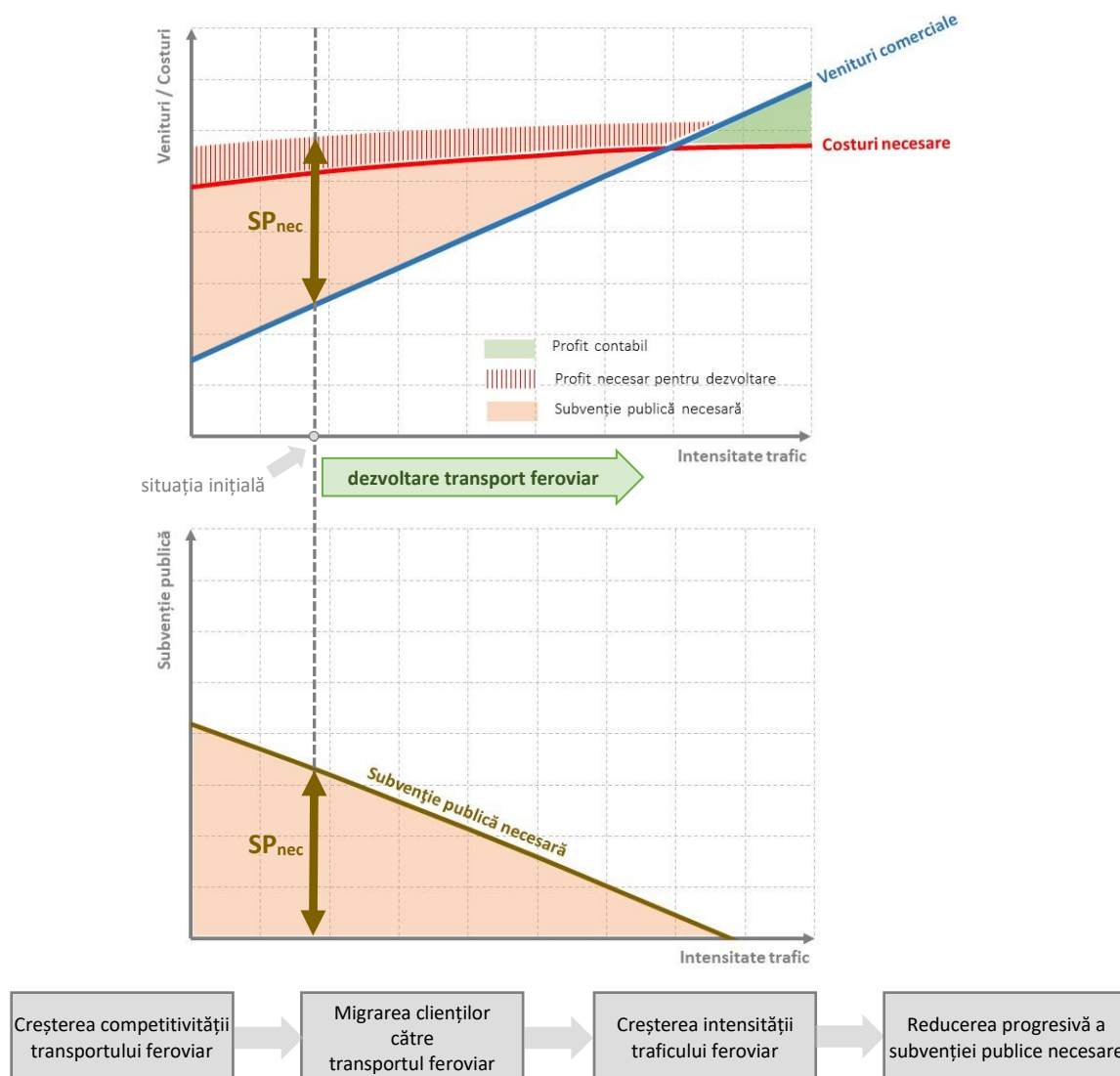


Figura 4 - Efectele dezvoltării transportului feroviar asupra finanțării infrastructurii din fonduri publice

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Graficele arată că, pe măsură ce intensitatea traficului feroviar pe rețea crește ca efect al dezvoltării transportului feroviar, subvenția publică necesară pentru administrarea infrastructurii feroviare scade progresiv ca efect al creșterii veniturilor comerciale obținute din serviciile furnizate de administratorul infrastructurii către operatorii de transport feroviar. Începând de la o anumită valoare a intensității traficului feroviar (pragul de sustenabilitate economică), dispăre necesitatea subvenționării din fonduri publice a infrastructurii feroviare iar administrarea acesteia se poate susține exclusiv din veniturile comerciale obținute.

Din informațiile cunoscute, o astfel de situație poate fi regăsită în Japonia, cu referire la compania JR East care administrează o rețea feroviară de 7 474 km într-o zonă care include orașul Tokyo. Traficul mediu pe această rețea este de cca 12 775 trenuri/zi (nu sunt disponibile date privind valoarea intensității traficului pe această rețea). În aceste condiții compania respectivă înregistrează în mod constant profituri substanțiale, iar subvențiile publice au fost eliminate complet de peste 20 de ani. Pentru comparație, rețeaua feroviară română are o lungime de 10 628 km iar traficul mediu este de cca 2 400 trenuri/zi.

În acest context trebuie precizat că în nici un stat din Europa nu a fost încă atins pragul de sustenabilitate economică a transportului feroviar, chiar dacă unele state înregistrează valori ridicate ale intensității traficului feroviar (a se vedea datele prezentate în paragraful 3.7.3 de mai jos). Această situație este cauzată în principal de existența la nivel european a unor politici de favorizare a transportului rutier prin externalizarea masivă a unor dintre costurile proprii de operare a serviciilor de transport (a se vedea considerațiile prezentate mai jos în paragraful 2.2.1 „*Externalizarea costurilor transportului rutier*”).

Revenind la analiza prezentată în Figura 4 de mai sus, cheia succesului pentru valorificarea în beneficiul economiei naționale a avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar o constituie consolidarea unei tendințe constante de creștere a intensității traficului pe rețeaua feroviară, care va conduce în mod obiectiv la situația în care transportul feroviar va funcționa pe baze pur comerciale fără a mai fi necesară subvenționarea din fonduri publice. O astfel de situație este valabilă atât pentru infrastructura feroviară cât și pentru sistemul feroviar în ansamblul său. Pentru a se ajunge la o astfel de situație este necesară implementarea unui set comprehensiv de măsuri orientate spre creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport. Implementarea unor măsuri de acest fel va genera migrarea către calea ferată a opțiunilor de transport ale clienților, ceea ce înseamnă de fapt transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

2.1.3.2 Reducerea costurilor economiei naționale privind transporturile

Considerentele prezentate în paragraful de mai sus arată că dezvoltarea transportului feroviar în vederea asigurării sustenabilității sale economice intrinseci necesită traversarea unei perioade în care statul trebuie să aloce în mod constant fonduri publice importante pentru a asigura acoperirea integrală a costurilor necesare și asigurarea resurselor pentru dezvoltare.

Este însă cunoscut faptul că există o mare presiune asupra bugetului de stat, care trebuie să aloce resurse financiare pentru o gamă extinsă de obiective din domenii diferite: economic, social, siguranță națională etc. De regulă necesitățile de finanțare din fonduri publice depășesc cuantumul fondurilor disponibile, ceea ce conduce la necesitatea asumării unor deficite bugetare. În aceste condiții se pune problema oportunității de a asigura în mod prioritar alocarea către transportul feroviar a fondurilor publice necesare, cu consecințe privind asumarea unor soluții de compromis în ceea ce privește finanțarea altor obiective. Altfel spus, susținerea din fonduri publice a dezvoltării transportului feroviar este o problemă de decizie politică. În mod evident, o astfel de decizie politică va fi asumată doar dacă decidenții politici sunt informați în mod corect și complet asupra beneficiilor așteptate ca efect al dezvoltării transportului feroviar și asigurării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

În acest scop, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare prezintă o analiză privind beneficiile așteptate la nivelul economiei naționale ca urmare a transferului modal către calea ferată a 20% din fluxurile de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră (a se vedea paragraful 10.4.2 din documentul „*Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*”, publicat la adresa <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>).

În cadrul acestei analize sunt aplicate pentru România rezultatele unui studiu internațional privind costurile externe ale modurilor de transport. Pe baza datelor statistice aferente anului 2016, analiza demonstrează că transferul modal către calea ferată a 20% din fluxurile de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră poate genera, la nivelul economiei naționale, **o economie de cel puțin 1 544 618 966 euro/an** (echivalentul a 7 414,17 milioane lei/an la un curs de referință de 4,8 lei/euro), reprezentând aproape 1% din PIB.

În condițiile în care strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare identifică, pentru perioada 2021-2025, un necesar mediu de finanțare a infrastructurii feroviare din fonduri publice naționale de 5 901,20 milioane lei/an, rezultă că *beneficiile care ar putea fi realizate la nivelul economiei naționale prin transferul către calea ferată a 20% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători și marfă ar acoperi integral necesitățile de finanțare din fonduri publice naționale a reabilitării infrastructurii feroviare pentru următorii 5 ani.*

Mai mult decât atât, cuantumul acestor beneficii ar fi suficient inclusiv pentru a acoperi o serie de alte costuri necesare pentru reabilitarea transportului feroviar, precum:

- costuri pentru compensarea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători;
- costuri privind achiziția materialului rulant necesar pentru îndeplinirea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători;
- costuri pentru promovarea prioritară a transportului intermodal de marfă și a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate.

Altfel spus, ***beneficiile cuantificate care pot fi obținute la nivelul economiei naționale prin transferul modal către calea ferată a 20% din fluxurile actuale de transport rutier sunt substanțial mai mari decât necesarul de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii și sunt comparabile cu întreg efortul bugetar necesar pentru susținerea dezvoltării transportului feroviar.***

Trebuie însă avut în vedere că aceste economii nu se reflectă distinct în evidențele contabile ale nici unei entități economice, ci reprezintă reducerea unor costuri suportate la nivelul economiei naționale în legătură cu transportul rutier. Sunt însă economii reale, demonstrate științific la nivel internațional, care se pot reflecta fie în creșterea disponibilităților financiare ale actorilor economici, fie în reducerea presiunii asupra bugetului de stat pentru finanțarea unor domenii.

Mai mult decât atât, trebuie avut în vedere că studiul pe care se bazează analiza prezentată în cadrul strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare nu ia în considerație o serie de costuri semnificative, precum costurile privind infrastructurile de transport și costurile privind întârzierile generate de blocajele de trafic. Ca urmare, sunt de așteptat beneficii reale substanțial mai semnificative decât cele cuantificate prin analiza menționată.

În concluzie, este oportună și justificată adoptarea unei decizii politice de asumare a efortului bugetar necesar pentru dezvoltarea transportului feroviar și pentru susținerea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport. Prin prisma considerentelor prezentate, una dintre misiunile importante ale viitorului Consiliu de Administrație al CFR SA ar trebui să vizeze cooperarea strânsă cu acționarul, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în vederea furnizării constante a informațiilor necesare pentru fundamentarea unor decizii adecvate cu privire la finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare.

2.1.3.3 Reducerea suprasolicitării rețelei rutiere

Analizele prezentate în cadrul Master Planului General de Transport al României și în cadrul Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare evidențiază că rețeaua rutieră din România este în prezent suprasolicitată, iar tendința de creștere a solicitării acestei rețele continuă.

Suprasolicitarea rețelei rutiere are o serie de consecințe negative relevante, printre care:

- creșterea exponențială a numărului de accidente cu urmări grave, în condițiile în care România este deja țara europeană care înregistrează cea mai mare rată a accidentelor rutiere, inclusiv a celor cu urmări grave. Master Planul General de Transport al României estimează că impactul economic al acestor accidente reprezintă aproximativ 0,8% din PIB;
- creșterea progresivă a duratelor de călătorie pe orice relație internă de transport rutier (exceptând autostrăzile, care reprezintă însă mai puțin de 2% din lungimea totală a rețelei rutiere române), cu consecințe privind limitarea mobilității persoanelor și mărfurilor pe teritoriul național;
- creșterea semnificativă a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru mentenanța infrastructurii rutiere, cel puțin în scopul de a preveni degradarea acesteia ca efect al suprasolicitării.

În condițiile în care experiența a demonstrat că ritmul de reabilitare/modernizare a infrastructurii rutiere este inferior ritmului de creștere a solicitărilor de transport, ar trebui considerată salutară orice soluție de reducere a suprasolicitării rețelei rutiere.

Din această perspectivă, unul dintre beneficiile majore ale dezvoltării transportului feroviar și transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport ar trebui considerat ca fiind reducerea solicitării rețelei rutiere.

Analizele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (a se vedea paragrafele 9.1.7, 9.1.8 și 10.4.3 din strategie) evidențiază că atingerea țintelor asumate la nivel european cu privire la transferul modal către calea ferată a 30% din fluxurile transportate în prezent pe cale rutieră ar însemna **reducerea solicitării rețelei rutiere la un nivel comparabil cu cel înregistrat în urmă cu 12-15 ani**.

Mai mult decât atât, analizele menționate evidențiază că aceste beneficii sunt amplificate de avantajul sustenabilității din punct de vedere al efortului financiar al intervențiilor asupra infrastructurii feroviare. Conform recomandărilor Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, reabilitarea rețelei feroviare ar trebui focalizată asupra refacției liniilor curente și directe, cu un cost unitar de cca 0,5 milioane euro per kilometru. Analizele de cost din cadrul Master Planului General de Transport privind construcția de autostrăzi și drumuri expres evidențiază costuri unitare de peste 10...15 ori mai mari decât costurile unitare pentru refacția liniilor de cale ferată.

2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

În subcapitolul anterior au fost evidențiate necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar și transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport. Principalele argumente identificate în sprijinul acestei teze sunt:

- avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar, care îi conferă o eficiență economică superioară în raport cu alte moduri de transport (a se vedea paragraful 2.1.1);
- sustenabilitatea economică a transportului feroviar, care îi permite să funcționeze pe baze pur comerciale, fără finanțare din fonduri publice. Începând de la o anumită valoare a intensității traficului feroviar (pragul de sustenabilitate economică - a se vedea paragraful 2.1.2);
- beneficiile generate de dezvoltarea transportului feroviar și de transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport, care sunt net superioare efortului bugetar necesar în perioada premergătoare atingerii pragului de sustenabilitate economică - a se vedea paragraful 2.1.3).

Cu toate acestea, pot fi identificate o serie de probleme de natură să afecteze dezvoltarea transportului feroviar și să împiedice inițierea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport. Principalele probleme de acest tip sunt prezentate sintetic în cele de mai jos și se referă la externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și la finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar.

Aceste probleme contribuie în mod convergent la distorsionarea semnificativă a competiției între modurile de transport, cu referire în special la modurile de transport terestru, în sensul generării unui mediu competițional inechitabil și discriminatoriu, care dezavantajează transportul feroviar și conferă în mod artificial transportului rutier multiple avantaje competitive relevante în raport cu transportul feroviar.

Ca urmare, soluționarea acestor probleme reprezintă o *condiție sine qua non* pentru a permite dezvoltarea transportului feroviar și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier

În principiu, costurile generate de operarea serviciilor de transport ar trebui recuperate integral de la clienții transporturilor prin tarifele aferente serviciilor furnizate. În mod normal prețul unui serviciu de transport ar trebui să includă totalitatea costurilor suportate de operatorul de transport respectiv, plus un profit necesar pentru dezvoltarea în continuare a operatorului de transport.

Cu toate acestea, unele costuri precum costurile privind infrastructurile de transport, costurile pentru acoperirea efectelor negative asupra mediului și schimbărilor climatice, costurile privind siguranța transporturilor, costurile pentru acoperirea efectelor accidentelor etc sunt suportate integral sau parțial de la bugetul de stat sau de alte entități decât operatorii de transport care le generează, motiv pentru care sunt denumite *costuri externe*.

În principiu, statul poate recupera costurile externe generate de modurile de transport și care au fost suportate de la bugetul de stat prin diferite forme de taxare a operatorilor de transport. În acest caz, costurile suportate stat sunt internalizate de operatorii de transport și se regăsesc în tarifele serviciilor de transport furnizate. Proporția în care aceste costuri sunt suportate de operatorul de transport și sunt reflectate în tarifele serviciilor de transport furnizate se numește *rata de recuperare a costurilor externe*.

În prezent se înregistrează diferențe foarte mari între modurile de transport, atât în ceea ce privește cuantumul total al costurilor externe generate cât și în ceea ce privește rata de recuperare de la clienți a acestor costuri. Diferențele cele mai semnificative sunt cele existente între modurile de transport terestru: transportul feroviar și transportul rutier. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare prezintă o multitudine de exemple în acest sens, detaliate la nivel de categorie de costuri (a se vedea paragraful 3.4 din strategie).

Un studiu recent al Comisiei Europene⁵ a realizat, pe baza datelor statistice aferente anului 2016, o cuantificare comprehensivă a costurilor externe generate de modurile de transport terestru și a ratelor de recuperare a acestora de la clienți. Cuantificarea este realizată atât la nivelul întregii Uniuni Europene, cât și la nivelul fiecărui stat membru în parte.

Secțiunea acestui studiu privind situația din România evidențiază următoarele date relevante:

- transportul rutier generează costuri externe totale de 21,20 miliarde euro/an, reprezentând 6,5% din PIB, față de numai 0,46 miliarde euro/an costuri externe generate de transportul feroviar;
- rata de recuperare de la utilizatorii transporturilor a costurilor externe generate este de 55% în cazul transportului feroviar, față de numai 16% în cazul transportului rutier;
- costurile externe generate de modurile de transport și nerecuperate de stat prin taxarea operatorilor de transport și/sau a utilizatorilor transportului individual este 17,76 miliarde euro/an în cazul transportului rutier, reprezentând 5,7% din PIB, față de numai 0,21 miliarde euro/an în cazul transportului feroviar.

Aceste date sunt sintetizate în figura următoare.

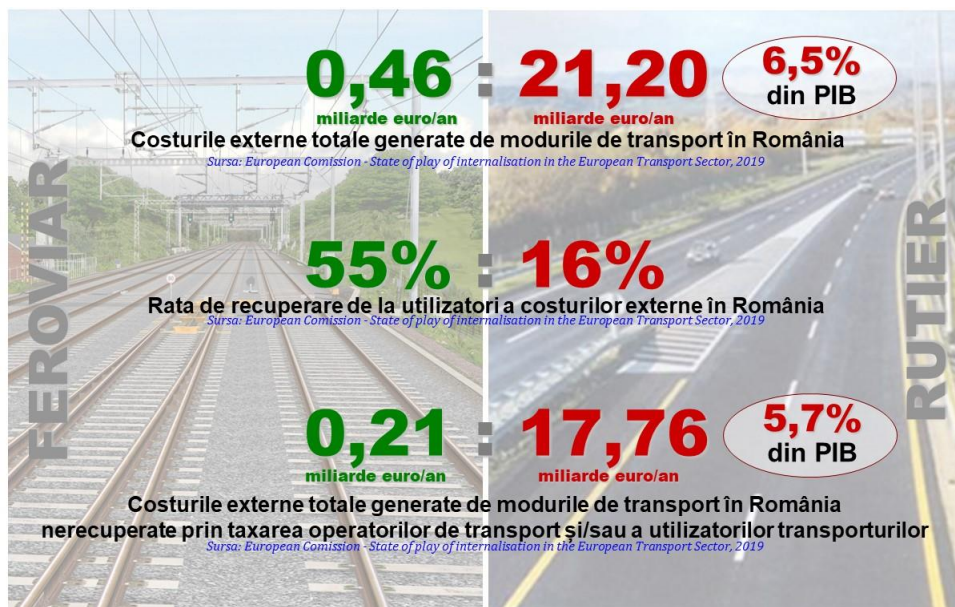


Figura 5 – Costurile externe generate de modurile de transport în România și recuperarea acestora

⁵ European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019

Aceste date evidențiază un dezechilibru major între modurile de transport terestru din perspectiva costurilor externe. Prin coroborare cu datele prezentate în paragraful 3.6 de mai jos pot fi identificate o serie de aspecte relevante. Astfel:

- Transportul rutier generează costuri externe totale mult mai mari decât transportul feroviar.
- Costurile externe totale generate de transportul feroviar reprezintă doar 2,1% din totalul costurilor externe ale transportului terestru, în condițiile în care cotele modale din anul 2016 ale transportului feroviar în cadrul transportului terestru sunt de 4,1% pentru transportul de călători și 42,9% pentru transportul de marfă. Ca urmare, costurile externe unitare per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) sunt de asemenea mult mai mari în cazul transportului rutier. Aceste diferențe sunt explicabile prin prisma datelor prezentate în paragraful 2.1.1 de mai sus (ex: costuri privind accidente, costuri privind emisiile de GES și emisiile poluante etc).
- În pofida decalajului major dintre transportul rutier și cel feroviar în ceea ce privește costurile externe generate, atât ca valoare totală cât și ca valoare unitară per unitate de transport, legislația actuală este orientată în principal spre recuperarea costurilor externe generate de transportul feroviar. Această orientare este reflectată în decalajul major privind ratele de recuperare a costurilor externe: 55% pentru transportul feroviar față de numai 16% pentru transportul rutier.
- Externalizarea masivă sau chiar completă a unor categorii de costuri externe este de natură să neutralizeze anumite avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar. De exemplu, superioritatea netă a transportului feroviar în ceea ce privește emisiile GES și emisiile poluante sau în ceea ce privește siguranța transporturilor nu se reflectă în prețurile serviciilor de transport deoarece aceste costuri sunt preluate integral de către stat.

În ansamblu, aceste date evidențiază o externalizare masivă a costurilor transportului rutier, care este de natură să distorsioneze semnificativ competiția dintre modurile de transport terestru.

Deși transportul feroviar este structural mai ieftin decât transportul rutier, fapt evidențiat în paragraful 2.1.1 de mai sus, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mai mici decât prețurile serviciilor similare de transport feroviar, creând astfel aparența că transportul rutier este mai ieftin.

Mecanismul de distorsionare a competiției intermodale și de afectare a dezvoltării transportului feroviar din cauza externalizării costurilor transportului rutier este prezentat sintetic în figura următoare.

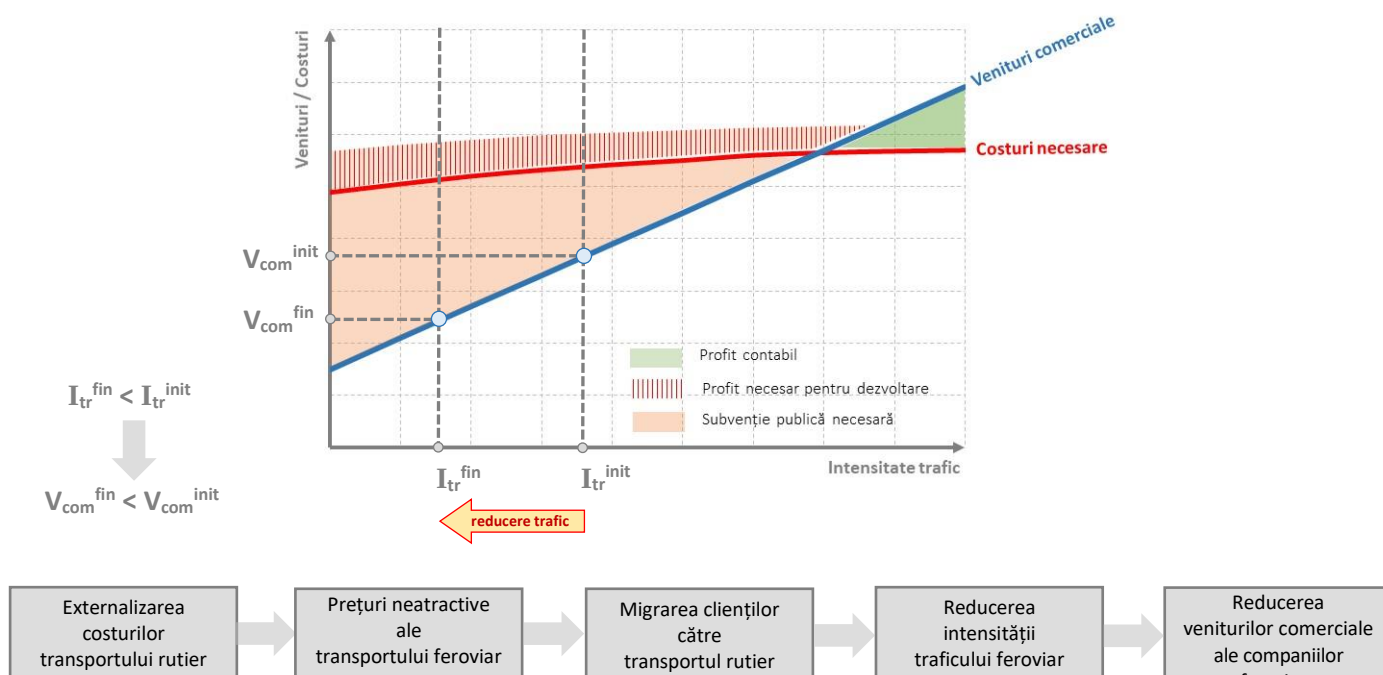


Figura 6 - Efectele externalizării costurilor transportului rutier

Prețurile mai atractive ale transportului rutier, ca efect al externalizării masive a costurilor acestui mod de transport, generează migrarea masivă a clienților de la transportul feroviar către cel rutier, cu consecințe privind reducerea traficului feroviar și, implicit, reducerea intensității traficului pe rețeaua feroviară.

Graficul prezintă, pe baza studiului științific privind sustenabilitatea transportului feroviar, efectele reducerii intensității traficului pe rețeaua feroviară.

Se pornește de la o situație inițială, caracterizată printr-o valoare a intensității traficului I_{tr}^{init} . Veniturile comerciale aferente acestei valori a intensității traficului au valoarea V_{com}^{init} .

Migrarea clienților către transportul rutier conduce la reducerea volumului serviciilor de transport feroviar, cu consecințe privind reducerea traficului feroviar și, implicit, reducerea intensității traficului feroviar pe rețea până la o valoare finală I_{tr}^{fin} care este mai mică decât valoarea inițială ($I_{tr}^{fin} < I_{tr}^{init}$).

Reducerea intensității traficului feroviar pe rețea conduce la reducerea veniturilor comerciale ale companiei/comaniilor feroviare în cauză.

Având în vedere corelarea costurilor necesare și a veniturilor comerciale cu intensitatea traficului, reducerea intensității traficului feroviar va determina în final o valoare a veniturilor comerciale, V_{com}^{fin} , care este mai mică decât valoarea inițială ($V_{com}^{fin} < V_{com}^{init}$).

În mod evident, dacă la sfârșitul ciclului descris mai sus (ex: un an fiscal, o perioadă de aplicabilitate a contractului de activitate al administratorului infrastructurii, o perioadă de aplicabilitate a contractului de servicii publice privind transportul feroviar de călători) continuă practica externalizării costurilor transportului rutier, ciclul descris mai sus se reia iar rezultatele negative se amplifică.

Altfel spus, externalizarea masivă a costurilor transportului rutier conduce la deteriorarea progresivă a situației economice a companiilor feroviare.

Trebuie precizat că externalizarea costurilor transportului rutier și distorsionarea subsecventă a competiției dintre modurile de transport se regăsește în toate statele Uniunii Europene, dar la un nivel mai redus decât cel înregistrat în România. Pentru comparație, studiul menționat anterior arată că la nivelul Uniunii Europene rata de recuperare a costurilor externe generate de transportul rutier este de 55%, adică de cca. 3,5 ori mai mare decât cea practică în România (16%). În aceste condiții, totalul costurilor externe generate de transportul rutier și nerecuperate de la beneficiari este de 268 miliarde euro/an, reprezentând 1,82% din PIB la nivelul UE-28 (față de 5,7% din PIB în România).

Trebuie însă remarcat că la nivelul Uniunii Europene pierderea de 1,82% din PIB generată de transportul rutier este considerată extrem de îngrijorătoare și a condus la elaborarea unor politici comprehensive de echilibrare a competiției dintre modurile de transport terestru prin internalizarea costurilor transportului rutier (a se vedea paragraful 2.4 de mai jos).

2.2.2 Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar

În paragraful 2.1.2 de mai sus s-a arătat că sustenabilitatea economică a transportului feroviar este condiționată de subvenționarea din fonduri publice în perioada premergătoare atingerii pragului de sustenabilitate. Subvenția publică acordată trebuie să acopere integral costurile necesare și să asigure resursele necesare pentru dezvoltare.

Problema este că practica finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România a evidențiat o tendință persistentă de subfinanțare severă. Această tendință poate fi identificată în toate domeniile transportului feroviar. Astfel:

În ceea ce privește finanțarea infrastructurii feroviare, datele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare și cele prezentate în paragraful 3.5.3.2 de mai jos evidențiază un nivel foarte scăzut de acoperire a costurilor necesare, pentru toate categoriile de costuri de administrare a infrastructurii. De exemplu, gradul de acoperire a costurilor necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare a fost de numai 2,99% în perioada 2012-2020, iar pentru perioada 2021-2025 se estimează un grad de acoperire a costurilor necesare pentru reînnoire de numai 8,8%.

În ceea ce privește **finanțarea transportului feroviar de călători**, datele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare evidențiază o tendință constantă de subdimensionare a compensației de serviciu public, cu consecințe privind limitarea ofertei de servicii publice de transport feroviar al călătorilor și deteriorarea situației economice a operatorilor de transport feroviar de călători, cu referire mai ales la CFR Călători (a se vedea și datele prezentate în paragraful de 3.6.1 mai jos).

În ceea ce privește **finanțarea transportului feroviar de marfă**, legislația actuală prevede funcționarea transportului feroviar pe baze pur comerciale fără nici un fel de finanțare din fonduri publice. După cum se arată în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, această abordare este valabilă doar în cazul transporturilor de marfă în trenuri complete (expediții de marfă de mari dimensiuni) unde există un set de clienți care, din motive logistice, nu pot utiliza alte moduri de transport (clienți captivi ai căii ferate). În condițiile externalizării masive a costurilor transportului rutier, evidențiată în paragraful anterior, această abordare nu funcționează în cazul expedițiilor de marfă de mici dimensiuni, care ar putea să facă obiectul transportului feroviar în containere sau în vagoane izolate. Ca urmare, transportul feroviar a fost complet eliminat de pe piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni (a se vedea și datele prezentate în paragraful de 3.6.2 mai jos).

Studiile realizate la nivel internațional evidențiază că România face notă discordantă în cadrul Uniunii Europene în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar. Graficul din figura de mai jos, preluat din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, arată că România se situează pe penultimul loc dintre statele membre în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar și, ca urmare, pe penultimul loc în ceea ce privește nivelul agregat de performanță al sistemului feroviar. Analiza prezentată în această figură face parte dintr-un studiu realizat la solicitarea Comisiei Europene cu privire la corelația dintre nivelul finanțării publice și nivelul de performanță al transportului feroviar⁶.

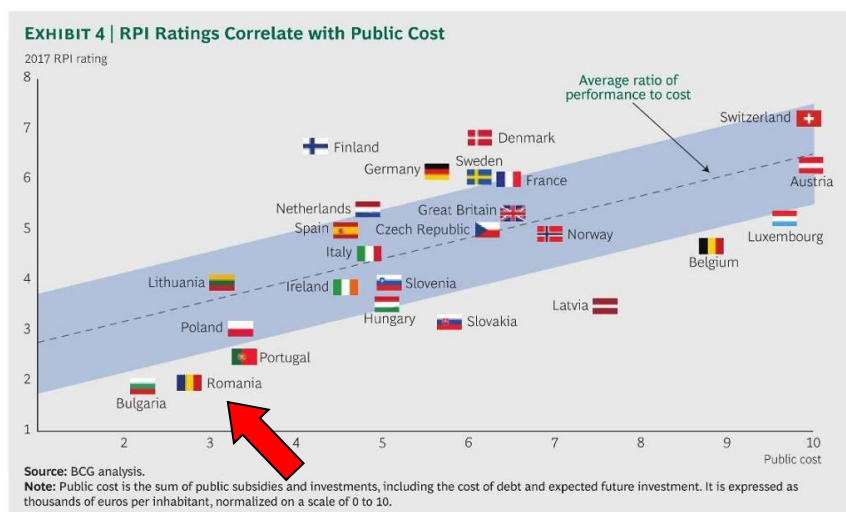


Figura 7 – Comparație între statele europene privind finanțarea publică a transportului feroviar

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Graficul din figura următoare evidențiază efectele finanțării insuficiente din fonduri publice a transportului feroviar din perspectiva studiilor științifice privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar.

Se pornește de la o situație inițială, caracterizată printr-o valoare a intensității traficului I_{tr}^{init} .

Subvenția publică necesară în această situație are valoarea SP_{nec}^{init} , care se determină conform formulei prezentate în paragraful 2.1.3.1 de mai sus.

Subvenția publică acordată are valoarea SP_{ef} care este substanțial mai mică decât valoarea necesară și nu acoperă nici măcar costurile necesare.

În aceste condiții, compania/comaniile feroviare în cauză trebuie să își limiteze cheltuielile la nivelul fondurilor disponibile, adică suma dintre veniturile comerciale obținute și subvenția publică acordată. Dacă acest nivel este

⁶ Studiul intitulat "The 2017 European Railway Performance Index (RPI)", realizat pe baza datelor aferente anului 2014

inferior valorii costurilor necesare, limitarea cheltuielilor va avea ca efect degradarea serviciilor de transport feroviar în ceea ce privește performanțele și calitatea.

Degradarea serviciilor oferite clienților va determina mulți clienți să renunțe la transportul feroviar și să opteze pentru alte moduri de transport, cu referire în principal la transportul rutier. Apare astfel fenomenul de migrare a clienților tradiționali ai căii ferate către transportul rutier sau către alte moduri de transport. Trebuie menționat că acest fenomen este independent de migrarea generată de prețurile mai atractive ale transportului rutier, ca efect al externalizării masive a costurilor transportului rutier (a se vedea paragraful anterior).

Migrarea clienților către transportul rutier conduce la reducerea volumului serviciilor de transport, cu consecințe privind reducerea traficului feroviar și, implicit, reducerea intensității traficului feroviar pe rețea până la o valoare finală I_{tr}^{fin} care este mai mică decât valoarea inițială ($I_{tr}^{fin} < I_{tr}^{init}$).

Reducerea intensității traficului feroviar pe rețea conduce la reducerea veniturilor comerciale ale companiei/companiilor feroviare în cauză.

Având în vedere corelarea costurilor necesare și a veniturilor comerciale cu intensitatea traficului, reducerea veniturilor comerciale va determina în final o valoare a necesarului de subvenționare din fonduri publice, SP_{nec}^{fin} , care este mai mare decât valoarea inițială ($SP_{nec}^{fin} > SP_{nec}^{init}$).

În mod evident, dacă la sfârșitul ciclului descris mai sus (ex: un an fiscal, o perioadă de aplicabilitate a contractului de activitate al administratorului infrastructurii, o perioadă de aplicabilitate a contractului de servicii publice privind transportul feroviar de călători) se continuă cu finanțarea publică insuficientă, ciclul descris mai sus se reia iar rezultatele negative se amplifică.

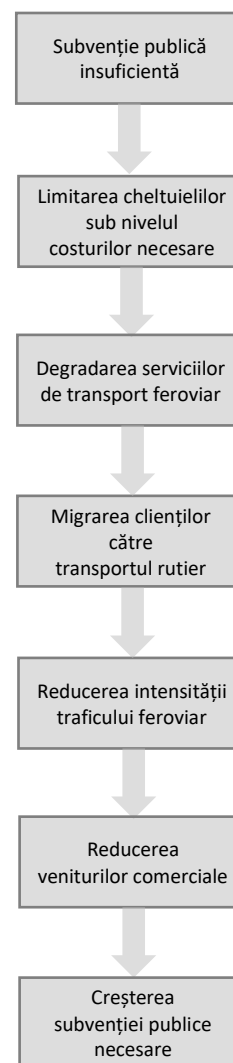
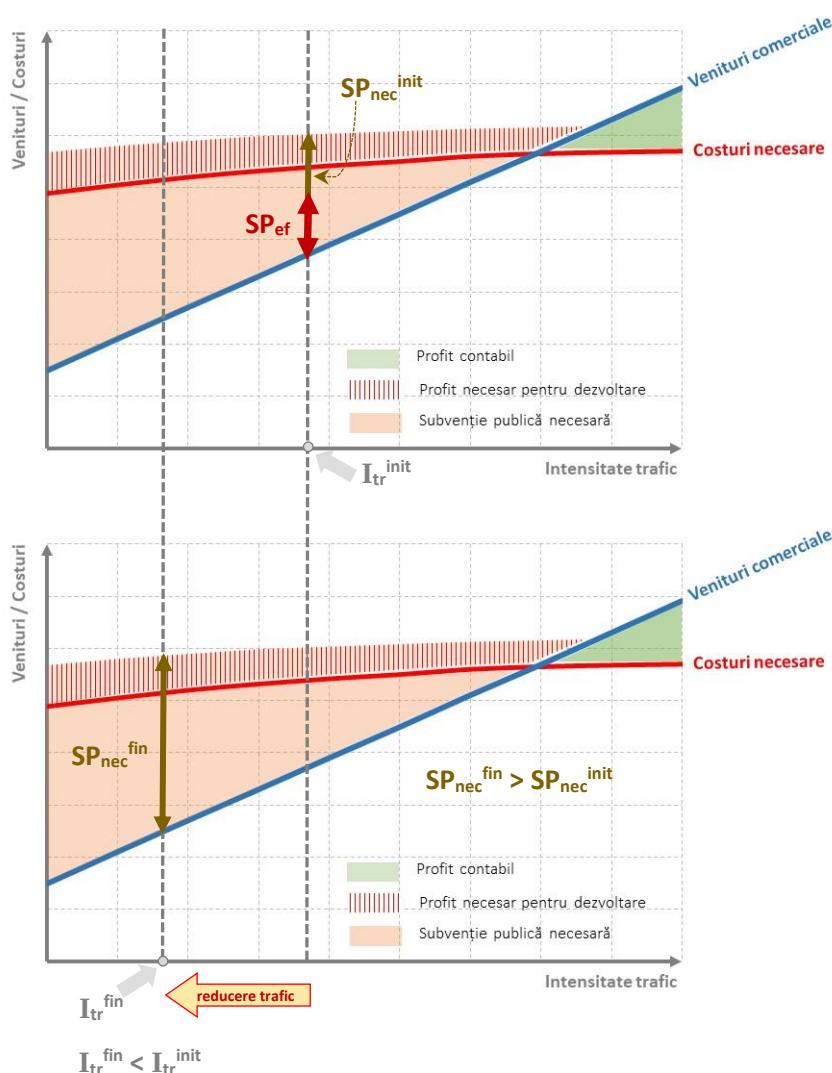


Figura 8 - Efectele finanțării publice insuficiente a transportului feroviar

Altfel spus, subvenționarea publică insuficientă a transportului feroviar are consecințe negative multiple, printre care trebuie menționate în mod special:

- limitează competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier și conduce la migrarea clienților către transportul rutier;
- reducerea progresivă a traficului feroviar, ca efect al reducerii competitivității transportului feroviar;
- reducerea progresivă a veniturilor comerciale ale companiilor feroviare, ca efect al reducerii traficului feroviar;
- creșterea necesarului de finanțare din fonduri publice al companiilor feroviare, ca efect al reducerii veniturilor comerciale.

Aspectele menționate mai sus sunt valabile atât pentru administratorul infrastructurii cât și pentru operatorii de transport feroviar.

Având în vedere că subvenționarea publică insuficientă a transportului feroviar are efecte directe privind limitarea artificială a competitivității transportului feroviar și migrarea clienților către transportul rutier, rezultă că

subvenționarea publică insuficientă a transportului feroviar contribuie în mod direct la distorsionarea semnificativă a competiției între transportul feroviar și cel rutier, în sensul generării unui mediu competițional inechitabil și discriminatoriu care dezavantajează transportul feroviar și conferă în mod artificial transportului rutier multiple avantaje competitive relevante în raport cu transportul feroviar.

2.3 CONSECINȚE ALE DISTORSIONĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT

În subcapitolul anterior au fost evidențiate principalele probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar și valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar în beneficiul societății și a economiei naționale. Astfel:

În paragraful 2.2.1 a fost evidențiată *externalizarea masivă a costurilor transportului rutier*, care permite operatorilor de transport rutier să ofere clienților prețuri mai mici decât prețurile serviciilor similare de transport feroviar, deși costurile unitare per unitate de transport sunt în mod real substanțial mai mari în cazul transportului rutier decât în cazul transportului feroviar.

În paragraful 2.2.2 a fost evidențiată *finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar*. În condițiile în care, conform studiilor științifice menționate anterior (a se vedea paragraful 2.1.2), finanțarea publică a transportului feroviar reprezintă o condiție esențială pentru asigurarea sustenabilității economice a transportului feroviar, caracterul insuficient al acestei finanțări este de natură să limiteze suplimentar competitivitatea transportului feroviar în raport cu cel rutier.

De asemenea, s-a arătat că externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar acționează convergent în sensul distorsionării competiției între modurile terestre prin generarea în mod artificial a unui dezavantaj competitiv major al transportului feroviar în raport cu cel rutier.

În cele ce urmează vor fi identificate și prezentate sintetic principalele consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport. Aceste consecințe vor fi analizate pe de o parte din perspectiva sistemului național de transport feroviar, iar pe de altă parte din perspectiva economiei naționale.

2.3.1 Declinul transportului feroviar

Analiza prezentată sintetic în paragraful 2.2.1 identifică mecanismul prin care externalizarea costurilor transportului rutier distorsionează competiția dintre modurile de transport terestre și afectează transportul feroviar. Astfel se arată că externalizarea costurilor transportului rutier afectează modul de formare a prețurilor

serviciilor de transport și permite transportului rutier să ofere prețuri mai atractive pentru servicii de transport similare. Aceasta a condus și conduce la migrarea masivă a clienților către transportul rutier, cu consecințe privind reducerea progresivă a veniturilor comerciale ale entităților economice care compun sistemul feroviar: operatori de transport feroviar și administratorul infrastructurii feroviare (a se vedea Figura 6).

Analiza prezentată sintetic în paragraful 2.2.2 pe baza rezultatelor studiului științific privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar evidențiază că finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar conduce la limitarea cheltuielilor sistemului feroviar (operatori de transport feroviar și administratorul infrastructurii feroviare) sub nivelul costurilor necesare, ceea ce generează degradarea serviciilor de transport feroviar atât în ceea ce privește performanțele cât și în ceea ce privește calitatea acestora. Degradarea serviciilor de transport feroviar reduce semnificativ atractivitatea acestora și provoacă migrarea masivă a clienților către transportul rutier (a se vedea Figura 8).

Se observă fără dificultate că cele două aspecte ale distorsionării competiției dintre modurile de transport terestru generează efecte negative similare asupra transportului feroviar.

Figura de mai jos realizează agregarea mecanismelor evidențiate în paragrafele anterioare și relevă consecințele distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar.

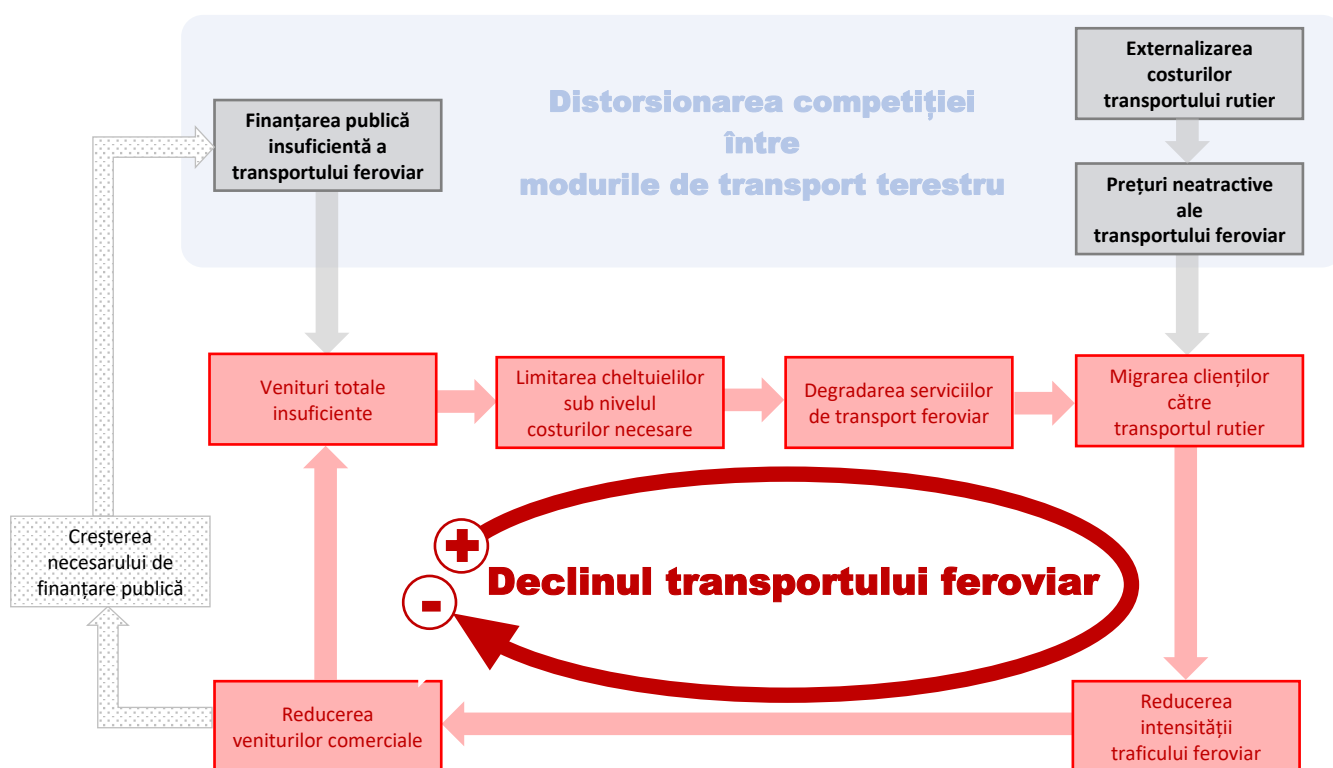


Figura 9 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

Figura pune în evidență un cerc vicios de evoluția a transportului feroviar, ca efect al distorsionării competiției intermodale.

Ciclul pornește de la veniturile totale insuficiente ale companiilor feroviare, care reprezintă suma dintre:

- veniturile comerciale, care sunt insuficiente în principal ca efect al prețurilor neattractive din cauza externalizării costurilor externe ale transportului rutier;
- finanțarea publică insuficientă, care amplifică efectul negativ al externalizării costurilor externe ale transportului rutier.

Veniturile totale insuficiente obligă companiile la reducerea cheltuielilor la nivelul fondurilor disponibile, adică suma dintre veniturile comerciale obținute și subvenția publică acordată. Dacă acest nivel este inferior valorii costurilor necesare, limitarea cheltuielilor va avea ca efect degradarea serviciilor de transport feroviar în ceea ce privește performanțele și calitatea.

Degradarea serviciilor oferite va determina mulți clienți să renunțe la transportul feroviar și să opteze pentru alte moduri de transport, cu referire în principal la transportul rutier. Apare astfel fenomenul de migrare a clienților tradiționali ai căii ferate către transportul rutier sau către alte moduri de transport. Se poate observa că acest fenomen este generat în principal de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și este amplificat de finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar.

Migrarea clienților către transportul rutier conduce la reducerea volumului serviciilor de transport, cu consecințe privind reducerea traficului feroviar și, implicit, reducerea intensității traficului feroviar pe rețea. Reducerea intensității traficului feroviar pe rețea conduce la reducerea veniturilor comerciale ale companiilor feroviare în cauză, ceea ce amplifică caracterul insuficient al veniturilor totale. În plus, reducerea veniturilor comerciale conduce la creșterea necesarului de finanțare din fonduri publice, ceea ce amplifică efectele negative deja evidențiate.

Altfel spus, figura evidențiază un cerc vicios inițiat și întreținut de distorsionarea competiției dintre modurile de transport terestru prin externalizarea costurilor transportului rutier și prin finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar.

Mai mult decât atât, considerentele prezentate mai sus arată că la sfârșitul fiecărui ciclu valoarea veniturilor totale este mai mică valoarea inițială. Ca urmare, cercul vicios evidențiat în figură este doar aparent, deoarece de fapt este vorba despre **o spirală a declinului transportului feroviar**, în care fiecare ciclu de evoluție conduce la rezultate inferioare celor de la care a pornit ciclul respectiv.

Această spirală a declinului transportului feroviar, determinată pe baza studiilor științifice privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar, este confirmată de datele statistice privind evoluția transportului feroviar în ultimii 30 de ani, care sunt prezentate în subcapitolul 3.6 de mai jos.

2.3.2 Creșterea costurilor economiei naționale privind transporturile

Transporturile reprezintă o necesitate obiectivă, iar economia națională suportă o serie de costuri în legătură cu efectuarea transporturilor. O parte dintre aceste costuri sunt suportate de beneficiarii transporturilor și reprezintă fie tarifele achitate pentru serviciile de transport utilizate, fie costurile pentru realizarea transporturilor cu mijloace proprii în interes propriu. După cum s-a arătat, o altă parte a costurilor privind transporturile sunt suportate de toți actorii economiei naționale, indiferent că utilizează sau nu servicii de transport, prin intermediul sistemului de taxe și impozite. Aceste costuri privind transporturile care sunt distribuite către toți actorii economiei naționale sunt denumite costuri externe (deoarece sunt suportate de alte entități decât cele care le generează) și sunt generate mai ales de transportul rutier.

Este evident că, în ipoteza menținerii constante a distribuției cererilor de transport între modurile de transport (distribuția modală) s-ar menține constantă, o eventuală internalizare a costurilor externe ale transporturilor ar menține constantă suma costurilor suportate de economia națională privind transporturile. S-ar modifica doar distribuția costurilor între actorii economiei naționale, în sensul că aceste costuri vor fi suportate exclusiv de beneficiarii transporturilor.

Problema este însă că internalizarea costurilor externe ale transporturilor ar avea ca efect modificarea prețurilor serviciilor de transport, precum și modificarea costurilor aferente transporturilor efectuate în interes propriu. Având în vedere rezultatele studiilor științifice prezentate în paragraful 2.1.1 de mai sus, avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar ar conduce la modificarea substanțială a raportului între prețurile modurilor de transport, în sensul că prețurile serviciilor de transport feroviar ar deveni mult mai atractive decât prețurile oferite de alte moduri de transport, cu referire mai ales la transportul rutier. În acest caz, opțiunile clienților s-ar orienta preponderent pentru transportul pe calea ferată, ceea ce ar conduce la modificarea distribuției modale a cererilor de transport în sensul creșterii semnificative a cotei modale a transportului feroviar.

În condițiile în care costurile externe generate de transportul feroviar sunt substanțial mai mici decât cele generate de alte moduri de transport (cu referire mai ales la transportul rutier), inclusiv în ceea ce privește valorile unitare per unitate de transport, devine evident că o creștere a cotei modale a transportului feroviar ar însemna reducerea costurilor totale suportate de economia națională în legătură cu transporturile.

Internalizarea costurilor externe ale transporturilor este o măsură strict necesară, dar nu și suficientă pentru a asigura dezvoltarea transportului feroviar și creșterea cotei modale a acestuia în cadrul unui sistem național de transport. După cum s-a arătat în paragraful 2.1.2 de mai sus, dezvoltarea transportului feroviar trebuie susținută prin subvenții publice până la atingerea pragului de sustenabilitate economică.

Studiul Comisiei Europene privind costurile externe ale transporturilor, menționat în paragraful 2.2.1 de mai sus, care tratează separat situația fiecărui stat membru precum și situația la nivelul întregii Uniuni Europene, evidențiază diferența între modurile de tratare a transportului feroviar în diferite state din perspectiva costurilor suportate de economiile naționale în legătură cu transporturile.

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

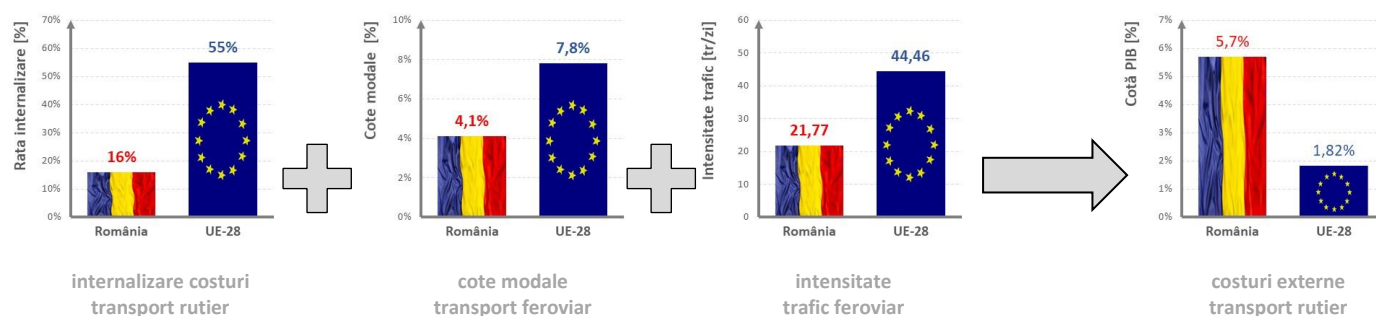


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

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

Datele prezentate anterior au arătat că există o diferență mare între România și ansamblul UE-28 inclusiv în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar, în sensul că România alocă transportului feroviar mult mai puține fonduri publice decât ansamblul UE-28 (a se vedea ca exemplu în acest sens Figura 7 de mai sus). Având în vedere că nu există o cuantificare globală relevantă în acest sens, această comparație nu a fost inclusă în figura de mai sus.

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

Conform datelor prezentate în paragraful 3.6.1 de mai jos, cota modală a transportului feroviar de călători înregistrată în anul 2016 a fost de 7,8% la nivelul UE-28, față de numai 4,1% în România.

Conform datelor prezentate în paragraful 3.7.3 de mai jos, intensitatea traficului feroviar pe rețeaua UE-28 în anul 2016 a fost de 44,46 trenuri/zi, față de numai 21,77 trenuri/zi în România.

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

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

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

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

2.4 POLITICA UNIUNII EUROPENE PRIVIND DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

După cum se arată în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, analizele comprehensive efectuate la nivelul Uniunii Europene au identificat aceste probleme și au condus la elaborarea unor strategii care vizează reechilibrarea modală a sistemelor de transport europene prin promovarea prioritară a transportului feroviar, cu referire în principal la documentul COM(2011) 144 *"Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor"*, care definește că prioritatea strategică la nivel comunitar constă în promovarea transportului feroviar și transferarea unor fluxuri semnificative de transport de la modul rutier către cel feroviar. Se pune în mod deosebit accentul pe echilibrarea șanselor competiționale ale modurilor de transport terestru, în principal prin implementarea corectă și simetrică a principiilor *"utilizatorul plătește"* (cu referire la utilizarea infrastructurilor de transport) și *"poluatorul plătește"* (cu referire la compensarea efectelor negative asupra mediului ambiant). Pentru materializarea acestor deziderate, Cartea Albă propune o serie de obiective strategice precum:

- *"Un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în 2050 ..."*
- *"Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030"*
- *"Menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre"*
- *"Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată."*
- *"Implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații."*
- *"Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă..."*
- *"Instituirea, până în 2020, a unui cadru pentru un sistem european de informare, gestionare și plată aplicabil transportului multimodal."*
- *"Realizarea de progrese în direcția aplicării principiilor „utilizator-plătitor” și „poluator-plătitor"*

Legislația europeană în domeniul transporturilor vizează crearea cadrului legal pentru implementarea acestei orientări strategice.

În acest context trebuie menționat că, la solicitarea Comisiei Europene, prin Programul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) au fost asumate importante obiective de reformă în domeniul transporturilor, menite să conducă la dezvoltarea transportului feroviar și la transferul modal către calea ferată a fluxurilor derulate în prezent prin alte moduri de transport. Astfel, una dintre reformele asumate vizează implementarea cu celeritate a unor modificări legislative de natură să conducă la internalizarea costurilor externe ale transportului rutier prin taxarea vehiculelor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, autocamioane, autoutilitare pentru transport marfă) în raport de distanța parcursă. De asemenea, a fost asumat obiectivul privind creșterea cu 25% până în anul 2026 a transportului feroviar de călători și mărfuri.

CAP. 3 PREZENTARE GENERALĂ A COMPANIEI ȘI A MEDIULUI DE BUSINESS

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

3.1	Rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român	33
3.2	Funcționarea sistemului feroviar român	34
3.3	Obiectul de activitate al CFR SA - prezentare sintetică	34
3.4	Piețele relevante	35
3.4.1	Piața transporturilor terestre de călători	36
3.4.1.1	Concurența cu transportul rutier public	37
3.4.1.2	Concurența cu transportul rutier individual	37
3.4.2	Piața transporturilor terestre de marfă	37
3.4.2.1	Piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni	38
3.4.2.2	Piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni	38
3.4.3	Piața transporturilor feroviare pe rute interne	38
3.5	Finanțarea publică a transportului feroviar	39
3.5.1	Probleme de principiu	39
3.5.2	Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar	41
3.5.2.1	Legislația europeană	41
3.5.2.2	Legislația națională	45
3.5.3	Finanțarea publică a infrastructurii feroviare	46
3.5.3.1	Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare	46
3.5.3.2	Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare	49
3.5.4	Finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar	51
3.6	Evoluția pieței interne de transport feroviar	52
3.6.1	Transportul feroviar de călători	52
3.6.2	Transportul feroviar de marfă	57
3.7	Infrastructura feroviară - prezentare sintetică	61
3.7.1	Caracteristici principale	61
3.7.2	Degradarea infrastructurii feroviare	62
3.7.3	Utilizarea infrastructurii feroviare	64

3.1 ROLUL COMPANIEI ÎN CADRUL SISTEMULUI FERROVIAR ROMÂN

Până în anul 1998 în România a funcționat o singură entitate comercială responsabilă cu efectuarea transporturilor feroviare. Aceasta a fost Societatea Națională a Căilor Ferate Române – SNCFR, înființată în anul 1991. SNCFR, prin diversele sale departamente, a îndeplinit atât funcții de administrare a infrastructurii feroviare cât și funcții de operare a serviciilor de transport feroviar de călători și marfă.

Începând din anul 1998 sistemul feroviar român s-a organizat pe principiul separării complete, din punct de vedere juridic și administrativ, a administrării (managementului) infrastructurii feroviare și a operării serviciilor de transport feroviar. Astfel, începând de la data de 1 octombrie 1998, SNCFR s-a divizat și s-au constituit 3 companii feroviare de stat cu roluri diferențiate în cadrul sistemului feroviar român, respectiv:

- Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. (denumită în continuare *CFR SA*), responsabilă cu administrarea infrastructurii feroviare din România;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” S.A. (denumită în continuare *CFR Călători*), responsabilă cu operarea transporturilor feroviare de călători;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” S.A. (denumită în continuare *CFR Marfă*), responsabilă cu operarea transporturilor feroviare de marfă;

Altfel spus, CFR SA are rolul de administrator al infrastructurii feroviare din România. Conform prevederilor legale în vigoare, cu referire la prevederile OUG nr. 12/1998, art. 1 alin. (10) lit. b,

„administratorul infrastructurii - compania națională rezultată din reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, în conformitate cu prevederile titlului II, care este responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și de participarea la dezvoltarea acesteia”

Ulterior s-au înființat și au început să funcționeze o serie de societăți cu capital privat având ca obiect de activitate operarea transporturilor feroviare de călători și/sau de marfă. Acestea au început să concureze cu companiile de stat cu rol de operatori de transport feroviar (OTF) și au partajat cu acestea piețele de transport feroviar de călători, respectiv de marfă.

De asemenea, ca urmare a preocupărilor guvernamentale privind limitarea finanțării publice a infrastructurii feroviare, s-a permis închirierea către societăți cu capital privat a unor porțiuni din infrastructura feroviară declarate „neinteroperabile” în vederea exercitării unor funcții de administrare a acestor porțiuni de infrastructură fără a beneficia de finanțare publică în acest scop. A apărut astfel conceptul de „gestionar de infrastructură feroviară” care, conform prevederilor OUG nr. 12/1998, art. 1 alin. (10) lit. b¹ este definit astfel:

„gestionar de infrastructură feroviară - orice persoană juridică sau grup de persoane juridice care au ca obiect de activitate întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate de la administratorul infrastructurii feroviare, în condițiile legii. Pe perioada închirierii infrastructurii feroviare neinteroperabile administratorul infrastructurii feroviare exercită drepturile și obligațiile prevăzute de lege pentru infrastructura feroviară închiriată”

Ca urmare, organizarea de principiu a sistemului feroviar român este cea prezentată sintetic în figura alăturată.

Relația cu clienții este asigurată exclusiv de operatorii de transport feroviar. CFR SA are relații comerciale cu operatorii de transport feroviar, cărora le furnizează servicii de acces pe infrastructura feroviară și servicii de conducere a circulației trenurilor.

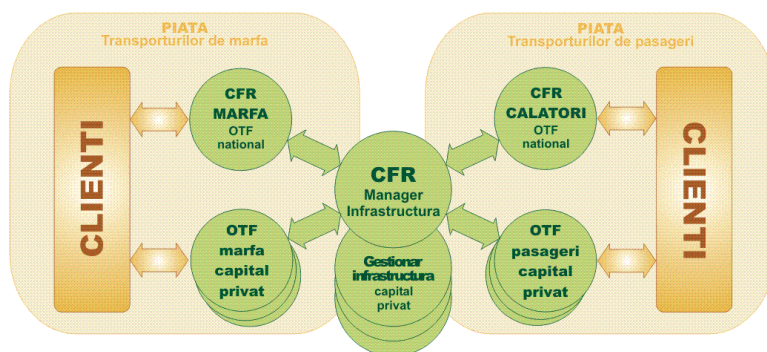


Figura 11 – Structura de principiu a sistemului feroviar roman

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

3.2 FUNCȚIONAREA SISTEMULUI FERROVIAR ROMÂN

Misiunea de bază a sistemului feroviar este aceea de a furniza clienților servicii de transport feroviar de marfă și călători și de a asigura satisfacerea tuturor cererilor de transport pe calea ferată.

Orice serviciu de transport feroviar se asigură de un operator feroviar în tandem cu administratorul infrastructurii feroviare. Operatorul feroviar asigură relația comercială cu clientul și operarea serviciului de transport prin angajarea resurselor proprii, iar administratorul infrastructurii asigură circulația trenului respectiv și, în acest scop, pune la dispoziție infrastructura feroviară necesară.

Din perspectiva relației cu operatorii feroviari, administratorul infrastructurii are

pe de o parte rolul de a asigura desfășurarea normală a activității acestora prin asigurarea accesului la infrastructura feroviară și la pachetul de servicii de bază pentru exploatarea acestei infrastructuri, iar pe de altă parte, are rolul de arbitru imparțial al competiției dintre operatorii feroviari.

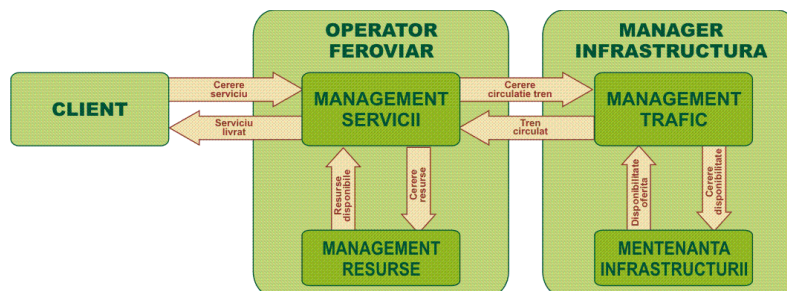


Figura 12 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR SA - PREZENTARE SINTETICĂ

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, CFR SA este administratorul infrastructurii feroviare din România. În scopul realizării misiunii atribuite prin lege, CFR SA 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. Aceasta include ansamblul activităților privind:

- repartizarea și alocarea către solicitanți, în mod echitabil și nediscriminatoriu, a capacităților de infrastructură și a traselor, în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- planificarea și conducerea operativă a circulației trenurilor pe rețeaua de căi ferate din România;
- stabilirea și perceperea tarifului privind utilizarea infrastructurii feroviare, precum și a tarifelor pentru serviciile furnizate, în condițiile legii.

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. Aceasta include ansamblul activităților privind:

- asigurarea accesului pe calea ferată la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri, într-o manieră echitabilă și nediscriminatorie;
- furnizarea către operatorii de transport feroviar, în mod echitabil și nediscriminatoriu, a serviciilor specifice acestor infrastructuri de servicii;
- 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.

c) Asigurarea stării de funcționare a liniilor, instalațiilor și a celorlaltor 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. Aceasta include ansamblul activităților privind:

- valorificarea, în condițiile legii, a unor active ale patrimoniului administrat de companie, inclusiv prin activități hoteliere și de alimentație publică desfășurate prin unitățile proprii;
- stabilirea și perceperea tarifelor și chiriilor, după caz, aferente acțiunilor prevăzute mai sus.

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.

CFR SA furnizează către toți operatorii de transport feroviar, în mod echitabil și nediscriminatoriu, pe baza contractului de acces pe infrastructură, serviciile aferente pachetului minim de acces pe infrastructura feroviară publică.

CFR SA poate furniza către operatorii de transport feroviar, la cerere, într-o manieră nediscriminatorie, serviciile specifice infrastructurilor de servicii pe care le operează, precum și servicii de acces pe calea ferată la infrastructurile de servicii, în cazul în care acestea există. Aceste servicii includ și accesul la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri de servicii.

CFR SA poate furniza către operatorii de transport feroviar, la cerere, într-o manieră nediscriminatorie, servicii suplimentare și servicii auxiliare, precum și alte servicii și facilități.

3.4 PIEȚELE RELEVANTE

În cadrul acestui paragraf sunt identificate și prezentate sintetic câteva aspecte de bază privind piețele relevante din perspectiva CFR SA în calitate sa de administrator al infrastructurii feroviare din România.

După cum se arată în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, pot fi identificate câteva aspecte comune piețelor relevante pe care activează compania.

Pe de o parte, având în vedere prevalența transportului terestru atât la nivel național cât și la nivel european, sunt de interes mai ales piețele transporturilor terestre de călători, respectiv de marfă. Pe aceste piețe transportul feroviar concurează cu transportul rutier, în condițiile menționate în capitolul precedent (a se vedea mai ales subcapitolul 2.2). Din perspectiva administratorului infrastructurii feroviare, succesul transportului feroviar pe aceste piețe se reflectă în creșterea cotei modale și în creșterea intensității traficului feroviar, ca efect al creșterii volumului de servicii furnizate clienților.

Pe de altă parte, datele statistice arată prevalența transporturilor feroviare pe rute interne, atât în ceea ce privește transportul de călători cât și transportul de marfă. Ca urmare, din perspectiva CFR SA atenția trebuie focalizată asupra piețelor interne de transport. De altfel, o astfel de abordare este recomandată inclusiv prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Concurența transportului feroviar cu transportul rutier pe piețele transporturilor terestre de călători, respectiv de marfă trebuie analizată prin prisma a două categorii semnificative de probleme, respectiv:

a) Prețurile serviciilor de transport. În acest domeniu, transportul feroviar este în dezavantaj față de transportul rutier din cauza externalizării masive a costurilor transportului rutier (a se vedea paragraful 2.2.1 de mai sus). După cum s-a arătat anterior, externalizarea costurilor transportului rutier este atât de amplă încât a neutralizat toate avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar care, în mod normal, ar fi permis ca prețurile transportului feroviar să fie deosebit de atractive. Restabilirea unei competiții intermodale echitabile și nediscriminatorii este de competența guvernului, prin măsuri de internalizare a costurilor transportului rutier și/sau prin măsuri de compensare a dezavantajului competitiv prin acoperirea din fonduri publice a costurilor necesare ale companiilor feroviare.

b) Performanțele și calitatea serviciilor de transport. Transportul feroviar este în dezavantaj față de transportul rutier inclusiv în acest domeniu. Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.2.2 de mai sus) a condus, pe de o parte, la degradarea progresivă a infrastructurii feroviare și a performanțelor acesteia, iar pe de altă parte a condus la degradarea progresivă a parcului de material rulant (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus). În ipoteza reconsiderării modului de dimensionare a fondurilor publice alocate transportului feroviar, restabilirea competitivității transportului feroviar în raport cu transportul rutier în ceea ce privește performanțele și calitatea serviciilor de transport este de competența exclusivă a companiilor feroviare. În particular, Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare este focalizată asupra acțiunilor strategice necesare pentru a maximiza aportul infrastructurii feroviare la creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar.

Prin prisma acestor considerente, piețele relevante pentru CFR SA sunt piața transporturilor terestre de călători și piața transporturilor terestre de marfă. În ambele cazuri accentul se pune pe transporturile pe rute interne. În ambele cazuri, CFR SA este implicată în competiția cu transportul rutier operând în tandem cu fiecare operator de transport feroviar (a se vedea Figura 12 de mai sus).

În subparagrafele următoare sunt evidențiate câteva aspecte specifice relevante cu privire la aceste piețe. De asemenea, este tratată separat piața transporturilor feroviare pe rute interne, care prezintă interes prin prisma rolului exercitat de CFR SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare din România.

Referitor la aspectele comune menționate anterior, considerăm necesare următoarele mențiuni:

- Există și o dimensiune internațională importantă a transporturilor feroviare, dar aceasta este relevantă mai ales din perspectiva operatorilor de transport feroviar. Aportul CFR SA în sensul sprijinirii operatorilor de transport feroviari români în competiția cu operatorii feroviari străini pentru operarea transporturilor feroviare pe rute internaționale este, în principiu, minor. Din perspectiva transporturilor internaționale, preocupările CFR SA sunt orientate spre atragerea spre România a unor fluxuri internaționale de transporturi feroviare de călători și marfă, prin dezvoltarea unei infrastructuri performante pe traseele care prezintă interes din perspectiva derulării fluxurilor de transport internaționale.
- În principiu, în domeniul transporturilor de călători pe rute interne ar trebui luată în considerație inclusiv competiția transportului feroviar cu cel aerian. Teoretic, pe distanțe de 300-500 km, trenurile intercity cu viteze comerciale de cca 140 km/oră sau superioare ar putea constitui o alternativă atractivă față de călătoria cu avionul. Se are în vedere că durata călătoriei cu avionul include și durata deplasării la/de la aeroport, care poate fi destul de mare, precum și duratele procedurilor de îmbarcare care, mai ales în ultima perioadă, au devenit considerabile. În viitorul apropiat nu se pune însă problema unei concurențe reale cu transportul aerian pe rute interne deoarece trenurile sunt încă mult prea lente, pe de o parte din cauza degradării infrastructurii feroviare, pe de altă parte din cauza materialului rulant învechit și cu performanțe limitate. Însă, pe măsură ce se vor finaliza proiectele de modernizare și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare și se vor finaliza procedurile de achiziție a materialului rulant nou și performant pentru servicii de lung parcurs, strategiile de dezvoltare a transporturilor feroviare de călători vor trebui să se focalizeze inclusiv asupra competiției cu transportul aerian pe rute interne.
- În domeniul transporturilor de marfă trebuie luată în considerație inclusiv competiția cu transportul pe căile navigabile interioare (denumit în continuare *transport fluvial*). În România, aceasta înseamnă competiția cu transportul fluvial efectuat pe Dunăre și pe canalul Dunăre-Marea Neagră. Chiar dacă în cele ce urmează se va analiza distribuția modală a transporturilor de marfă luând în considerare inclusiv transportul fluvial (a se vedea paragraful 3.6.2 de mai jos), trebuie precizat că acest tip de concurență este mai mult teoretic. În domeniul transporturilor de marfă, opțiunea pentru un mod de transport depinde preponderent de preț. Ca urmare, în majoritatea cazurilor în care necesitățile de transport permit utilizarea transportului fluvial, aceasta va fi opțiunea câștigătoare. Din perspectivă strategică, este recomandabil ca transportul feroviar să fie considerat complementar transportului feroviar, iar opțiunile strategice trebuie focalizate spre integrarea intermodală cu transportul fluvial, în vederea constituirii unor lanțuri logistice de transport intermodal capabile să valorifice la nivel maxim avantajele economice intrinseci ale celor două moduri de transport. De altfel, o astfel de abordare este adoptată inclusiv în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

3.4.1 Piața transporturilor terestre de călători

Concurența cu transportul rutier pe această piață trebuie analizată diferențiat în raport de cele două categorii relevante de transport rutier, respectiv: transportul rutier public și transportul rutier individual.

Din perspectiva transportului feroviar, pe această piață este relevantă competiția cu transportul rutier pe rute interurbane și suburbane. Transportul rutier pe rute urbane trebuie considerat complementar transportului feroviar, iar preocupările ar trebui focalizate spre integrarea intermodală cu acest tip de transport.

3.4.1.1 Concurența cu transportul rutier public

Transportul rutier public înseamnă totalitatea serviciilor de transport de călători efectuate cu autocare, autobuze și microbuze. Din perspectiva prezentei analize prezintă interes transporturile rutiere publice pe rute interurbane și suburbane.

În competiția cu transportul rutier public, externalizarea costurilor transportului rutier generează diferențieri atât de semnificative ale prețurilor serviciilor de transport între cele două moduri de transport încât transportul feroviar nu poate funcționa pe baze strict comerciale. Ca urmare, legislația europeană și națională au adoptat și implementat conceptele de obligație de serviciu public privind transportul feroviar de călători și acela de compensație de serviciu public, care înseamnă acoperirea din fonduri publice a costurilor de operare a serviciilor de transport feroviar de călători care fac obiectul obligației de serviciu public. Aceste concepte sunt explicate în paragraful 3.5 de mai jos).

În prezent, transportul feroviar de călători din România funcționează exclusiv în baza obligațiilor de serviciu public. Situația este valabilă și în celelalte state europene. Altfel spus, concurența dintre transportul feroviar și transportul rutier public și distribuția modală subsecventă sunt determinate prevalent de modul de dimensionare a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători și a compensațiilor de serviciu public aferente.

3.4.1.2 Concurența cu transportul rutier individual

Transportul rutier individual înseamnă totalitatea deplasărilor efectuate de cetățeni în interes propriu, utilizând mijloace motorizate proprii precum autoturisme și motociclete. Din perspectiva prezentei analize prezintă interes transporturile rutiere individuale pe rute interurbane și suburbane.

Transportul rutier individual este un beneficiar semnificativ al externalizării costurilor transportului rutier, evidențiată în paragraful 2.2.1 de mai sus. De fapt, externalizarea costurilor transportului rutier a apărut inițial ca efect al politicilor legitime de acordare către cetățeni a unor facilități pentru deplasarea cu mijloace rutiere individuale. Ulterior, aceste facilități au fost extinse în mod nejustificat către transporturile rutiere comerciale de persoane și mărfuri, ceea ce a condus la situația actuală în care competiția dintre modurile de transport terestru este distorsionată grav, cu efecte negative importante atât asupra economiei naționale cât și asupra transportului feroviar.

După cum se arată în paragraful 3.6.1 de mai jos, transportul rutier individual prevalează de o manieră covârșitoare în cadrul transporturilor terestre de călători, atât la nivelul României cât și la nivelul Uniunii Europene. Cota modală prevalentă a acestui mod de transport are consecințe privind contribuția masivă la creșterea costurilor economiei naționale în legătură cu transporturile (cu referire mai ales la costurile de mediu și la costurile privind sistemul de sănătate publică). În cazul României, un alt efect major al prevalenței transportului rutier individual constă în suprasolicitarea rețelei rutier, cu multiple efecte negative asupra economiei naționale și asupra mobilității persoanelor și mărfurilor pe teritoriul național.

Limitarea acestor efecte negative multiple ale prevalenței transportului rutier individual presupune adoptarea și implementarea unor politici de dezvoltare a serviciilor de transport public de călători, cu referire atât la transportul feroviar cât și la transportul rutier public. Ca urmare, în analizele prezentate ulterior se va pune accent inclusiv pe cota modală a transportului public în cadrul transporturilor terestre de pasageri. Trebuie remarcat că, din perspectiva concurenței cu transportul rutier individual, transportul feroviar și transportul rutier public ar trebui considerate complementare. Implicit, ar trebui să se pună problema adoptării și implementării unor strategii de constituire a unui sistem intermodal integrat performant de transport public al călătorilor pe rute interne, ca alternativă atractivă în raport cu transportul rutier individual.

3.4.2 Piața transporturilor terestre de marfă

Concurența cu transportul rutier pe această piață trebuie analizată diferențiat în raport de cele două categorii relevante de expediții de marfă, respectiv:

- expedițiile de marfă de mari dimensiuni, de ordinul capacității de încărcare a unui tren complet;
- expedițiile de marfă de mici dimensiuni, de ordinul capacității de încărcare a unui vagon sau container.

Ca urmare, în cele ce urmează se vor analiza distinct piețele aferente acestor categorii de expediții de marfă.

O caracteristică comună a pieței transporturilor de marfă este aceea că principalul criteriu al clienților pentru selectarea unui mod de transport este cel al prețului minim. Ca urmare, **pe această piață se reflectă la nivel maxim efectele externalizării masive a costurilor transportului rutier.**

3.4.2.1 Piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni

Transportul pe calea ferată a expedițiilor de marfă de mari dimensiuni se realizează cu așa-numitele trenuri complete. Acestea sunt trenurile care transportă o singură expediție de marfă, de la un expeditor unic către un destinatar unic. Competiția pe această piață are un caracter aparte. Transportul feroviar este prevalent, deși prețurile sunt mai substanțial mari decât cele ale transportului rutier.

Problema este că transportul unei astfel de expediții pe cale rutieră necesită punerea la dispoziția clientului a unei flote de câteva zeci de camioane de mare tonaj (de ordinul a 70-100), simultan. De regulă, aceasta reprezintă o provocare logistică imposibil de soluționat. Ca urmare clienții care trebuie să transporte expediții mari de marfă sunt practic obligați să opteze pentru transportul feroviar, din lipsa unei alternative viabile. Practic se poate spune că această categorie de clienți reprezintă un exemplu de clienți captivi ai transportului feroviar. Singura opțiune posibilă pentru clienții din această categorie vizează alegerea operatorului de transport feroviar.

Ca urmare, transportul feroviar este relevant pe piața transporturilor terestre de marfă în principal datorită acestei particularități a transportului pe rute terestre a expedițiilor de marfă de mari dimensiuni.

3.4.2.2 Piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni

Orice expediție de marfă de ordinul capacității de încărcare a unui vagon sau container (expediție de mici dimensiuni) poate fi transportată pe cale rutieră fără probleme insurmontabile de ordin logistic.

În principiu, transportul pe calea ferată a expedițiilor de marfă de mici dimensiuni se poate realiza fie cu așa-numitele vagoane izolate, fie cu containere care se transportă pe vagoane platformă de regulă specializate (vagoane portcontainer). Din perspectiva tehnologiei transportului feroviar de marfă, vagoanele încărcate cu containere au de asemenea regim de vagoane izolate. Transportul vagoanelor izolate presupune o tehnologie mai complicată, care necesită gruparea în trenuri a mai multor vagoane izolate care au porțiuni comune ale parcursului între expeditor și destinatar. Parcursul unui vagon izolat presupune mai multe prelucrări în parcurs de atașare și/sau detașare de la trenuri. Astfel de prelucrări se realizează în stații specializate, care pot fi stații de triaj sau stații tehnice. Problema este similară și pentru containere. În plus, containerele necesită prelucrarea în terminale intermodale specializate, unde se asigură transferul containerelor de pe vagon pe un autotren portcontainer sau invers, după caz. Ca urmare, prețul unitar per tonă-kilometru a unui serviciu de transport feroviar a unei expediții de marfă de mici dimensiuni este mai mare decât prețul unitar per tonă-kilometru pentru transportul pe aceeași rută a unei expediții de marfă de mari dimensiuni.

În condițiile în care prețurile transportului rutier sunt substanțial mai atractive decât prețurile transportului feroviar pentru servicii similare, la care se adaugă prețul suplimentar al serviciului feroviar pentru prelucrările suplimentare în parcurs, clienții optează practic exclusiv pentru transportul rutier în vederea transportării pe rute terestre a expedițiilor de marfă de mici dimensiuni. Ca urmare, transportul feroviar a fost practic exclusiv complet de pe această piață.

Din aceste motive nu este viabil din punct de vedere comercial nici măcar transportul intermodal al expedițiilor de marfă de mici dimensiuni, deoarece parcursul pe calea ferată este mult mai scump decât parcursul similar pe cale rutieră.

Având în vedere aceste considerente, precum și faptul că expedițiile de marfă de mici dimensiuni sunt prevalente pe piața transporturilor terestre de marfă, trebuie identificate soluții viabile care să permită valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar inclusiv în ceea ce privește transportul pe rute terestre a expedițiilor de marfă de mici dimensiuni.

3.4.3 Piața transporturilor feroviare pe rute interne

Piața transporturilor feroviare include totalitatea serviciilor de transport pe calea ferată a călătorilor și mărfurilor.

În calitatea sa de administrator al infrastructurii feroviare din România, CFR SA nu are competitori pe această piață. Activitatea gestionarilor de infrastructură este complementară activității CFR SA, deoarece pe secțiile de circulație închiriate aceștia exercită unele funcții de administrare a infrastructurii care le-au fost delegate de CFR SA prin contractul de închiriere.

Competiția pe această piață este între operatorii de transport feroviar. Din această perspectivă, rolul CFR SA este acela de arbitru imparțial și de garant al unui mediu competițional echitabil și nediscriminatoriu în ceea ce privește competiția între operatorii de transport feroviar. Obligațiile CFR SA în acest domeniu sunt stabilite în principal prin prevederile Legii nr. 202/2016, care transpune Directiva 2012/34/UE.

3.5 FINANȚAREA PUBLICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAȚ

3.5.1 Probleme de principiu

După cum s-a arătat în paragraful 2.1.2 de mai sus, studiile științifice demonstrează că veniturile comerciale și costurile necesare ale companiilor feroviare variază în raport cu intensitatea traficului feroviar pe rețea. În cazul administratorului infrastructurii feroviare, variația celor două mărimi în raport de intensitatea traficului este de tipul prezentat în Figura 3 de mai sus.

În paragraful 2.2.1 de mai sus a fost evidențiat fenomenul de externalizare masivă a costurilor transportului rutier, care este de natură să distorsioneze competiția dintre modurile de transport terestru în dezavantajul transportului feroviar prin faptul că permite operatorilor de transport rutier să ofere prețuri mai atractive decât prețurile care pot fi oferite de operatorii de transport feroviar pentru servicii de transport similare. Aceasta conduce la migrarea masivă a clienților către transportul rutier, ceea ce înseamnă limitarea drastică a transportului feroviar și, implicit, a intensității traficului pe rețeaua feroviară.

Din perspectiva studiilor privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (paragraful 2.1.2 de mai sus), aplicate în particular pentru administrarea infrastructurii feroviare (Figura 3 de mai sus), efectul externalizării masive a costurilor transportului rutier constă în limitarea intensității traficului feroviar la valori pentru care veniturile comerciale ale administratorului infrastructurii feroviare sunt mai mici decât costurile necesare pentru administrarea infrastructurii. Conform studiilor menționate, aceasta conduce la necesitatea acoperirii costurilor necesare prin alocarea în acest scop a unor fonduri publice (subvenție). După cum s-a arătat mai sus (a se vedea paragraful 2.1.3.1 de mai sus), subvenția publică necesară (SP_{nec}) care trebuie acordată administratorului infrastructurii feroviare trebuie să acopere integral costurile necesare aferente valorii curente a intensității traficului feroviar, plus un profit necesar în vederea asigurării resurselor de dezvoltare astfel încât să permită dezvoltarea transportului feroviar și evoluția crescătoare a intensității traficului feroviar.

Finanțarea publică a transportului feroviar este necesară pentru a permite și a susține dezvoltarea transportului feroviar prin compensarea efectelor negative ale externalizării costurilor transportului rutier. Transportul feroviar are multiple avantaje economice intrinseci, demonstrate științific (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai sus), motiv pentru care dezvoltarea transportului feroviar și transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport pot genera beneficii substanțiale pentru societate și pentru economia națională. Aceste beneficii au fost evidențiate în paragraful 2.1.3 de mai sus.

Ca urmare,

finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare nu este motivată de lipsa de eficiență economică a companiei care administrează această infrastructură, ci reprezintă un instrument necesar pentru a compensa efectele negative ale externalizării masive a costurilor transportului rutier și pentru a permite valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar în beneficiul societății și a economiei naționale.

Acest raționament este ilustrat sintetic în figura următoare.

Mai mult decât atât, considerentele prezentate în subcapitolul 2.3 de mai sus au evidențiat faptul că finanțarea insuficientă din fonduri publice a infrastructurii feroviare este de natură să amplifice efectele negative ale externalizării costurilor transportului rutier și, implicit, să genereze amplificarea pierderilor suferite de economia națională ca efect al promovării unui mod de transport mai scump și mai puțin eficient economic.

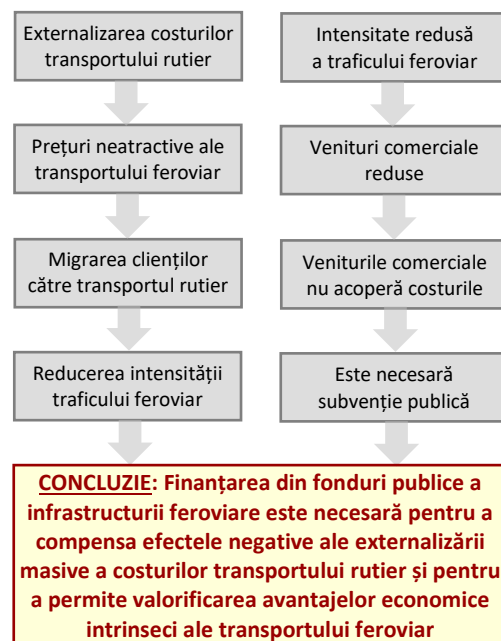
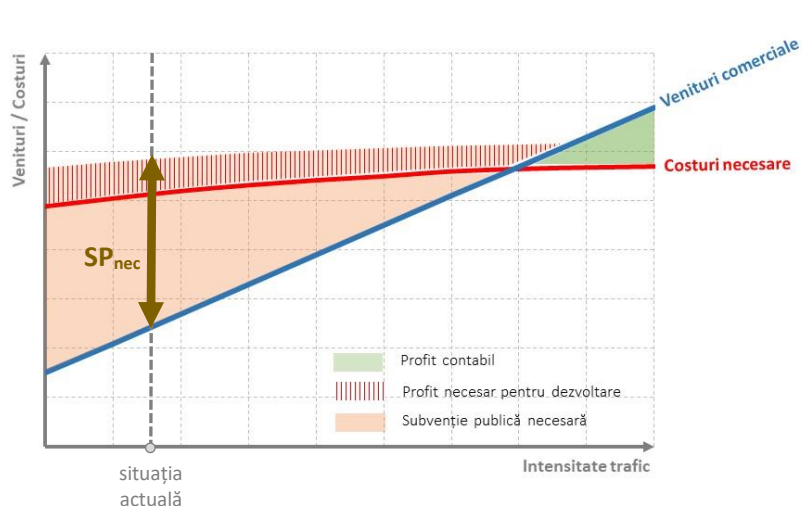


Figura 13 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare

Raționamentul prezentat mai sus cu privire la necesitatea finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare este valabil și în ceea ce privește operarea transporturilor feroviare de călători și a celor de marfă.

Internalizarea progresivă a acestor principii de bază privind necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar a condus la implementarea unui mecanism de finanțare a sistemului feroviar român care este prezentat sintetic în figura următoare.

Deocamdată, mecanismele de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România vizează doar administrarea infrastructurii feroviare și transportul feroviar de călători. Cu toate acestea, internalizarea principiilor privind necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar este încă incompletă, motiv pentru care finanțarea publică asigurată este insuficientă și nu asigură compensarea efectelor negative ale externalizării masive a costurilor transporturilor rutiere.

Fundamentul legal al mecanismelor de finanțare publică evidențiate în figura alăturată sunt prezentate în paragraful următor.

Trebuie menționat că, în pofida situației existente pe piața transporturilor terestre de marfă, evidențiată în paragraful 3.4.2 de mai sus, încă nu a fost acceptată și internalizată necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar de marfă, cu referire în principal la necesitatea readucerii transportului feroviar pe piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni.

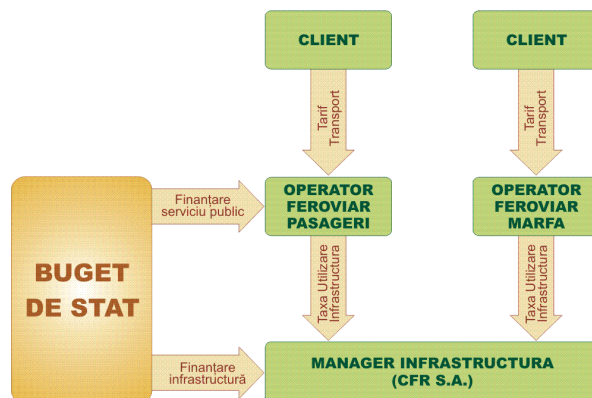


Figura 14 - Schema de principiu privind finanțarea publică a sistemului feroviar român
Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

3.5.2 Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar

3.5.2.1 Legislația europeană

După cum s-a arătat în paragraful 2.4 de mai sus, politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor se axează pe valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar și internalizează principiile privind asigurarea sustenabilității economice a transportului feroviar.

Unul dintre efectele implementării acestor politici constă în adoptarea unor acte normative care stabilesc obligații legale privind finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar. Conceptele de bază ale legislației europene cu privire la finanțarea transportului feroviar din fonduri publice sunt prezentate sintetic în figura următoare.

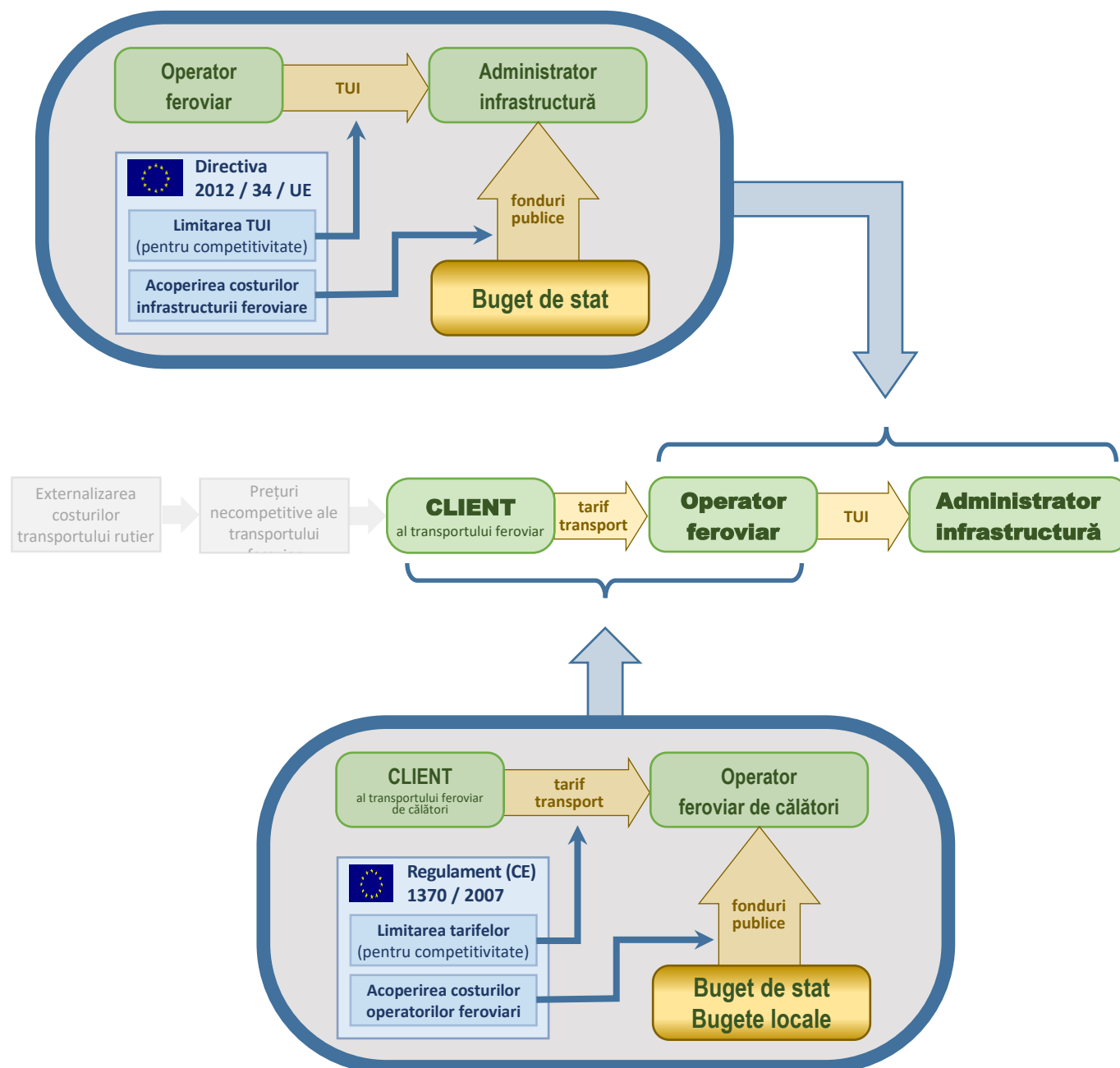


Figura 15 – Concepte de bază ale legislației europene cu privire la finanțarea transportului feroviar din fonduri publice

Legislația europeană actuală se focalizează în principal asupra legiferării mecanismelor de finanțare publică a transportului în domeniul administrării infrastructurii feroviare, prin Directiva 2012/34/UE⁷, și în domeniul transportului feroviar de călători, prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007⁸.

Pornind de la premisa că externalizarea costurilor transportului rutier a condus la prețuri neatractive ale transportului feroviar, cu consecințe privind migrarea clienților către transportul rutier, principiul de bază al legislației europene este că prețurile transportului feroviar trebuie limitate pentru a asigura competitivitatea cu transportul rutier, iar diferența trebuie compensată din fonduri publice astfel încât să fie acoperite integral costurile necesare ale companiilor feroviare, plus un profit rezonabil necesar pentru dezvoltare. Astfel:

În ceea ce privește administrarea infrastructurii feroviare, art. 31 alin. (3) din Directiva 2012/34/UE stabilește obligația dimensionării tarifului de utilizare a infrastructurii (TUI) la un nivel minim, dat de costurile directe imputabile operării serviciilor de transport feroviar.

„Articolul 31 – Principii de tarificare

...

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.

Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”

Regulile privind limitarea TUI în vederea menținerii la un nivel competitiv al prețurilor serviciilor de transport feroviar sunt stabilite de Comisia Europeană prin Regulamentul (UE) nr. 2015/909⁹. Acest regulament reprezintă un act de punere în aplicare al prevederilor Directivei 2012/34/UE.

În conformitate cu prevederile art. 29 alin. (1) din Directiva 2012/34/UE, statele membre au responsabilitatea stabilirii cadrului de tarificare a infrastructurii care să asigure respectarea limitărilor prevăzute la art. 31 alin. (3).

„Articolul 29 - Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor

(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarificare cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4.”

Pe de altă parte, prevederile art. 8 alineatele (2) și (4) din Directiva 2012/34/UE stabilesc obligația fiecărui stat membru de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin alocarea de fonduri publice suficiente pentru a acoperi costurile necesare de administrare a infrastructurii feroviare. Necesitățile de finanțare din fonduri publice a administratorului infrastructurii feroviare sunt determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, prevăzută la alineatul (1) al aceluiași articol.

„Articolul 8 - Finanțarea administratorului infrastructurii

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, ținând cont, acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări terțe învecinate. În acest scop, după consultarea părților interesate, statele membre publică până la 16 decembrie 2014 o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.

(2) Având în vedere articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre pot de asemenea acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 3 punctul 2, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. Statele membre pot decide să finanțeze aceste investiții prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În orice caz, statele membre respectă cerințele menționate la alineatul (4) din prezentul articol.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de statul membru în cauză și ținând cont de strategia menționată la alineatul (1) și de finanțarea asigurată de statul membru, menționată la alineatul (2), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri

⁷ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare). Această directivă a fost modificată și completată prin Directiva (UE) nr. 2016/2370.

⁸ Regulamentul (CE) nr. 1370 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului. Acest regulament a fost modificat și completat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016

⁹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarea serviciului de transport feroviar

care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, au acces la informații relevante și li se acordă posibilitatea de a își exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, conturile de profit și pierderi ale unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul, și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în cazul în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarificare prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.”

După cum se poate observa, ultima teză a art. 8 alin. (4) vizează situația în care, ca urmare a implementării unor măsuri de restabilire a echilibrului competițional între modurile de transport, transportul feroviar va putea concura cu alte moduri de transport pe baze pur comerciale. În acest caz, nu mai este obligatorie finanțarea din fonduri publice a infrastructurii (a se vedea și considerentele prezentate în paragraful 2.1.2 de mai sus).

În ceea ce privește transportul feroviar de călători, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pornește de la premisa că acesta nu poate funcționa în regim comercial din cauza externalizării masive a costurilor transportului rutier. Pentru a putea valorifica în beneficiul societății și a economiilor naționale avantajele economice intrinseci, regulamentul permite statelor membre să organizeze servicii publice de transport feroviar de călători în condiții atractive din punct de vedere economic pentru operatorii de transport feroviar. În acest sens, punctul (5) din preambulul regulamentului¹⁰ prevede următoarele:

„(5) În prezent, multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Autoritățile competente ale statelor membre trebuie să poată acționa pentru a se asigura că asemenea servicii sunt prestate. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor.”

În acest scop, regulamentul stabilește două concepte juridice de bază, respectiv *obligația de serviciu public* și *compensația de serviciu public*. Pentru aplicarea practică a acestor concepte este definit conceptul de *contract de servicii publice*. Aceste concepte sunt definite astfel:

„Articolul 2 – Definiții

...

(e) prin „obligație de serviciu public” se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;

...

(g) prin „compensație de serviciu public” se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă;

...

(i) prin „contract de servicii publice” se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau

- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;”

¹⁰ Preambulul oricărui act normativ european conține motivarea prevederilor legislative și explicarea principalelor concepte juridice legiferate prin respectivul act normativ, fiind astfel echivalent notei de fundamentare a actului normativ din practica legislativă românească

Scopul regulamentului este acela de a stabili modul de stabilire a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători, modul de a compensa din fonduri publice costurile operatorilor de transport feroviar necesare pentru a realiza obligațiile de serviciu public și modul în care aceste elemente se reflectă în contractele de servicii publice.

„Articolul 1 – Scopul și domeniul de aplicare

(1) Scopul prezentului regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței.

În acest scop, prezentul regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.”

Regulamentul prevede posibilitatea ca obligația de serviciu public să stabilească limitarea tarifelor serviciilor de transport feroviar la un nivel care să asigure competitivitatea în raport cu transportul rutier.

După cum este cunoscut, regulamentele europene reprezintă acte normative care se aplică direct în toate statele membre, fără a fi necesară transpunerea lor în legislațiile naționale așa cum este cazul directivelor europene. Cu toate acestea, în cadrul unei legislații naționale pot fi adoptate prevederi care să asigure cadrul legal pentru aplicarea corectă a unui regulament european.

Trebuie precizat că prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 sunt aplicabile inclusiv transportului rutier public, în scopul asigurării competitivității în raport cu transportul rutier individual. Scopul general al acestui regulament este acela de a permite constituirea unui sistem performant de servicii publice pentru transportul terestru al călătorilor, care să poată constitui o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier individual.

O trăsătură comună a celor două acte normative europene menționate mai sus este aceea că mecanismele de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar sunt definite ca fiind compatibile cu prevederile Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene (TFUE) în domeniul ajutoarelor de stat. Altfel spus, finanțarea publică a infrastructurii feroviare și compensația de serviciu public sunt, prin definiție, mecanisme de ajutor de stat compatibile cu TFUE și nu trebuie notificate Comisiei Europene în vederea avizării.

În plus, practica Comisiei Europene a consacrat încurajarea implementării oricărei scheme de ajutor de stat destinate sprijinirii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin intermediul altor moduri de transport. În ultima perioadă a aprobat toate schemele de ajutor de stat notificate de statele membre, în general destinate operatorilor de transport feroviar, despre care s-a demonstrat că sunt nediscriminatorii (sunt adresate în egală măsură tuturor operatorilor de transport feroviar de pe piața respectivă) și că produc efecte privind transferul modal către calea ferată. România nu a înaintat Comisiei nici o propunere de acest fel.

Recent, Comisia Europeană a recomandat chiar implementarea unor scheme de ajutor de stat destinate transportului feroviar de marfă, bazate pe instituirea unor obligații de serviciu public și compensarea din fonduri publice a costurilor necesare pentru realizarea acestor obligații de serviciu public. Altfel spus, Comisia Europeană încurajează implementarea în domeniul transportului feroviar de marfă a unor principii similare celor legiferați în cazul transportului feroviar de călători prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

3.5.2.2 Legislația națională

Legislația națională în domeniul finanțării publice a transportului feroviar a evoluat progresiv, pe măsură ce au început să fie înțelese și internalizate conceptele juridice ale legislației europene în domeniu. Astfel:

În domeniul finanțării publice a infrastructurii feroviare, Directiva 2012/34/UE a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 202/2016¹¹. Această lege a fost ulterior modificată și completată prin OUG nr. 52/2019¹², care a transpus în legislația națională prevederile Directivei nr. 2016/2370. Legea nr. 202/2016 transpune în mod corect și complet toate prevederile Directivei 2012/34/UE. Aceste prevederi sunt instanțiate în mod adecvat, în conformitate cu specificul sistemului feroviar român. Astfel responsabilitățile României, în calitate de stat membru, privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare, sunt atribuite Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate de stat în domeniul transporturilor.

Până la adoptarea Legii nr. 202/2016, singura lege specială în domeniul transportului feroviar a fost OUG nr. 12/1998¹³. Prevederile acestui act normativ în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar au evoluat, în sensul internalizării progresive a conceptelor legislației europene în domeniu.

Inițial, singura obligație a statului se referea la finanțarea din fonduri publice a investițiilor pentru reparații capitale, modernizări și/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare. Această obligație decurge în mod natural din calitatea statului de proprietar al infrastructurii feroviare române.

În ceea ce privește întreținerea, reparațiile curente și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, forma inițială a OUG nr. 12/1998 prevedea în mod explicit obligația finanțării exclusiv din veniturile proprii ale administratorului infrastructurii feroviare. În fapt, având în vedere că veniturile proprii au fost limitate progresiv din ce în ce mai sever ca efect al externalizării costurilor transportului rutier, această prevedere legală a condus la limitarea cheltuielilor administratorului infrastructurii la un nivel mult inferior costurilor necesare de administrare a infrastructurii, cu consecințe privind degradarea infrastructurii și înscrierea transportului feroviar pe o spirală a declinului (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus și subcapitolul 3.6 de mai jos).

Abia în anul 2012 au fost introduse în cadrul OUG nr. 12/1998 prevederi privind finanțarea din fonduri publice inclusiv a activităților privind întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare. Obligația acoperirii complete a costurilor necesare de administrare a apărut însă abia în anul 2016, prin efectul Legii nr. 202/2016, fără a se regăsi însă în mod explicit și în cadrul OUG nr. 12/1998..

Pasul cel mai important pe linia internalizării în legislația națională a conceptelor legislației europene privind finanțarea publică a transportului feroviar a fost realizat abia în anul 2022, prin adoptarea OUG nr. 107/2022¹⁴. Ca urmare a modificărilor și completărilor prevăzute în OUG nr. 107/2022, s-a realizat corelarea OUG nr. 12/1998 cu Legea nr. 202/2016 și s-a asigurat transpunerea completă și corectă a prevederilor legislației europene cu privire la finanțarea publică a transportului feroviar. Astfel:

Art. 1 alin. (3) din OUG nr. 12/1998 stabilește avantajele transportului feroviar și importanța tratării acestuia drept prioritate strategică de interes național:

„(3) Transportul feroviar public reprezintă un serviciu public esențial pentru societate ce contribuie la rezolvarea unor interese majore ale economiei, la creșterea eficienței economice a sistemului național de transport, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor poluante, la libera circulație a persoanelor, mărfurilor și a altor bunuri, în interiorul țării și în trafic internațional, cu un grad înalt de siguranță, în condiții ecologice și eficiente, constituind astfel un sector strategic de interes național.”

Art. 1¹ din OUG nr. 12/1998 stabilește obligația Ministerului Transporturilor de a asigura o concurență echitabilă și nediscriminatorie între modurile de transport. Principala măsură necesară în acest scop constă în internalizarea

¹¹ Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial nr. 900 din 9 noiembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare

¹² Ordonanța de urgență nr. 52 din 25 iunie 2019 pentru modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

¹³ Ordonanța de urgență nr. 12 din 7 iulie 1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare

¹⁴ Ordonanța de urgență nr. 107 din 30 iunie 2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

costurilor generate de modurile de transport. Sunt stabilite, de asemenea, măsurile necesare până la internalizarea completă a modurilor de transport.

„Art. 1¹. – (1) Pentru aplicarea prevederilor art. 1 alin. (3) și pentru asigurarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate prin intermediul altor moduri de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și alte autorități competente acționează în scopul asigurării concurenței cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport.

(2) În scopul prevăzut la alin. (1), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri care să asigure acoperirea de către beneficiarii transporturilor a costurilor de mediu, de accident, de infrastructură, precum și a altor costuri externe, pentru toate modurile de transport, în mod echitabil și nediscriminatoriu.

(3) În perioada de tranziție până la atingerea obiectivului prevăzut la alin. (2), în scopul creșterii eficienței economice și reducerii amprente de carbon a sistemului național de transport prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri pentru echilibrarea competiției între modurile de transport, dar fără a se limita la acestea, cu respectarea legislației naționale și europene în domeniul ajutorului de stat, precum:

a) finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare și asigurării echilibrului financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară;

b) instituirea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de călători și compensarea corespunzătoare a obligației de serviciu public, cu respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007;

c) instituirea, în condițiile legii, a unui sistem de compensare a operatorilor de transport feroviar pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurente despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate;

d) acordarea unor stimulente administratorului infrastructurii în vederea reducerii costurilor de furnizare a infrastructurii și a nivelului tarifelor de utilizare a acesteia, cu respectarea prevederilor art. 30 din Legea nr. 202/2016;

e) instituirea unor scheme de ajutor de stat pentru operatorii de transport feroviar, destinate încurajării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport;

f) achiziția materialului rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public prevăzute la lit. b) și e) și punerea acestuia la dispoziția operatorilor de transport feroviar desemnați să realizeze aceste obligații de serviciu public.”

Prevederile legale specifice care asigură aplicarea acestor principii sunt prezentate în paragrafele următoare.

3.5.3 Finanțarea publică a infrastructurii feroviare

3.5.3.1 Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare

În domeniul finanțării publice a infrastructurii feroviare, forma actuală a OUG nr. 12/1998 completează și detaliază prevederile Legii nr. 202/2016. Astfel, art. 21¹ din OUG nr. 12/1998 stabilește fără echivoc principiile care guvernează finanțarea publică a infrastructurii feroviare.

„Art. 21¹. – (1) În perioada în care transportul feroviar public nu poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarifare existent, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, urmărește să asigure echilibrul financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară prin:

a) fonduri alocate de la bugetul de stat, pe baza unui program multianual de finanțare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare;

b) garantarea de către Guvern, prin Ministerul Finanțelor, a unor credite interne sau externe destinate finanțării activităților de administrare a infrastructurii feroviare.

(2) Programul multianual de finanțare prevăzut la alin. (1) se stabilește pe baza necesităților de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare și se adoptă prin hotărâre a guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Cheltuielile anuale necesare pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare din România se stabilesc de către compania națională care administrează infrastructura feroviară, în principal pe baza următoarelor elemente:

- a) necesitățile de finanțare determinate conform prevederilor alin. (2);
- b) normativele tehnice de întreținere, reparație și reînnoire a infrastructurii feroviare;
- c) planul de realizare a proiectelor de investiții pentru reînnoirea, reabilitarea, consolidarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare.

(4) Compania națională care administrează infrastructura feroviară va prezenta anual Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea aprobării:

- a) justificarea elementelor de cheltuială din bugetul de venituri și cheltuieli necesare pentru a asigura funcționarea infrastructurii feroviare în condiții de siguranță și desfășurarea traficului feroviar contractat cu operatorii feroviari;
- b) justificarea veniturilor prognozate din tarifarea serviciilor oferite operatorilor feroviari prin tariful de utilizare a infrastructurii și alte tarife specifice;
- c) justificarea sumelor necesar a fi alocate de la bugetul de stat în completarea veniturilor proprii pentru asigurarea echilibrului financiar al companiei."

În principiu pot fi identificate următoarele categorii relevante de costuri ale administratorului infrastructurii feroviare:

- Costurile de exploatare, care includ:
 - costurile privind conducerea traficului feroviar;
 - costurile privind funcționarea companiei;
 - costurile privind întreținerea infrastructurii;
 - costurile privind repararea infrastructurii.

Primele două subcategorii constituie costurile de funcționare a infrastructurii, iar ultimele două constituie costurile de mentenanță a infrastructurii.

- Costurile privind investițiile, care includ:
 - investițiile privind reînnoirea infrastructurii;
 - investițiile privind dezvoltarea și/sau modernizarea infrastructurii.

Conform legii unele dintre aceste costuri, respectiv costurile privind repararea infrastructurii și costurile privind investițiile se finanțează exclusiv din fonduri publice. În acest sens, OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi:

„Art. 25 - (1) Cheltuielile pentru reparații curente, reparații capitale, reînnoiri, investiții pentru modernizări, reabilitări, consolidări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat și, după caz, din fondurile externe nerambursabile, în limita sumelor alocate și cu respectarea prevederilor europene și naționale în ceea ce privește regulile de eligibilitate a cheltuielilor, din fonduri de la bugetele locale obținute potrivit art. 37¹ și din veniturile obținute potrivit art. 22 alin. (2).”

Practica a consacrat alocarea de fonduri publice pentru fiecare dintre aceste categorii, prin titluri bugetare distincte. Fondurile publice alocate pentru investiții pot fi fonduri naționale și/sau fonduri europene nerambursabile alocate României în cadrul programelor operaționale stabilite de comun acord cu Comisia Europeană. În plus, unele investiții realizate de CFR SA sunt finanțate direct din bugetul Uniunii Europene prin programul CEF (Connecting Europe Facility). Aceste corelări sunt evidențiate în figura de mai jos, care este preluată din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Este evident că fondurile alocate administratorului infrastructurii feroviare în baza prevederilor art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998 trebuie să respecte principiul acoperirii integrale a costurilor necesare, principiu prevăzut la art. 21¹ alin. (1) menționat anterior.

Veniturile proprii (comerciale) ale administratorului infrastructurii feroviare ar trebui utilizate pentru a acoperi costurile privind conducerea traficului feroviar și costurile de funcționare ale companiei. În limita disponibilului, aceste fonduri pot fi utilizate inclusiv pentru întreținerea infrastructurii feroviare.

În aceste condiții, obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin acoperirea din fonduri publice a costurilor necesare trebuie materializată prin intermediul fondurilor publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare. În acest sens OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi:

„Art. 22. - (1) Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice se realizează de către Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. pe baza veniturilor proprii și, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din fonduri alocate de la bugetul de stat.

(5) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor alocă anual companiei naționale care administrează infrastructura feroviară fonduri de la bugetul de stat care reprezintă diferența dintre costurile totale pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice și veniturile proprii ale companiei.”

Sintetizând considerentele prezentate mai sus pot fi identificate următoarele principii legale privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare:

- Cheltuielile privind repararea, reînnoirea și modernizarea/dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt finanțate integral din fonduri publice. Fondurile publice alocate pentru fiecare dintre aceste categorii de cheltuieli trebuie să acopere integral costurile necesare, stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare
- Veniturile proprii ale administratorului infrastructurii feroviare se utilizează, în limita disponibilităților, pentru acoperirea cheltuielilor privind conducerea traficului feroviar, funcționarea companiei și întreținerea infrastructurii feroviare publice. Fondurile publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie să asigure acoperirea integrală a costurilor necesare și, în acest scop, trebuie dimensionate astfel încât să acopere integral diferența dintre costurile necesare și veniturile proprii ale companiei.

Aceste principii sunt evidențiate grafic în Figura 16 de mai sus.

Prevederile legale menționate mai sus sunt generate de prevederile OUG nr. 107/2022. Altfel spus,

începând cu ciclul bugetar următor (2023) este asigurat cadrul legislativ care permite finanțarea publică adecvată a infrastructurii feroviare, de natură să asigure acoperirea integrală a costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare publice, stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

În plus, OUG nr. 12/1998 conține prevederi care permit inclusiv implicarea autorităților publice locale în finanțarea prin bugetele locale a unor porțiuni ale infrastructurii care prezintă interes în vederea implementării unor servicii de transport feroviar de interes local (cu referire în principal la serviciile de transport feroviar de călători în zonele metropolitane aferente orașelor mari).

Pe de altă parte, trebuie precizat că există o categorie importantă de elemente ale infrastructurii feroviare care, conform legii, nu sunt incluse în infrastructura feroviară publică și, ca urmare, nu pot face obiectul finanțării din fonduri publice. Este vorba despre clădirile stațiilor de cale ferată. În cadrul acestora sunt asigurate călătorilor serviciile necesare în vederea îmbarcării/debarcării în/din trenuri. În principiu, întreținerea, repararea, reînnoirea și modernizarea acestor clădiri ar trebui asigurată de administratorul infrastructurii din venituri proprii. Legea nr. 202/2016 definește aceste clădiri ca infrastructuri de servicii și prevede perceperea de la operatorii de transport feroviar de călători a unui tarif care să asigure funcționarea acestor infrastructuri și furnizarea serviciilor necesare. Conform legii, costurile operatorilor de transport feroviar de călători generate de achitarea acestui tarif trebuie acoperite din fonduri publice prin mecanismul de compensare a obligației de serviciu public (a se vedea paragraful următor). Din nefericire, acest tarif este mult

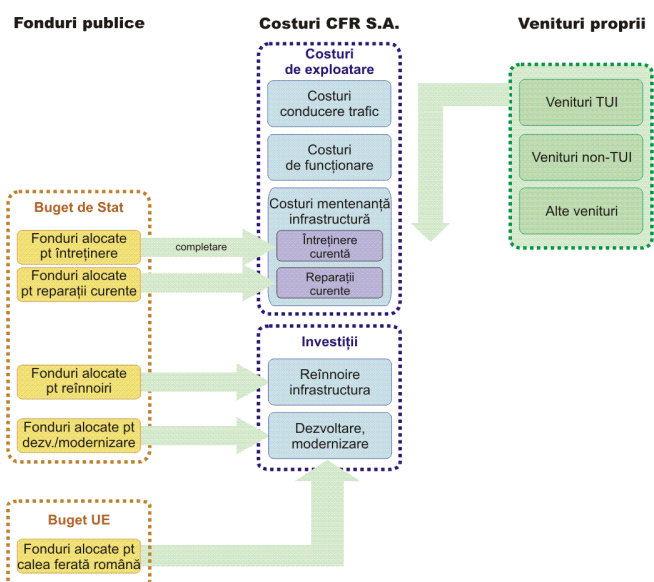


Figura 16 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor necesare ale administratorului infrastructurii feroviare

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

subdimensionat și nu poate asigura fondurile necesare pentru a asigura funcționarea normală a stațiilor de cale ferată și furnizarea către călători a serviciilor necesare. Consecința constă în degradarea progresivă a clădirilor stațiilor de călători și a serviciilor furnizate în cadrul acestora. Rezolvarea acestei probleme trebuie să constituie o preocupare prioritară a viitorului Consiliu de Administrație al CFR SA.

3.5.3.2 Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă fondurile publice alocate administratorului infrastructurii feroviare în perioada 2012-2020 pentru acoperirea următoarelor categorii de cheltuieli:

- întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice (titlu bugetar: cod 51.55),
- reparații curente ale infrastructurii feroviare publice (titlu bugetar: cod 55.01.29),
- reînnoirea infrastructurii feroviare publice (titlu bugetar: cod 55.01.12).

Pentru fiecare categorie de cheltuieli sunt evidențiate fondurile publice necesare, fondurile publice alocate și gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice.

Necesitățile de finanțare sunt determinate în conformitate cu metodologiile prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, aprobată prin HG nr. 985/2020. În cazul reînnoirii infrastructurii, necesarul de finanțare a fost stabilit luând în considerare doar reînnoirea liniilor curente și directe la nivelul mediei multianuale a depășirii termenului de scadență la reînnoire pentru această categorie de linii (350 km/an). De fapt, necesarul de finanțare pentru reînnoire ar fi trebuit să includă și reînnoirea unor elemente critice ale infrastructurii, pentru care Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare recomandă alocarea în medie a unei sume de 100 milioane euro/an.

Tabelul 1 – Fondurile publice alocate în perioada 2012-2020 pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare

Categorie fonduri publice	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total 2012-2020
Întreținere										
Fonduri necesare	1 559 560	1 227 960	1 508 202	1 400 284	1 208 602	1 406 077	1 521 549	1 689 534	1 958 772	
Fonduri alocate	850 000	450 000	693 045	756 237	1 022 222	888 392	893 686	1 072 514	1 204 716	
Acoperire necesar	54,50%	36,65%	45,95%	54,01%	84,58%	63,18%	58,74%	63,48%	61,50%	58,09%
Reparații curente										
Fonduri necesare	222 800	220 950	222 230	222 250	224 540	228 405	232 675	237 260	241 855	
Fonduri alocate	44 821	51 455	4 329	65 599	92 974	35 109	17 219	25 400	26 141	
Acoperire necesar	20,12%	23,29%	1,95%	29,52%	41,41%	15,37%	7,40%	10,71%	10,81%	17,68%
Reînnoire										
Fonduri necesare	912 187	904 612	909 853	909 935	919 311	935 135	952 617	971 389	990 202	
Fonduri alocate	37 165	54 915	13 973	18 990	48 474	37 937	36 342	48 941	79 958	
Acoperire necesar	4,07%	6,07%	1,54%	2,09%	5,27%	4,06%	3,82%	5,04%	8,07%	4,48%
TOTAL fonduri publice										
Fonduri necesare	2 694 546	2 353 522	2 640 284	2 532 468	2 352 453	2 569 616	2 706 841	2 898 182	3 190 829	
Fonduri alocate	931 986	556 370	711 347	840 826	1 163 670	961 438	947 247	1 146 854	1 310 815	
Acoperire necesar	34,59%	23,64%	26,94%	33,20%	49,47%	37,42%	34,99%	39,57%	41,08%	35,80%

Sursa: date companie, Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Datele din tabel evidențiază o practică consecventă de subfinanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare, care reprezintă inclusiv efectul lipsei unor prevederi legale explicite privind obligativitatea acoperirii integrale a costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare.

Trebuie menționat că acoperirea doar în proporție de 35,80% a necesarului total de finanțare din fonduri publice aferent acestei perioade înseamnă un deficit total de finanțare de 15,37 miliarde lei, ceea ce înseamnă o medie anuală de 1,7 miliarde lei/an. **Valoarea medie anuală a deficitului de finanțare din fonduri publice reprezintă mai mult decât dublul veniturilor proprii anuale ale CFR SA.**

În perioada anterioară anului 2012 subfinanțarea publică a infrastructurii a fost mult mai severă, deoarece în această perioadă OUG nr. 12/1998 nu au permis alocarea de fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful anterior).

Din perspectiva considerațiilor prezentate în capitolul anterior,

finanțarea insuficientă din fonduri publice a infrastructurii feroviare a amplificat efectele distorsionării competiției intermodale din cauza externalizării costurilor transportului rutier și a contribuit decisiv la angajarea transportului feroviar din România într-o spirală a declinului (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus).

Tabelul următor prezintă fondurile publice naționale alocate sau care sunt planificate să fie alocate administratorului infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025. Datele prezentate sunt preluate din proiectul actului adițional pe 2023 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, care a fost aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21 din 16.06.2023.

Tabelul 2 – Fondurile publice alocate în perioada 2021-2025 pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare

Categorie fonduri publice	2021	2022	2023	2024	2025	Total 2021-2025
Întreținere						
Fonduri necesare	2 006 026	2 636 620	3 678 444	4 168 512	4 209 541	16 699 144
Fonduri alocate	1 381 365	1 939 746	1 616 261	1 705 546	1 761 284	8 404 202
Acoperire necesar	68,86%	73,57%	43,94%	40,91%	41,84%	50,33%
Deficit finanțare	-624 661	-696 874	-2 062 183	-2 462 966	-2 448 257	-8 294 941
Reparații curente						
Fonduri necesare	246 020	246 575	240 000	228 600	215 460	1 176 655
Fonduri alocate	36 665	41 873	53 030	45 000	45 000	221 568
Acoperire necesar	14,90%	16,98%	22,10%	19,69%	20,89%	18,83%
Deficit finanțare	-209 355	-204 702	-186 970	-183 600	-170 460	-955 087
Reînnoire						
Fonduri necesare	363 824	654 572	1 031 106	1 495 206	2 111 953	5 656 661
Fonduri alocate	103 140	104 024	102 547	105 166	116 304	531 181
Acoperire necesar	28,35%	15,89%	9,95%	7,03%	5,51%	9,39%
Deficit finanțare	-260 684	-550 548	-928 559	-1 390 040	-1 995 649	-5 125 480
TOTAL fonduri publice						
Fonduri necesare	2 615 870	3 537 767	4 949 550	5 892 318	6 536 954	23 532 459
Fonduri alocate	1 521 170	2 085 643	1 771 838	1 855 712	1 922 588	9 156 951
Acoperire necesar	58,15%	58,95%	35,80%	31,49%	29,41%	38,91%
Deficit finanțare	-1 094 700	-1 452 124	-3 177 712	-4 036 606	-4 614 366	-14 375 508

Sursa: Proiectul de act adițional pe 2023 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025 actualizat, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 21 din 16.06.2023

După cum se observă se preconizează menținerea unui nivel foarte redus de acoperire a necesarului de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare. Deși valoarea medie de 38,91% este în ușoară creștere față de media perioadei 2012-2020, trebuie remarcată creșterea substanțială a deficitului total de finanțare din fonduri publice pentru perioada 2021-2025. Valoarea totală acestui deficit este preconizat să ajungă în perioada 2021-2025 la valoarea de 14,375 miliarde lei, ceea ce înseamnă o medie anuală de 2,875 miliarde lei/an, în creștere cu peste 60% față de media perioadei anterioare. Această creștere semnificativă reprezintă în primul rând rezultatul finanțării publice insuficiente a infrastructurii feroviare, care a condus la creșterea necesarului de finanțare (a se vedea paragraful 2.2.2 de mai sus, în special Figura 8).

Problema este că planul multianual de finanțare a infrastructurii feroviare, stabilit prin contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025 și evidențiat în Tabelul 2 de mai sus nu mai este compatibil cu prevederile legale în vigoare, cu referire în principal la OUG nr. 12/1998. După cum s-a arătat anterior în paragrafele 3.5.2.2 și 3.5.3.1, fondurile publice alocate administratorului infrastructurii feroviare trebuie să acopere integral necesitățile de finanțare stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Ca urmare,

pentru intrarea în legalitate este necesară reconsiderarea planului de finanțare a infrastructurii feroviare prevăzut în contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025 și alocarea de fonduri publice suplimentare care să asigure acoperirea integrală a necesităților de finanțare stabilite prin Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

3.5.4 Finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar

Aparent, finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar reprezintă o problemă care excede domeniului de activitate al CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare române.

În fapt, finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar reprezintă o problemă de maxim interes pentru administratorul infrastructurii feroviare. Veniturile comerciale ale administratorului infrastructurii provin din tarifele achitate de operatorii de transport feroviar pentru serviciile de acces și utilizare a infrastructurii feroviare în vederea operării serviciilor de transport feroviar. După cum s-a arătat în paragraful 2.1.2 de mai sus, cuantumul acestor venituri este direct proporțional cu intensitatea traficului feroviar pe rețeaua administrată de CFR SA. Ca urmare, cuantumul veniturilor comerciale ale CFR SA depinde esențial de finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar deoarece această finanțare are un rol dublu, respectiv:

- pe de o parte, are rolul de a compensa efectele negative ale externalizării costurilor transportului rutier și de a asigura un nivel suficient de competitivitate al transportului feroviar în raport cu transportul rutier care să permită creșterea intensității traficului feroviar și, implicit, creșterea veniturilor CFR SA;
- pe de altă parte, are rolul de a asigura acoperirea costurilor necesare pentru operarea serviciilor de transport și de a permite astfel creșterea performanței și calității acestor servicii de natură să contribuie la creșterea competitivității în raport cu transportul rutier, cu consecințe privind creșterea intensității traficului feroviar și, implicit, creșterea veniturilor CFR SA.

Unele aspecte specifice privind finanțarea publică a operării serviciilor de transport feroviar, diferențiate în raport de particularitățile piețelor relevante, respectiv transporturile de călători și transporturile de marfă sunt analizate în *Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027*. Principalele concluzii ale acestor analize sunt prezentate sintetic în continuare.

În domeniul transportului feroviar de călători, aplicarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 nu a condus la rezultatele așteptate, în sensul că valoarea cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători pe rute terestre a scăzut până la aproape jumătate față de valoarea înregistrată la sfârșitul anului 2007. Pentru comparație, la nivelul UE-28 efectul aplicării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 a constat în creșterea cu 16,5% a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători pe rute terestre.

Această comparație evidențiază faptul că în România nu au fost înțelese și internalizate conceptele juridice de bază ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și nici conceptele economice care au fundamentat acest regulament. A persistat concepția că transportul feroviar de călători nu este eficient economic, iar finanțarea acestuia din fonduri publice constituie o povară pentru bugetul stat deoarece finanțează lipsa de eficiență economică, fără nici un beneficiu pentru societate și pentru economia națională. Ca urmare, compensația de serviciu public a fost subdimensionată în mod consecvent, iar obligația de serviciu public a fost stabilită în limitele permise de fondurile publice alocate.

Pentru viitor, aplicarea consecventă a prevederilor OUG nr. 12/1998, recent modificate prin efectul OUG nr. 107/2022, ar putea permite stoparea declinului actual și migrarea către o tendință de creștere a transportului feroviar de călători și către o tendință de transfer modal către calea ferată a fluxurilor de transport de călători derulate în prezent pe cale rutieră.

În domeniul transportului feroviar de marfă legislația națională este deficitară în ceea ce privește reglementarea finanțării publice. Dimpotrivă, până în anul 2022, finanțarea publică a transportului feroviar de marfă a fost interzisă de facto, prin efectul prevederilor OUG nr. 12/1998.

În anul 2022 OUG nr. 12/1998 a fost modificată și completată prin efectul OUG nr. 107/2022. Unele dintre modificările și completările operate prin OUG nr. 107/2022 vizează inclusiv finanțarea publică a transportului feroviar de marfă. În mod normal, aceste prevederi ar putea fi suficiente pentru a putea permite finanțarea publică a transportului feroviar de marfă, prin intermediul unor instrumente similare celor reglementate în domeniul traficului de călători prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv: obligații de serviciu public, contracte de servicii publice, compensarea

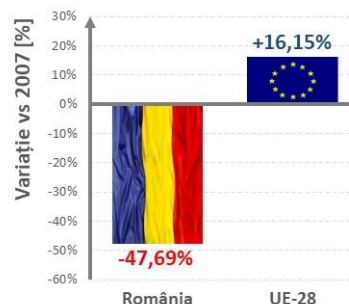


Figura 17 – Variația cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

obligăției de serviciu public. Cu toate acestea, având în vedere practica juridică foarte rigidă din România, mai ales în domeniul finanțării din fonduri publice, este foarte probabil că actualele prevederi ale OUG nr. 12/1998 se vor dovedi insuficiente pentru a permite implementarea unor mecanisme de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar de marfă. În aceste condiții, nu va putea fi atins obiectivul asumat prin PNRR cu privire la creșterea traficului feroviar de marfă cu 25% până în anul 2026. De altfel, în ultima perioadă se constată chiar o tendință de scădere a traficului feroviar de marfă.

3.6 EVOLUȚIA PIEȚEI INTERNE DE TRANSPORT FEROVIAI

3.6.1 Transportul feroviar de călători

Graficele din figura următoare prezintă, pe baza datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre în perioada 1990-2022, din perspectiva volumului de servicii de transport furnizate (volumul de prestații). Modurile de transport relevante pe această piață sunt transportul feroviar și transportul rutier public (realizat cu autocare, autobuze și microbuze).

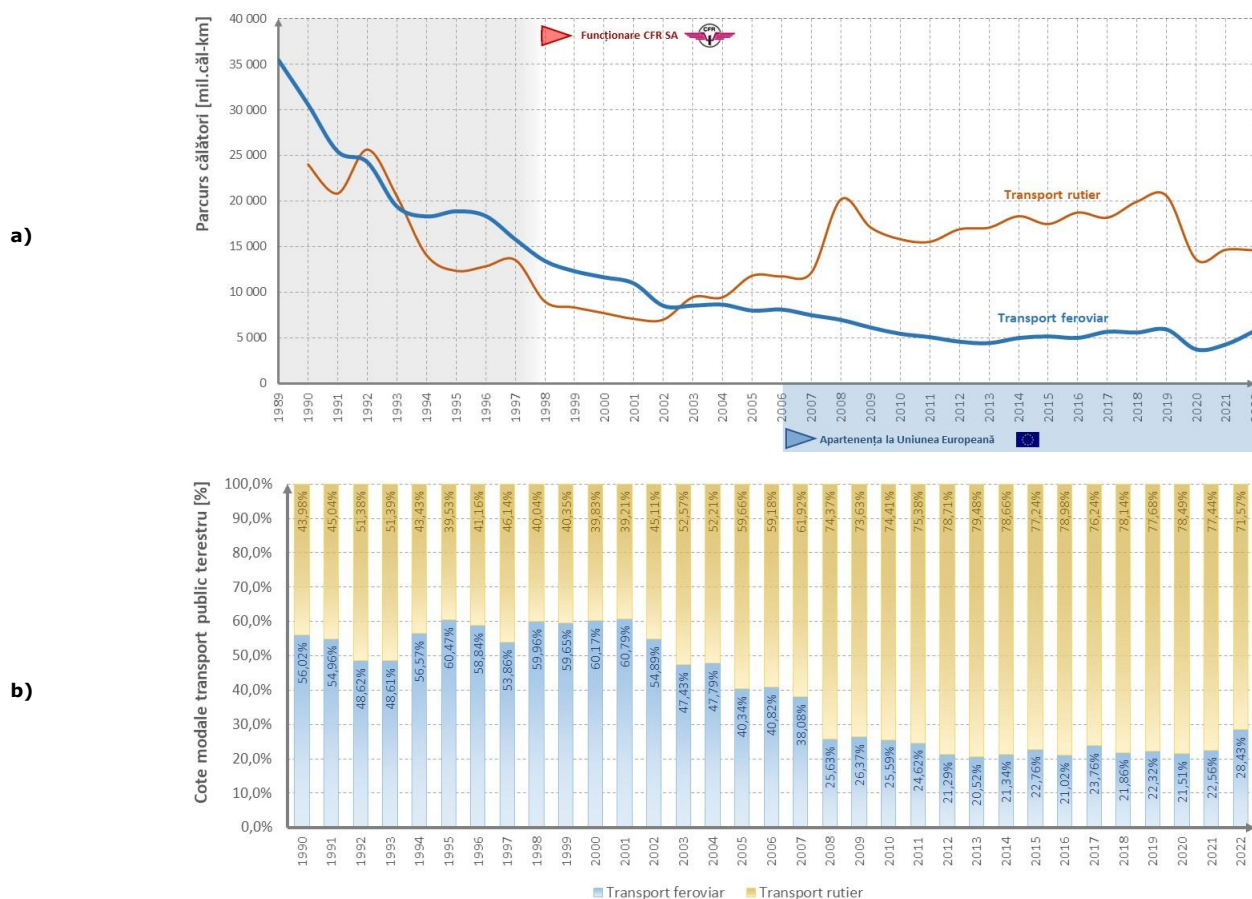


Figura 18 – Evoluția volumului de prestații pe piața transportului public terestru de călători din România
a) Parcursul total al călătorilor [călători-km]
b) Cote modale [%]

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR SA

Graficul din Figura 18-a prezintă evoluția anuală al parcursului total al călătorilor. Se poate observa că evoluția transportului feroviar a fost în mod constant negativă pe această piață, iar scăderea înregistrată a fost extrem de severă, de aproape 86% pe întreaga perioadă analizată. Pentru comparație, transportul rutier public de călători a început să crească din anul 2002, iar tendința de creștere s-a menținut până în prezent (cu excepția anului 2020 când s-a înregistrat o scădere din cauza efectelor epidemiei de COVID-19).

Efectele acestor tendințe diferite se reflectă în evoluția anuală a distribuției modale pe această piață, evidențiată pe graficul din Figura 18-b. Până în anul 2002 transportul feroviar a fost prevalent pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre, după care cota sa modală a început să scadă implacabil. În prezent, cota modală a

transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre este de numai 28,43%, în scădere cu 59,73% față de valoarea de la sfârșitul anului 1990.

Graficele din figura următoare prezintă evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre în perioada 1990-2021, din perspectiva volumului de transport.

Se observă evoluții similare celor menționate anterior, atât în ceea ce privește numărul călătorilor transportați (Figura 19-a), cât și în ceea ce privește distribuția modală a opțiunilor de călătorie (Figura 19-b).

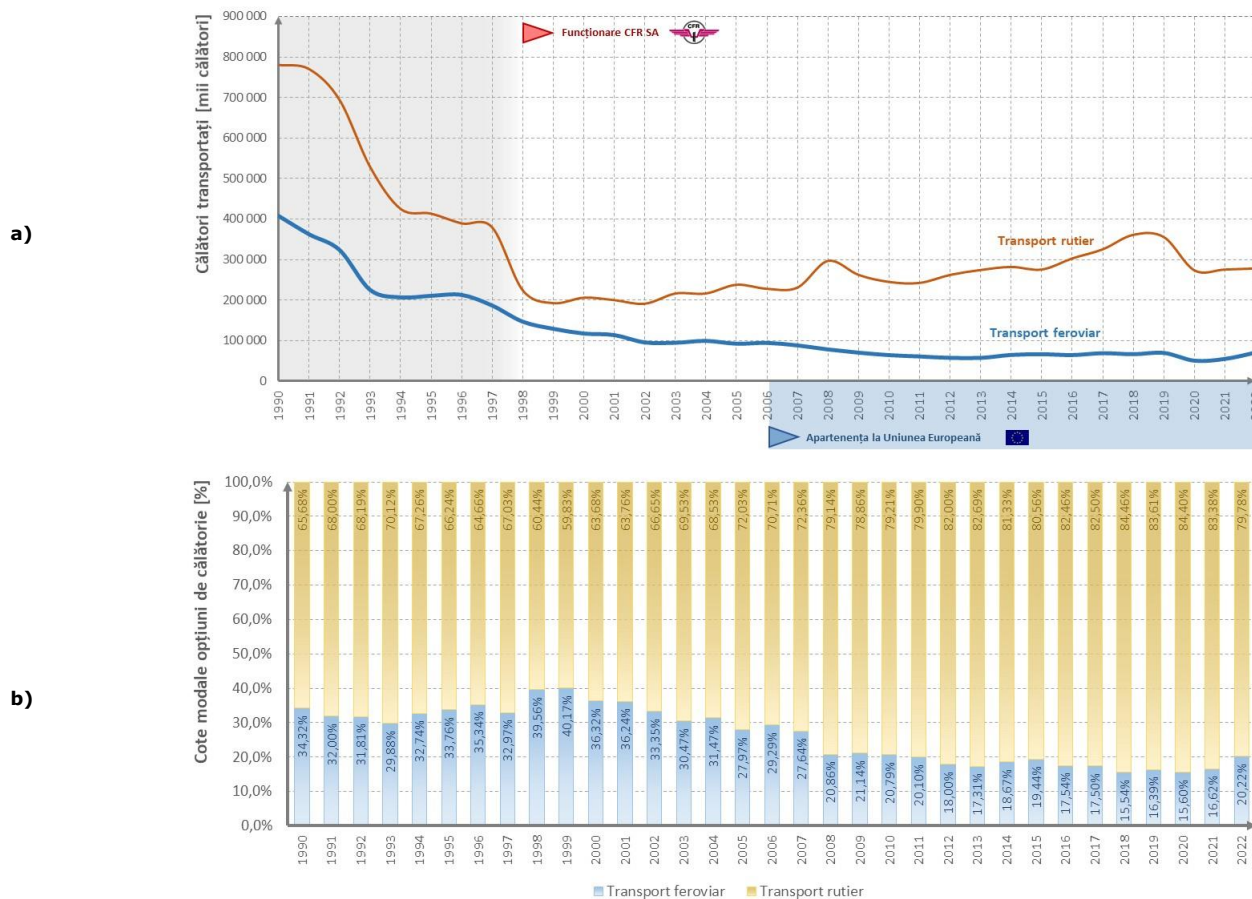


Figura 19 – Evoluția volumului de transport pe piața transportului public terestru de călători din România
a) Călători transportați [nr.călători]
b) Cote opțiuni modale de călătorie [%]

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR SA

Pe aceste grafice au fost marcate două momente de referință, respectiv înființarea CFR SA la data de 1.10.1998 (data reorganizării sistemului feroviar român) și intrarea României în Uniunea Europeană la 1.01.2007. Din această perspectivă trebuie remarcate următoarele aspecte:

- La data înființării CFR SA transportul feroviar era prevalent pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre, ceea ce demonstrează că la acel moment exista o competiție echitabilă și nediscriminatorie între modurile de transport terestru, cel puțin în ceea ce privește transportul public de călători.
- Perioada ulterioară intrării României în Uniunea Europeană coincide practic cu perioada de aplicare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Scăderea continuă a transportului feroviar de călători în această perioadă, atât în ceea ce privește cota modală cât și în ceea ce privește indicatorii cantitativi (parcurs total al călătorilor și număr de călători), demonstrează că prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 au fost aplicate incorect în România și nu au condus la atingerea obiectivelor asumate la nivel european la data adoptării acestui regulament.

Pe graficele din Figura 18 și Figura 19 de mai sus se poate observa o evoluție atipică a pieței transporturilor publice de călători în anul 2022. Transportul rutier public a înregistrat o scădere față de anul anterior în ceea ce privește volumul total al prestațiilor (Figura 18) și o relativă stagnare în ceea ce privește volumul de transport (Figura 19). În ultimii 20 de ani, astfel de evoluții negative au fost înregistrate doar în perioadele de criză economică, adică în anii 2010-2012 și

2020. Deși epidemia COVID-19 este încheiată, iar anul 2021 a părut să marcheze un reviriment al transportului public de călători, transportul rutier public a înregistrat în anul 2022 o scădere surprinzătoare în ceea ce privește volumul prestațiilor, spre deosebire de transportul feroviar care a revenit la valorile anterioare epidemiei COVID-19. În aceste condiții s-a înregistrat o creștere substanțială a cotei modale a transportului feroviar față de anul anterior, care trebuie însă interpretată cu prudență deoarece nu are la bază nici o creștere a performanțelor și/sau a calității serviciilor de transport feroviar ci este doar rezultatul unei conjuncturi aparte.

Datele CFR SA privind parcursul total al trenurilor de călători pe rețeaua feroviară română în primul semestru al anului 2023 evidențiază o creștere cu 4,2% a parcursului total al trenurilor de călători înregistrat la data de 30.06.2023 în raport cu realizările de la data de 30.06.2022. Aceste date sunt convergente cu datele Institutului Național de Statistică cu privire la rezultatele sectorului transporturi în primul semestru al anului 2023. Pornind de la aceste date se poate estima în mod rezonabil că la finalul acestui an sunt de așteptat ușoare creșteri al transportului feroviar de călători atât în ceea ce privește volumul total al prestațiilor (măsurat în călători-km) cât și în ceea ce privește volumul total de transport (măsurat în număr de călători). Datele Institutului Național de Statistică arată însă că transportul rutier de călători a înregistrat o creștere mai mare decât transportul feroviar, ceea ce indică deteriorarea în acest an a cotei modale a transportului feroviar de călători.

Graficele din figura următoare sintetizează datele prezentate mai sus și evidențiază evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre prin prisma a 3 indicatori de referință: parcursul total al călătorilor, călători transportați și cota modală. Sunt prezentate variațiile acestor indicatori în principalele momente de referință (1998, 2007 și 2021) în raport cu valorile înregistrate la începutul perioadei analizate. S-a optat pentru alegerea anului 2021 ca moment de referință având în vedere caracterul atipic al evoluției transportului rutier în anul 2022.

Se observă că evoluția a fost pregnant negativă pentru toți indicatorii, indiferent de perioada analizată. Singura excepție o reprezintă cota modală, care a crescut în perioada 1990-1998.

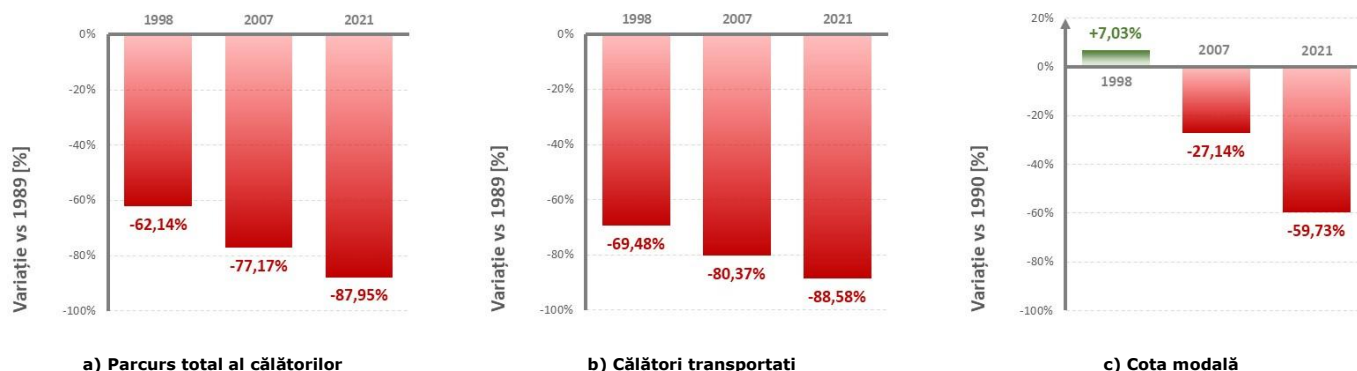


Figura 20 - Evoluția transportului feroviar pe piața transportului public terestru de călători din România - sinteză

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR SA

Graficele din figura următoare prezintă, pe baza datelor Eurostat, evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor terestre de călători din perspectiva cotelor modale. Modurile de transport relevante pe această piață sunt transportul feroviar, transportul rutier public (realizat cu autocare, autobuze și microbuze) și transportul rutier individual (realizat cu autoturisme și motociclete). Perioada analizată este cea ulterioară anului 1998, care coincide cu perioada de funcționare a CFR SA. Graficul din Figura 21-a prezintă evoluția anuală a cotelor modale, iar graficul din Figura 21-b prezintă distribuția modală valabilă în anul 2019 (cele mai recente date publicate de Eurostat).

Se observă din aceste grafice prevalența absolută a transportului rutier pe această piață, care înregistrează în prezent o cotă modală totală de aproape 96%. Transportul feroviar este un mod de transport aproape nesemnificativ pe această piață, cu o cotă modală de numai 4,2%.

Pe de altă parte poate părea surprinzătoare prevalența transportului rutier individual, cu o cotă modală de aproape 80%, în condițiile în care România are cel mai scăzut grad de motorizare individuală dintre statele Uniunii Europene. Explicația constă în calitatea slabă și eficiența scăzută a sistemului național de servicii publice de transport al călătorilor (transport feroviar + transport rutier public) care nu se poate constitui ca o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier individual.

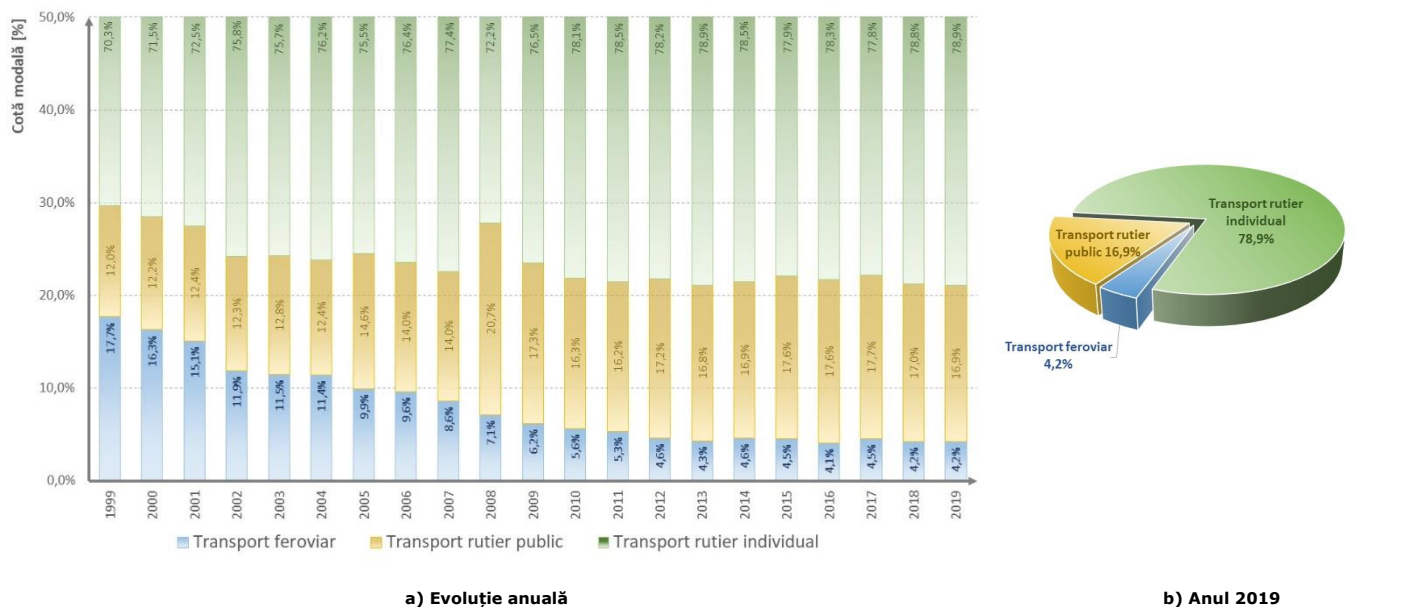


Figura 21 – Cote modale pe piața transporturilor terestre de călători din România

Sursa: Eurostat

Pentru comparație, graficele din figura următoare prezintă situația transportului feroviar pe piața europeană a transportului public de călători pe rute terestre.

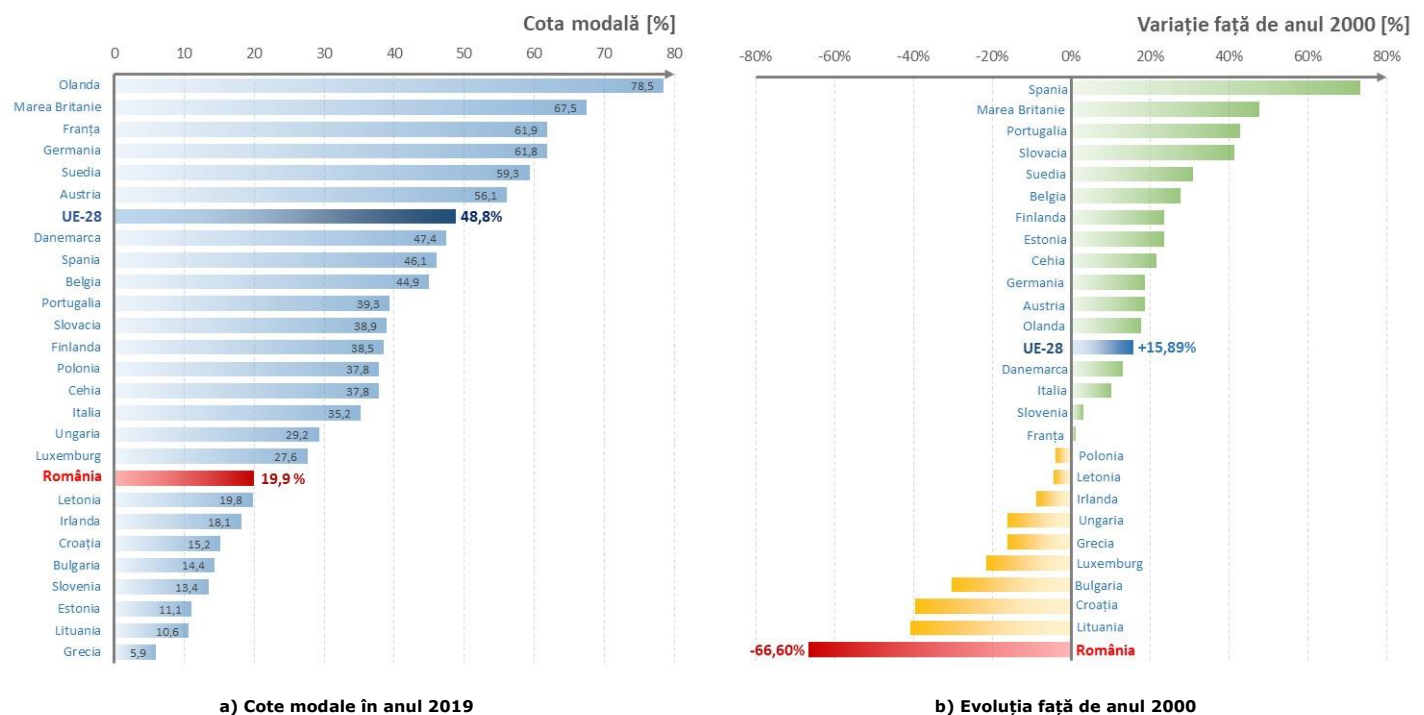


Figura 22 - Situația transportului feroviar în cadrul transportului public terestru de călători din Uniunea Europeană

Sursa: Eurostat

Graficul din Figura 22-a prezintă cotele modale ale transportului feroviar pe această piață în fiecare dintre statele Uniunii Europene (exceptând Malta și Cipru, care nu au rețele feroviare), precum și media la nivelul întregii Uniuni. Se observă că transportul feroviar este prevalent pe această piață sau tinde să devină prevalent în majoritatea statelor europene dezvoltate din punct de vedere economic. Aceasta demonstrează eficacitatea reglementărilor instituite prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește susținerea transportului feroviar de călători în scopul valorificării avantajelor economice ale acestuia în beneficiul societății și a economiilor naționale.

România, cu o cotă modală situată la cca o treime din cota modală medie înregistrată la nivelul întregii Uniuni, se situează în plutonul statelor care nu sunt preocupate de valorificarea avantajelor transportului feroviar de călători. De altfel, graficul din Figura 22-b arată că România se situează pe ultimul loc dintre statele membre din perspectiva

evoluției cotei modale a transportului feroviar pe această piață în perioada 2000-2019. În condițiile în care ansamblul Uniunii Europene a înregistrat în această perioadă un progres de 15,89% iar unele state precum Spania, Marea Britanie, Portugalia și Slovacia au progresat cu peste 40%, România a înregistrat o contracție de 66,6% a cotei modale a transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători pe rute terestre, cea mai mare dintre toate statele membre ale Uniunii. Aceste date indică o neglijare totală a transportului feroviar de călători și o nesincronizare flagrantă cu politicile Uniunii Europene în domeniul transporturilor de călători.

De fapt, datele prezentate mai sus reflectă angajarea transportului feroviar de călători din România într-o spirală a declinului (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus), care reprezintă o consecință a practicilor consecutive de externalizare excesivă a costurilor transportului rutier, precum și a practicilor de subfinanțare din fonduri publice a transportului feroviar de călători și a infrastructurii feroviare.

3.6.2 Transportul feroviar de marfă

Evoluția transportului feroviar de marfă prezintă multiple similitudini cu evoluția transportului feroviar de călători, prezentată în paragraful anterior.

Graficele din figura următoare prezintă, pe baza datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor de marfă pe rute terestre în perioada 1988-2022, din perspectiva volumului de servicii de transport furnizate (volumul de prestații). Modurile de transport relevante pe această piață sunt transportul feroviar și transportul rutier.

Graficul din Figura 23-a prezintă evoluția anuală al parcursului total al mărfurilor. Se poate observa că evoluția transportului feroviar a fost în mod constant negativă pe această piață, iar scăderea înregistrată a fost extrem de severă. Pentru comparație, transportul rutier de marfă a început să crească din anul 2001, iar tendința de creștere s-a menținut până în prezent (cu excepția anului 2020 când s-a înregistrat o scădere din cauza efectelor epidemiei de COVID-19).

Efectele acestor tendințe diferite se reflectă în evoluția anuală a distribuției modale pe această piață, evidențiată pe graficul din Figura 23-b. Până în anul 2000 transportul feroviar a fost prevalent pe piața transporturilor de marfă pe rute terestre, după care cota sa modală a început să scadă implacabil. În prezent, cota modală a transportului feroviar pe piața transporturilor de marfă pe rute terestre este de numai 17,15%, în scădere cu 72,68% față de valoarea de la sfârșitul anului 1990.

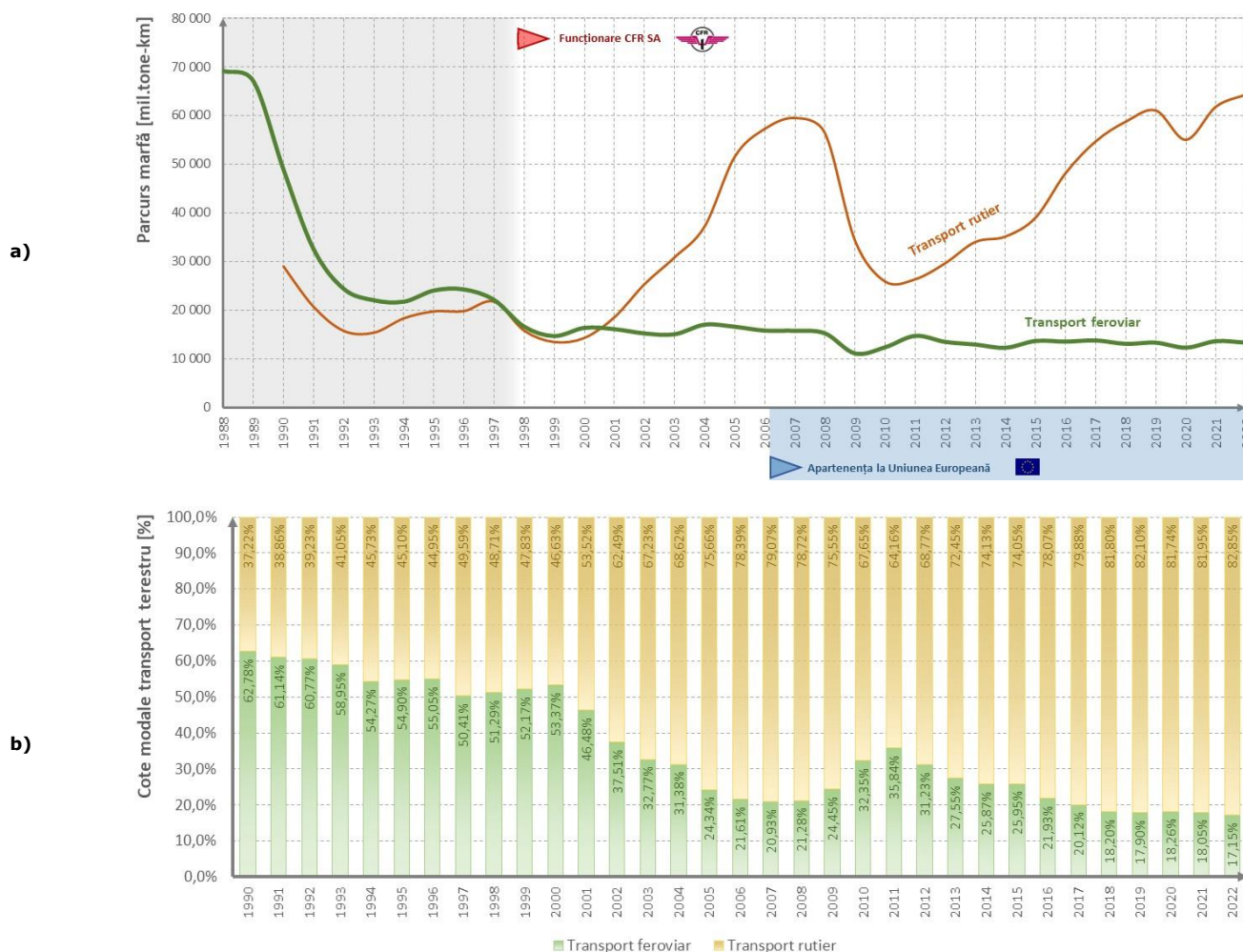


Figura 23 – Evoluția volumului de prestații pe piața transportului terestru de marfă din România
a) Parcursul total al mărfurilor [tone-km]
b) Cote modale [%]

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR SA

Graficele din figura următoare prezintă evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor de marfă pe rute terestre în perioada 1990-2021, din perspectiva volumului de transport. Se observă evoluții similare celor menționate anterior, atât în ceea ce privește volumul de transport (Figura 24-a), cât și în ceea ce privește distribuția modală a opțiunilor de transport (Figura 24-b).

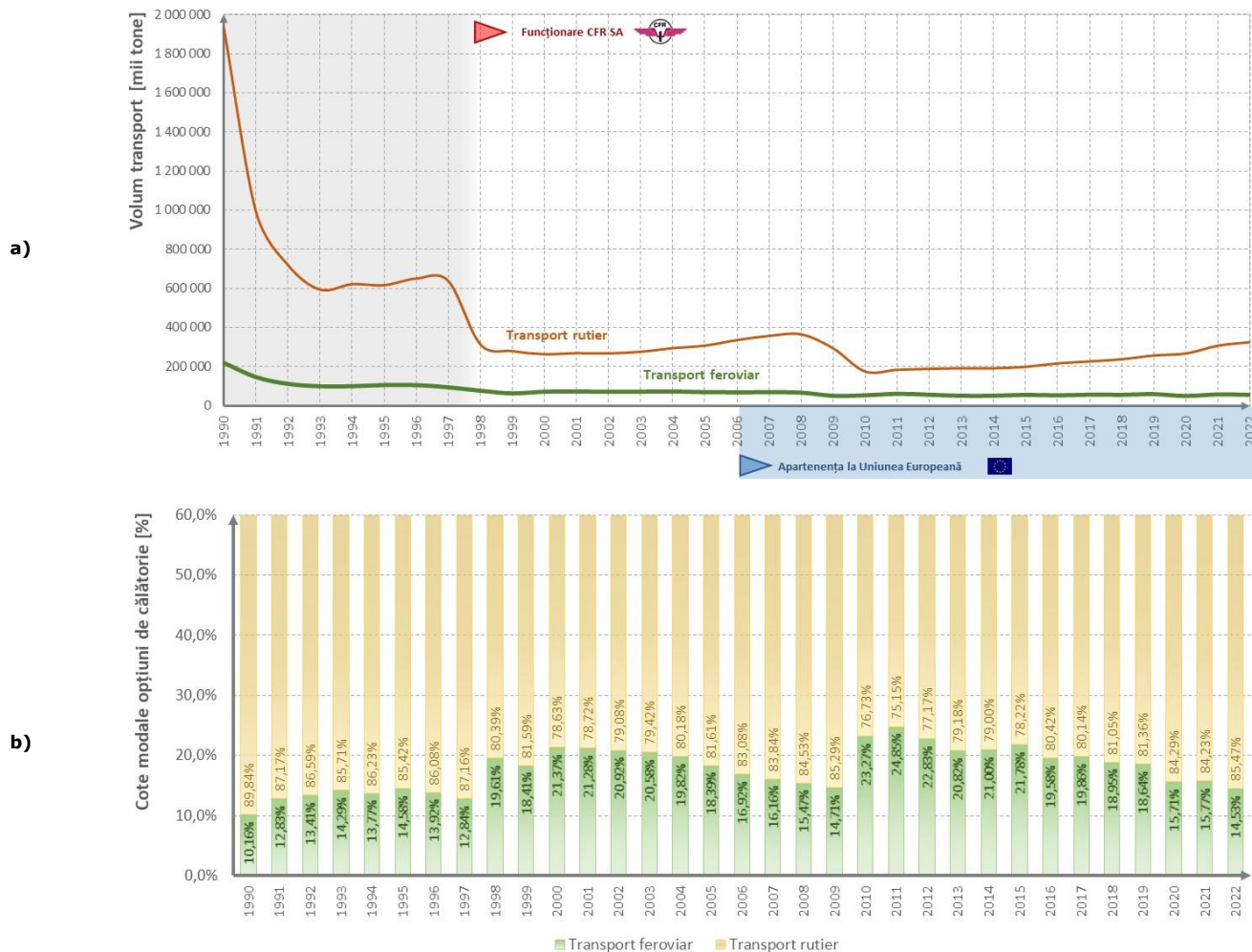


Figura 24 – Evoluția volumului de transport pe piața transportului terestru de marfă din România

a) Marfă transportată [mii tone]
b) Cote opțiuni modale de transport [%]

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR SA

Graficele din figura următoare sintetizează datele prezentate mai sus și evidențiază evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor de marfă pe rute terestre prin prisma a 3 indicatori de referință: parcursul total al mărfurilor, marfă transportată și cota modală. Sunt prezentate variațiile acestor indicatori în principalele momente de referință (1998, 2007 și prezent) în raport cu valorile înregistrate la începutul perioadei analizate.

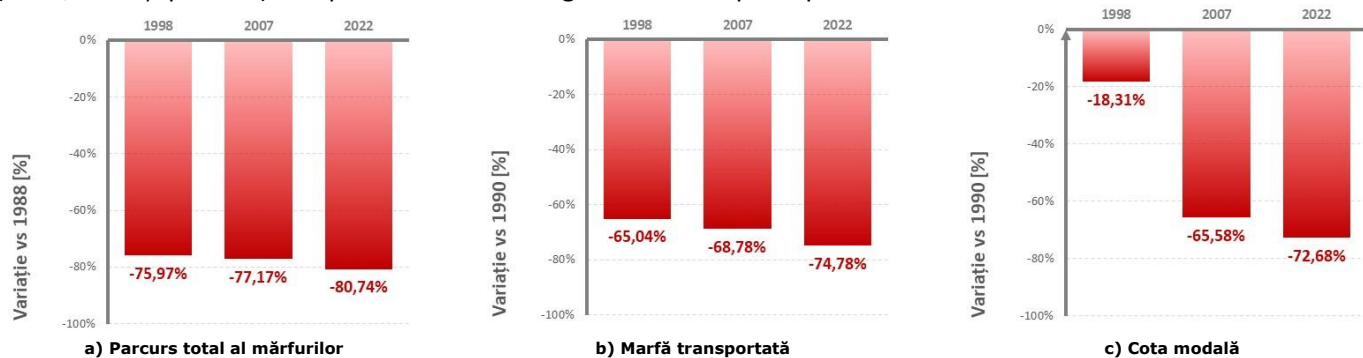
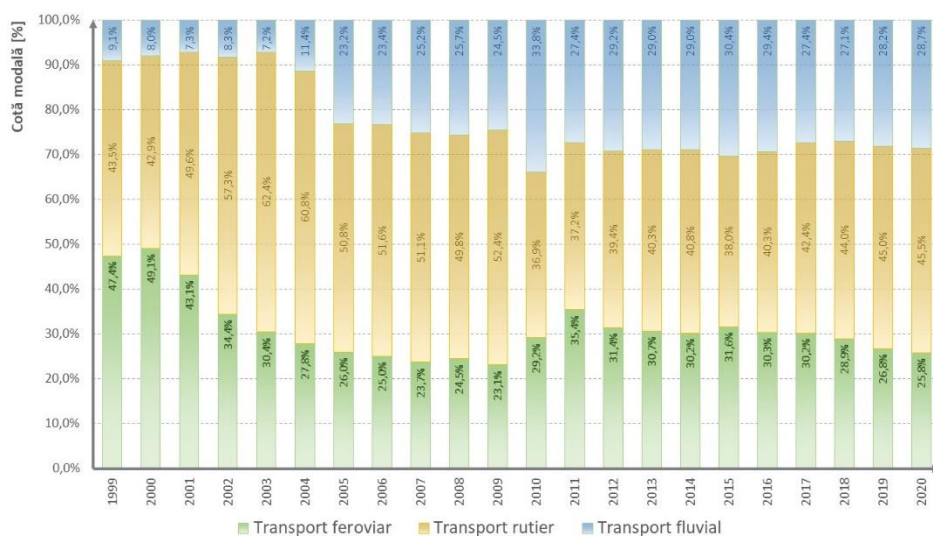


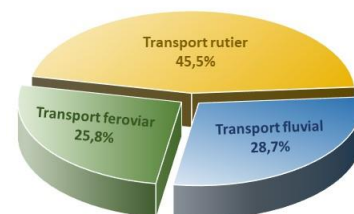
Figura 25 - Evoluția transportului feroviar pe piața transportului terestru de marfă din România - sinteză

Se observă că evoluția a fost pregnant negativă pentru toți indicatorii, indiferente de perioada analizată.

Graficele din figura următoare prezintă, pe baza datelor Eurostat, evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor terestre de marfă din perspectiva cotelor modale. Modurile de transport relevante pe această piață sunt transportul feroviar, transportul rutier și transportul fluvial. Perioada analizată este cea ulterioară anului 1998, care coincide cu perioada de funcționare a CFR SA. Graficul din Figura 26-a prezintă evoluția anuală a cotelor modale, iar graficul din Figura 26-b prezintă distribuția modală valabilă în anul 2020 (cele mai recente date publicate de Eurostat).



a) Evoluție anuală



b) Anul 2020

Figura 26 – Cote modale pe piața transporturilor de marfă din România

Sursa: Eurostat

Se observă din aceste grafice prevalența transportului rutier, care înregistrează în prezent o cotă modală totală de 45,5%. Transportul feroviar are pe această piață o cotă modală de 25,8%, relativ similară cu cea a transportului fluvial.

Pentru comparație, graficele din figura următoare prezintă situația transportului feroviar pe piața europeană a transportului de marfă pe rute terestre.

Graficul din Figura 27-a prezintă cotele modale actuale ale transportului feroviar pe această piață în fiecare dintre statele Uniunii Europene (exceptând Malta și Cipru, care nu au rețele feroviare), precum și media la nivelul întregii Uniuni. Se observă că România înregistrează o cotă modală a transportului feroviar pe această piață superioară atât mediei înregistrate la nivelul Uniunii Europene cât și valorilor înregistrate în statele europene dezvoltate din punct de vedere economic. Această situație aparent paradoxală este explicabilă prin prisma următoarelor elemente:

- în tot spațiul comunitar transportul feroviar de marfă se reduce practic exclusiv la transportul expedițiilor de marfă de mari dimensiuni, care se realizează cu trenuri complete;
- în aceste condiții, cota modală superioară a transportului de marfă din România reflectă existența unui sector industrial caracterizat printr-un nivel redus de prelucrare a produselor, motiv pentru care predomină transportul mărfurilor de masă, cu nivel redus de prelucrare.

Trebuie menționat că există unele diferențe între datele Eurostat și datele Institutului Național de Statistică (INS), care pot fi observate prin analiza comparativă a graficelor prezentate în cadrul acestui paragraf. Diferențele sunt explicabile prin faptul că cele două instituții utilizează definiții diferite ale mărimilor analizate. De exemplu, datele INS se referă exclusiv la transportul de marfă pe rute interurbane, pe când Eurostat ia în considerare inclusiv transportul urban.

Graficul din Figura 27-b prezintă evoluția cotelor modale ale transportului feroviar pe piața transportului terestru de marfă în perioada 2000-2020. Se observă că această cotă a înregistrat o scădere la nivelul Uniunii Europene, ceea ce evidențiază focalizarea politicilor comunitare asupra transportului feroviar de călători, care este prevalent în cadrul transportului feroviar. Cu toate acestea, unele state europene au reușit să asigure creșterea consistentă a cotei modale a transportului feroviar de marfă, ajungând chiar să dubleze această cotă în cazul Olandei.

În România, cota modală a transportului feroviar a înregistrat în această perioadă o scădere de 30,08%, ceea ce înseamnă mai mult decât dublul scăderii înregistrate la nivelul întregii Uniuni.

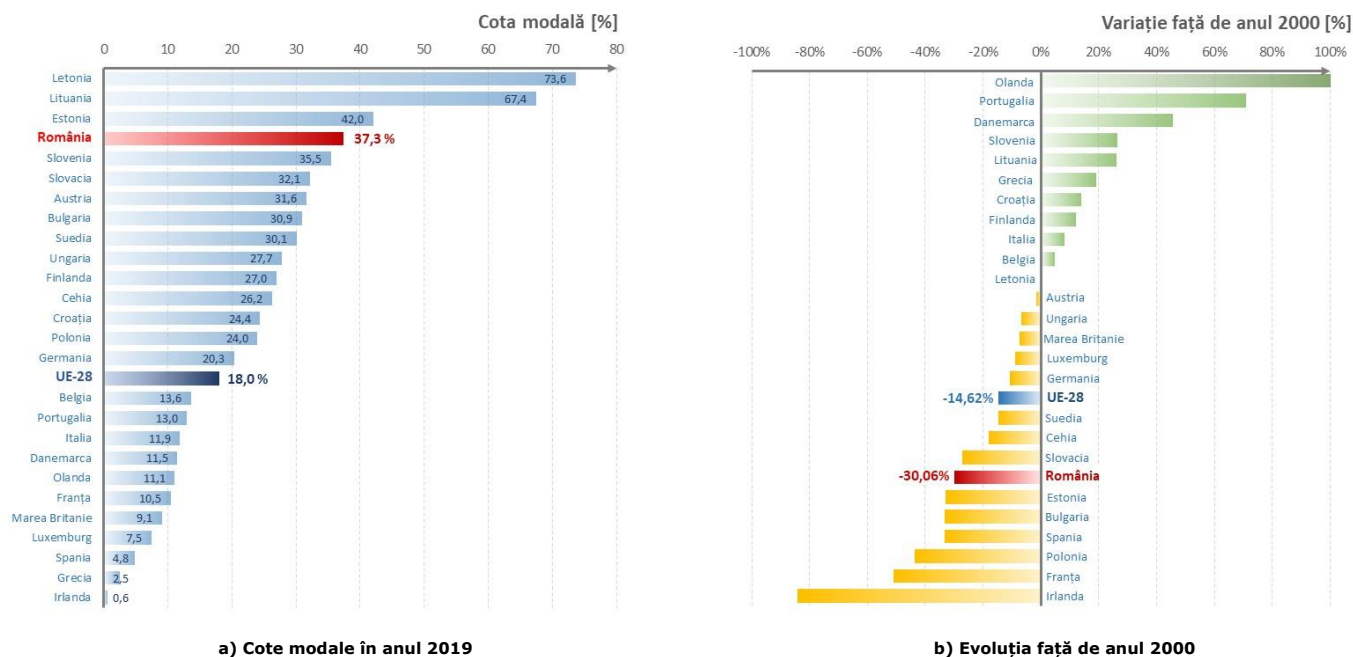


Figura 27 - Situația transportului feroviar în cadrul transportului terestru de marfă din Uniunea Europeană

Sursa: Eurostat

Datele CFR SA privind parcursul total al trenurilor de marfă pe rețeaua feroviară română în primul semestru al anului 2023 evidențiază o scădere cu 6,99% a parcursului total al trenurilor de marfă înregistrat la data de 30.06.2023 în raport cu realizările de la data de 30.06.2022. Evoluții similare sunt evidențiate și de Institutul Național de Statistică în ceea ce privește volumul de mărfuri transportate și parcursul total al mărfurilor. Pornind de la aceste date se poate estima în mod rezonabil că la finalul acestui an sunt de așteptat noi scăderi ale transportului feroviar de marfă atât în ceea ce privește volumul total al prestațiilor (măsurat în tone-km) cât și în ceea ce privește volumul total de transport (măsurat în tone). Pe de altă parte, datele Institutului Național de Statistică arată însă că transportul rutier de călători a înregistrat o creștere față de anul 2022, ceea ce indică perpetuarea tendinței de scădere a cotei modale a transportului feroviar de marfă. Această tendință îngrijorătoare de scădere a traficului feroviar de marfă este explicabilă în parte prin tendința de scădere a sectorului industrial. Este însă probabilă inclusiv o continuare a tendinței de migrare a clienților către sectorul rutier, ca urmare prețurilor foarte atractive ale transporturilor rutiere, favorizate de externalizarea masivă a costurilor acestui mod de transport.

Totalitatea datelor prezentate mai sus reflectă angajarea transportului feroviar de marfă din România într-o spirală a declinului (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus), care reprezintă o consecință a practicilor consecutive de externalizare excesivă a costurilor transportului rutier, precum și a deciziei de eliminare completă a finanțării publice a acestui domeniu.

3.7 INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ - PREZENTARE SINTETICĂ

3.7.1 Caracteristici principale

Rețeaua feroviară română este prezentată schematic în figura următoare. Figura evidențiază inclusiv traseul celor 8 magistrale ale rețelei feroviare.

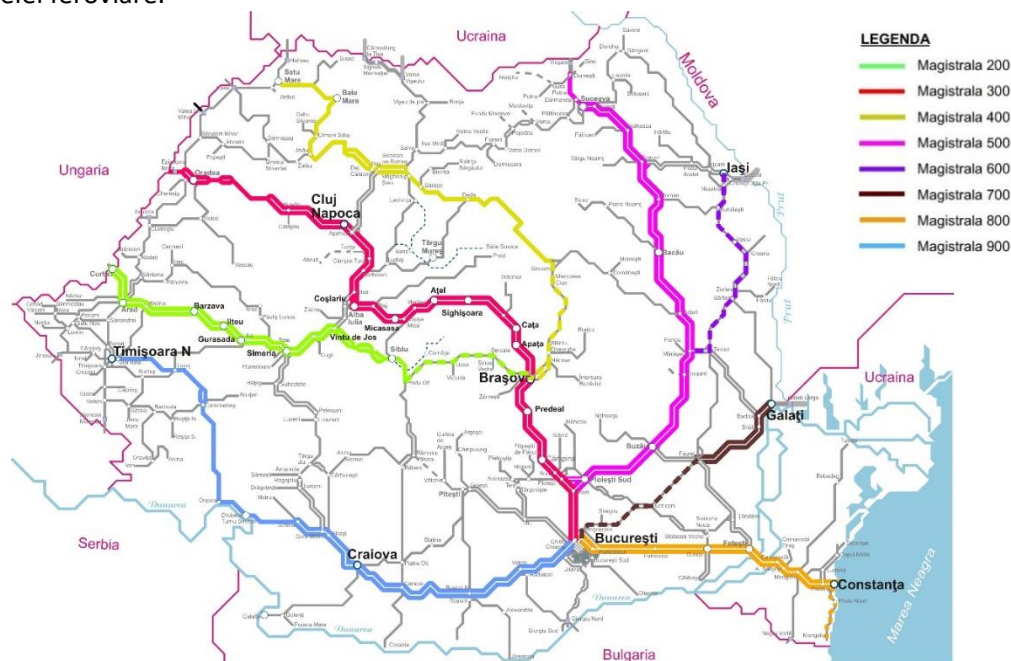


Figura 28 – Rețeaua feroviară română

Analizele prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare evidențiază o serie de atuuri ale infrastructurii feroviare existente, importante din perspectiva susținerii mobilității populației precum și din perspectiva asigurării unui nivel adecvat de competitivitate al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport. Astfel:

- Rețeaua feroviară română are o lungime suficient de mare, care plasează România pe locul 6 între statele Uniunii Europene prin prisma acestui criteriu.
- Rețeaua este distribuită echilibrat pe întreg teritoriul național, ceea ce constituie o caracteristică favorabilă susținerii eficiente a mobilității persoanelor și mărfurilor.
- Parametrii tehnici proiectați ai infrastructurii feroviare sunt adecvați pentru susținerea unui nivel suficient de ridicat de competitivitate al serviciilor de transport feroviar de călători și marfă. Tabelul următor prezintă situația actuală a vitezelor tehnice proiectate (valori medii ponderate).

Tabelul 3 – Viteze tehnice proiectate ale rețelei feroviare române

	Total rețea	Magistrale								Total magistrale
		100 (900)	200	300	400	500	600	700	800	
Viteza proiectată [km/h]	100,97	114,93	116,18	120,17	90,45	118,88	111,92	108,93	142,46	109,10

Sursa: Date companie

- Acoperirea geografică completă a teritoriului național și distribuția geografică echilibrată a rețelei feroviare constituie atuuri importante din perspectiva accesibilității serviciilor de transport feroviar.
- Densitatea rețelei feroviare române în raport de populație, de 533,5 km/1.000.000 locuitori, se situează peste media UE-28 (429,4 km/1.000.000 locuitori) și plasează România pe locul 14 din acest punct de vedere.

Principalele caracteristici ale rețelei feroviare române sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 4 – Caracteristicile principale ale rețelei feroviare române

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	77
17.	Instalații CED cu post de comandă computerizat	15
18.	Instalații CED	558
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

Sursa: Documentul de Referință al Rețelei CFR - Anexa 5

Acest tabel evidențiază și unele puncte slabe ale rețelei feroviare române, cu referire în principal la ponderea redusă a liniilor duble, de doar 27,45% din lungimea rețelei, și la ponderea redusă a liniilor electrificate, de doar 37,92%. Acestea reprezintă puncte slabe din perspectiva dezvoltării companiei și a infrastructurii în vederea susținerii dezvoltării transportului feroviar și transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport.

3.7.2 Degradarea infrastructurii feroviare

Tabelul următor dezvăluie magnitudinea dramatică a degradării infrastructurii feroviare din România. Tabelul prezintă situația existentă la finele anului 2021 privind depășirea termenelor de scadență la reînnoire pentru principalele categorii de elemente (subsisteme) ale infrastructurii feroviare.

Se observă că ponderea elementelor de infrastructură feroviară care au depășit termenele de scadență la reînnoire este de peste 60% pentru practic toate subsistemele infrastructurii feroviare publice.

Tabelul 5 – Elemente ale infrastructurii feroviare publice care au depășit termenele de scadență la reînnoire

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente în anul 2021	Scadente la reînnoire			
			Anul 1990		Anul 2021	
			Nr U.M.	[%]	Nr U.M.	[%]
Linii curente și directe (lungime desfășurată)	km.	13 545	1 364	10,1	10 247	75,7
Poduri	buc.	4 565	1 171	25,7	2 985	65,4
Podete	buc.	13 124	1 119	8,5	9 130	69,6
Terasamente	km.	15 062	116	0,8	9 673	64,2
Tuneluri	buc.	188	24	12,8	110	58,5
Instalații de semnalizare în stații (SCB)	buc.	1 025	386	37,7	946	92,3
Instalații de semnalizare în linie curentă (BLA)	km.	7 876	2 750	34,9	6 692	85,0
Linii electrice de contact	km.	8 349	770	9,2	6 405	76,7
Linii electrice joasă tensiune (LES, LEA)	km.	3 881	2 965	76,4	3 328	85,8
Substații de tracțiune electrică	buc.	73	7	9,6	46	63,0
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	159	0	0,0	119	74,8

Sursa: Date companie

În ultima coloană a tabelului au fost evidențiate situațiile extrem de îngrijorătoare înregistrate la categoriile de elemente ale infrastructurii care exercită influențe semnificative asupra performanțelor circulației trenurilor, respectiv:

- Liniile curente și directe, pe care se derulează efectiv circulația trenurilor. Peste 75% din lungimea desfășurată a acestor linii a depășit deja termenele de scadență la reînnoire. Pentru a înțelege amploarea fenomenului de degradare a liniilor de cale ferată trebuie precizat că în ultimii 10 ani media depășirii termenelor de scadență la reînnoire a fost de cca 350 km/an, iar media anuală a lucrărilor de reînnoire a fost de mai puțin de 10 km/an
- Sistemele de semnalizare feroviară, prin care se asigură fluenta și siguranța circulației trenurilor. Peste 85% dintre aceste instalații au depășit termenele de scadență la reînnoire.

După cum se arată în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, depășirea termenelor de scadență la reînnoire înseamnă creșterea foarte accentuată a probabilității de defectare, ca efect al uzurii acumulate, cu consecințele evidențiate sintetic în paragraful următor. În mod normal, creșterea probabilității de defectare este temperată prin acțiuni de mentenanță preventivă și/sau corectivă, respectiv întreținere curentă și reparații. În condițiile în care cheltuielile CFR SA privind întreținerea și reparațiile au fost limitate drastic din cauza finanțării publice insuficiente (a se vedea paragraful 3.5.3.2 de mai sus), creșterea probabilității de defectare a elementelor infrastructurii feroviare este practic în afara oricărui control.

Creșterea probabilității de defectare a elementelor infrastructurii feroviare înseamnă inclusiv creșterea probabilității de apariție a defectărilor periculoase sau potențial periculoase pentru siguranța circulației trenurilor. Această situație este deosebit de îngrijorătoare, deoarece menținerea unui nivel acceptabil al riscului asociat situațiilor potențial periculoase necesită reducerea vitezei de circulație a trenurilor. La limită, se poate ajunge însă chiar la situația sistării totale a traficului pe anumite porțiuni ale rețelei feroviare.

În contextul degradării infrastructurii feroviare ca efect al acumulării restanțelor la reînnoire, trebuie menționată în mod special problema vechimii lucrărilor de artă (poduri, podete, tuneluri) existente pe rețeaua CFR. Astfel, un număr de 4 974 poduri și podete (28,1% din total) au o vechime mai mare de 100 de ani, iar un număr de 7 368 poduri și podete (41,6% din total) au o vechime cuprinsă între 50 și 100 ani. În aceste condiții, având în vedere inclusiv faptul că 47% din numărul total de poduri și podete au durata normală de funcționare expirată¹⁵, efectuarea ciclurilor de reînnoire conform normativelor în vigoare este vitală pentru asigurarea exploatării feroviare în condiții de siguranță. Situația este similară și în cazul tunelurilor, unde 20% au o vechime mai mare de 100 de ani, iar 64% au vechimi cuprinse între 40 și 100 de ani.

¹⁵ Conform normativelor în vigoare (HG nr. 2139/2004) durata normală de funcționare a podurilor și podetelor feroviare a fost stabilită la 40 de ani

3.7.3 Utilizarea infrastructurii feroviare

După cum s-a arătat anterior, veniturile proprii (comerciale) ale administratorului infrastructurii feroviare sunt practic direct proporționale cu parcursul total al trenurilor pe rețeaua feroviară aflată în administrarea acestuia (a se vedea paragraful 2.1.2 de mai sus).

Ca urmare, din perspectiva CFR SA - în calitate sa de administrator al infrastructurii - evoluția transportului feroviar de călători și de marfă din România, prezentată sintetic în paragrafele anterioare, se reflectă în evoluția intensității traficului feroviar pe rețeaua CFR.

Graficele din figura următoare prezintă evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română în perioada 1989-2023¹⁶. Graficul din Figura 29-a prezintă evoluția valorilor anuale ale intensității traficului feroviar, detaliate pe tipuri de trafic: trafic de călători și trafic de mărfuri. Se observă că, pe fondul evoluției generale negative a transportului feroviar din România, intensitatea traficului pe rețeaua feroviară a suferit o contracție severă, de aproape 70% pe întreaga perioadă analizată. Ca urmare, în prezent intensitatea traficului feroviar înregistrează valori extrem de reduse, respectiv:

- trafic total: 22,29 trenuri/zi
- trafic de călători: 16,72 trenuri/zi
- trafic de marfă: 5,57 trenuri/zi

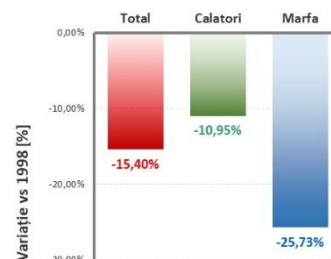
Cea mai consistentă scădere a intensității traficului feroviar s-a înregistrat în perioada 1990-1998, pe fondul declinului galopant al economiei naționale. Declinul a continuat și după anul 1998 (Figura 29-c), din cauza externalizării masive a costurilor transportului rutier și a finanțării publice deficitare a transportului feroviar.



a) Variație anuală



b) Variație în perioada 1989-2023



c) Variație în perioada 1998-2023

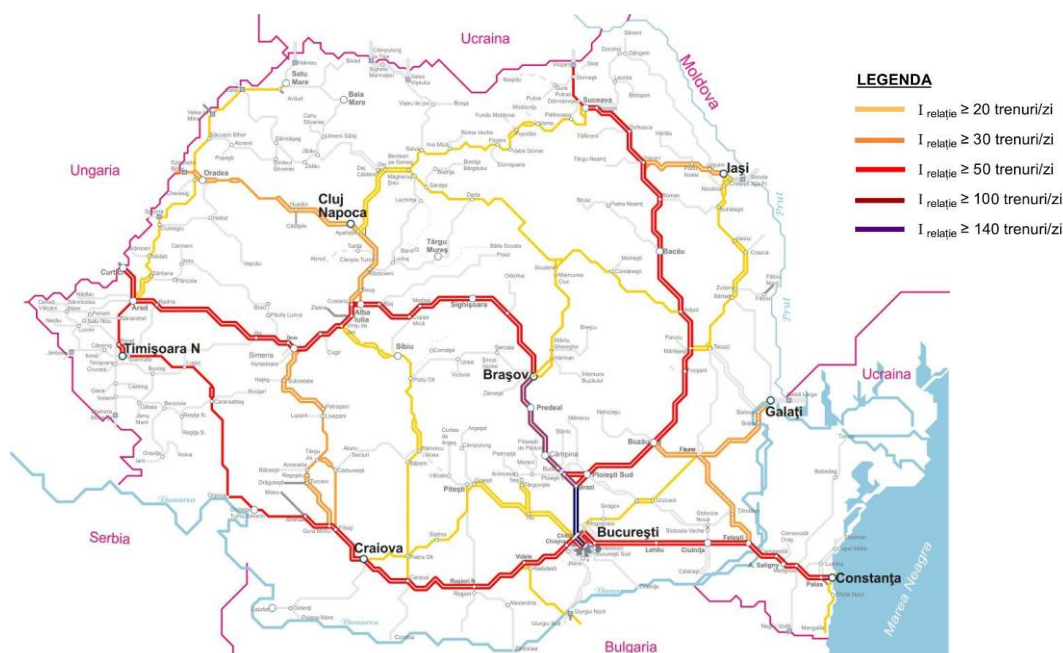
Figura 29 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română

Sursa: Date companie

Analiza comparativă a graficelor din Figura 29-b și Figura 20-a de mai sus arată că, deși parcursul total al călătorilor pe calea ferată a scăzut în această perioadă cu 87,95%, intensitatea traficului feroviar de călători a scăzut doar cu 25,31%. Altfel spus, numărul trenurilor de călători circulate a scăzut mult mai puțin decât volumul total al călătoriilor efectuate pe calea ferată. Aceasta înseamnă, în principal, scăderea numărului mediu de călători per tren circulat. De fapt, aceste cifre reflectă efortul SNCFR și, ulterior, al CFR Călători, de a menține serviciile de transport feroviar de călători pe majoritatea relațiilor de transport feroviar, în vederea susținerii mobilității cetățenilor, cu prețul utilizării mai puțin eficiente a trenurilor de călători.

Figura următoare, preluată din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, prezintă relațiile de transport caracterizate prin valori mai ridicate ale intensității traficului feroviar.

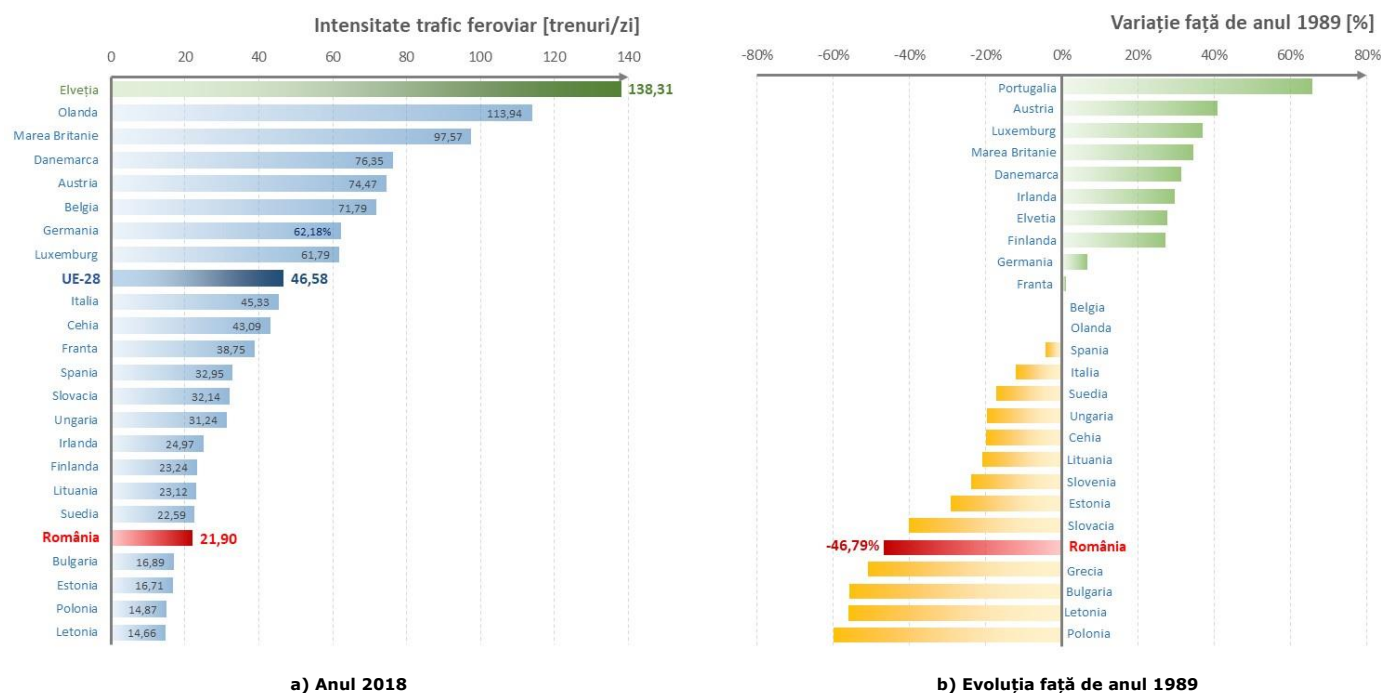
¹⁶ Pentru anul 2023 s-au luat în considerare datele valabile la data de 30.06.2023


Figura 30 – Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar

Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare

Corelând informațiile prezentate în această figură cu valorile medii extrem de reduse ale intensității traficului la nivelul întregii rețele feroviare, rezultă că secțiile feroviare secundare (marcate cu gri pe figura de mai sus) sunt caracterizate prin servicii de transport feroviar cu o frecvență foarte redusă, fapt care explică în bună măsură lipsa de atractivitate pentru clienți a transportului feroviar.

Pentru comparație, graficele din figura următoare prezintă, pe baza datelor furnizate de Uniunea Internațională a Căilor ferate (UIC), situația la nivel european în ceea ce privește intensitatea traficului pe rețelele feroviare naționale. Analiza vizează toate statele Uniunii Europene (mai puțin Malta și Cipru), plus Elveția – statul care deține cel mai performant sistem feroviar din Europa.


a) Anul 2018
b) Evoluția față de anul 1989
Figura 31 – Intensitatea traficului pe rețele feroviare din Europa

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC)

Graficul din Figura 31-a prezintă un clasament al statelor europene analizate din perspectiva valorilor medii ale intensității traficului feroviar înregistrate în anul 2018 (cele mai recente date statistice publicate de UIC). Clasamentul este dominat de statele europene dezvoltate economic, fapt care reconfirmă interesul acestor state pentru transportul

feroviar care este considerat un motor important al dezvoltării economice. România este situată în subsolul acestui clasament, cu o valoare a intensității traficului feroviar care este de peste două ori mai mică decât media UE-28 și de peste șase ori mai mică decât valoarea înregistrată în Elveția.

Graficul din Figura 31-b prezintă un clasament al statelor europene analizate din perspectiva evoluției intensității traficului feroviar ulterior anului 1989. România, cu o scădere de 46,79%, se situează și în acest caz în subsolul clasamentului, fapt care evidențiază diferențele majore față de statele dezvoltate economic în ceea ce privește abordarea transportului feroviar.

CAP. 4 PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA COMPANIEI

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

4.1	Obiective strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare.....	68
4.1.1	Obiective strategice generale	68
4.1.2	Obiective strategice specifice	70
4.2	Acțiuni strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	71
4.2.1	Acțiuni strategice privind creșterea veniturilor companiei	71
4.2.2	Acțiuni strategice privind reducerea costurilor companiei	72
4.2.3	Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european	72
4.3	Măsuri necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei	73
4.3.1	Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier	73
4.3.2	Implementarea planului de acțiune pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	75
4.3.3	Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare	80
4.3.4	Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători	81
4.3.5	Reînnoirea și extinderea parcului de material rulant pentru transportul feroviar de călători	84
4.3.6	Susținerea dezvoltării transportului feroviar de marfă	85

Planul strategic privind dezvoltarea CFR SA se bazează în mod esențial pe Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, document strategic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, aprobat prin HG nr. 985/2020.

4.1 OBIECTIVE STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA COMPANIEI ȘI A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a identificat două obiective strategice generale, respectiv:

A: Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, care derivă din interesul național privind creșterea eficienței economice a sistemului național de transport în vederea consolidării competitivității economiei naționale.

B: Integrarea în spațiul feroviar unic european, care derivă din interesul național privind integrarea economiei naționale în economia comunitară și privind realizarea obligațiilor asumate de România în calitate de stat membru al Uniunii Europene.

Din perspectiva strategiei de dezvoltare a companiei aceste obiective generale ale politicii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii trebuie instanțiate în raport de interesele specifice ale CFR SA, compania care administrează infrastructura feroviară din România.

4.1.1 Obiective strategice generale

Primul obiectiv strategic general privind dezvoltarea companiei este

Obiectiv strategic general nr. 1: Creșterea veniturilor companiei

care vizează creșterea veniturilor proprii (comerciale) ale companiei prin creșterea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar ca efect al îmbunătățirii parametrilor de performanță și calitate ai infrastructurii feroviare.

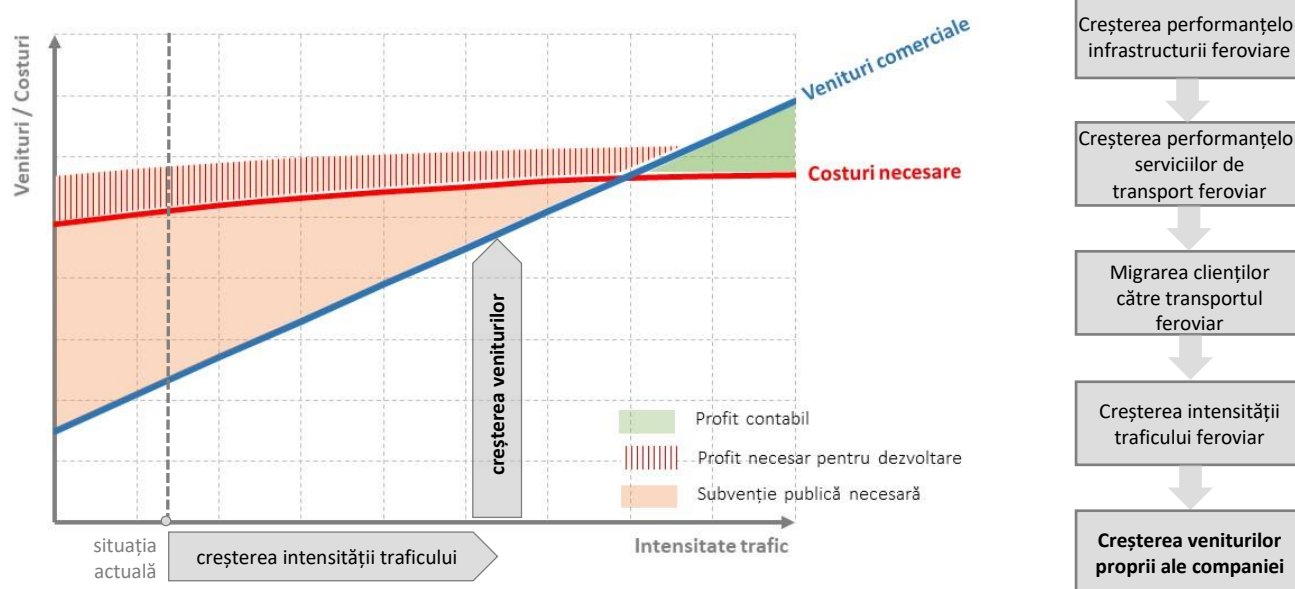


Figura 32 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a companiei

Din perspectiva considerentelor prezentate mai sus în paragraful 2.1.2 „Sustenabilitatea economică a transportului feroviar”, pentru atingerea acestui obiectiv preocupările companiei trebuie focalizate asupra creșterii parametrilor de performanță ai infrastructurii feroviare, ceea ce va conduce la creșterea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar. Aceasta înseamnă creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu serviciile similare oferite de alte moduri de transport, ceea ce va conduce la comutarea progresivă a opțiunilor clienților pentru transportul pe calea ferată, cu consecințe privind creșterea

intensității traficului feroviar și, implicit, cu consecințe privind creșterea veniturilor proprii ale administratorului infrastructurii feroviare. Aceste corelări sunt prezentate sintetic în figura de mai sus.

Sunt necesare următoarele precizări cu privire la acest obiectiv strategic general privind dezvoltarea companiei:

- Obiectivul vizează creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport și, ca urmare, este un obiectiv derivat din obiectivul strategic general A: *Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă* definit în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.
- Creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport prin îmbunătățirea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar reprezintă o abordare complementară, specifică domeniului de competență al companiei, în raport cu creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar care reprezintă o prioritate strategică a Ministerului în vederea asigurării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport.

În ceea ce privește creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar în raport cu prețurile serviciilor similare oferite de alte moduri de transport, pe lângă prioritățile strategice de competență Ministerului Transporturilor și Infrastructurii evidențiate în capitolul anterior trebuie evidențiate și acțiunile strategice complementare care sunt de competență administratorului infrastructurii și care trebuie să vizeze limitarea tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare. Ca urmare, al doilea obiectiv strategic general privind dezvoltarea CFR SA este

Obiectiv strategic general nr. 2: Reducerea costurilor companiei

În esență, acest obiectiv strategic vizează optimizarea costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare prin creșterea productivității activităților specifice.

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

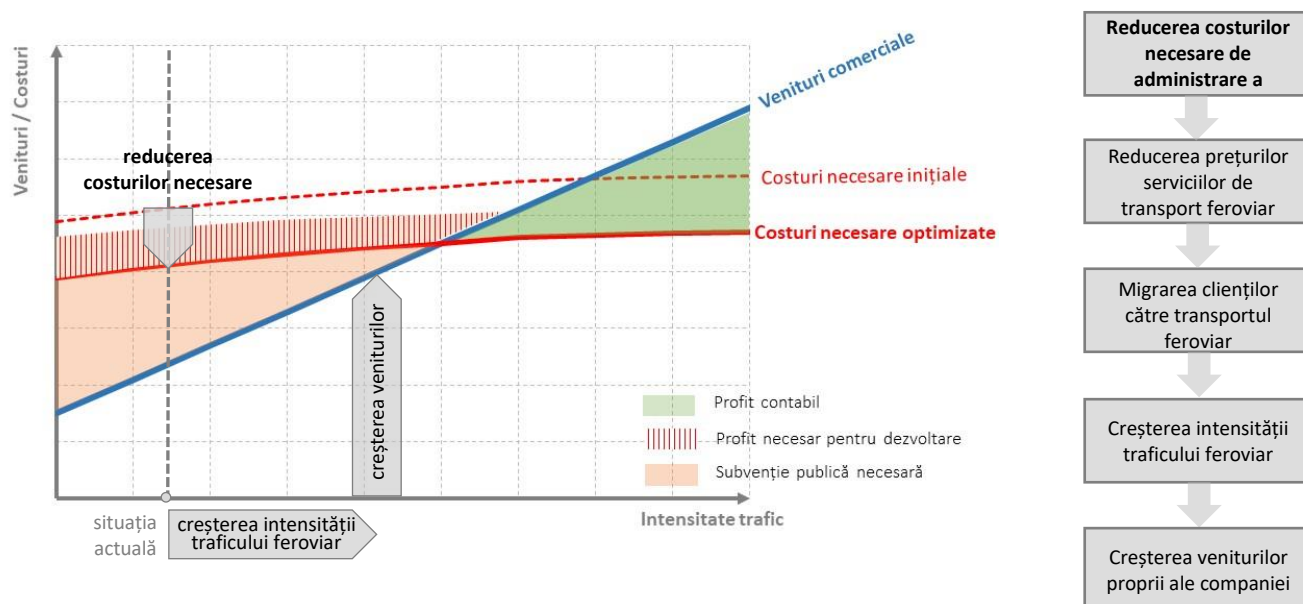


Figura 33 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a companiei

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

Al treilea obiectiv strategic general privind dezvoltarea companiei este

Obiectiv strategic general nr. 3: Integrarea în spațiul feroviar unic european

În acest caz este vorba despre preluarea obiectivului strategic general B din Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Acest obiectiv nu necesită instanțiere, deoarece în acest caz interesele specifice ale companiei coincid cu interesele strategice ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

4.1.2 Obiective strategice specifice

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

Tabelul 6 – Obiective strategice generale și specifice ale strategiei de dezvoltare a companiei

Obiective strategice generale	Obiective strategice specifice
1. Creșterea veniturilor companiei	1.1 Creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară
	1.2 Creșterea vitezelor comerciale realizate. Creșterea punctualității trenurilor
	1.3 Menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor
	1.4 Creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare
	1.5 Îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare
	1.6 Creșterea competitivității transportului feroviar de călători
	1.7 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă
	1.8 Creșterea veniturilor aferente altor activități ale companiei
2. Reducerea costurilor companiei	2.1 Creșterea productivității activităților de administrare a infrastructurii feroviare
	2.2 Raționalizarea rețelei feroviare și a activităților de administrare a acesteia
	2.3 Consolidarea capacității de administrare eficientă a infrastructurii feroviare
3. Integrarea în spațiul feroviar unic european	3.1 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale
	3.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T
	3.3 Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză
	3.4 Susținerea mobilității militare

4.2 ACȚIUNI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA COMPANIEI ȘI A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

Pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate acțiunile strategice necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. Ca urmare, strategia de dezvoltare a companiei trebuie structurată în obiective strategice generale, obiective strategice specifice și acțiuni strategice aferente obiectivelor specifice.

4.2.1 Acțiuni strategice privind creșterea veniturilor companiei

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

Tabelul 7 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor companiei

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 feroviare
		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	Creșterea gradului de electrificare a rețelei feroviare
		1.4.2	Creșterea eficienței managementului distribuției energiei electrice
	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 pasagerilor
		1.6.2	Susținerea logistică a serviciilor cadențate de transport feroviar al pasagerilor
		1.6.3	Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității
		1.6.4	Creșterea accesibilității transportului feroviar de pasageri
		1.6.5	Creșterea nivelului de calitate și eficiență a serviciilor de transport feroviar de pasageri
	1.7 Creșterea competitivității transportului feroviar de marfă		
		1.7.1	Promovarea transportului intermodal 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 intermodale de marfă
		1.8.4	Restructurarea modelului de business privind valorificarea activelor companiei

4.2.2 Acțiuni strategice privind reducerea costurilor companiei

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

Tabelul 8 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor companiei

Obiective strategice		Direcții de acțiune strategică
Generale	Specifice	
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 administrare 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	

4.2.3 Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european

Tabelul următor prezintă într-o manieră sintetică obiectivele strategice specifice asociate fiecărui obiectiv general și direcțiile de acțiune strategică necesare pentru realizarea obiectivului strategic general nr. 3: *Integrarea în spațiul feroviar unic european*.

Tabelul 9 – Sinteza planului strategic privind integrarea în spațiul feroviar unic european

Obiective strategice		Direcții de acțiune strategică
Generale	Specifice	
3	Integrarea în spațiul feroviar 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 / East-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	

4.3 MĂSURI NECESARE PENTRU A ASIGURA FEZABILITATEA DEZVOLTĂRII COMPANIEI

Dezvoltarea companiei este posibilă exclusiv în contextul dezvoltării generale a transportului feroviar din România și a inițierii și susținerii transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport. Planul strategic de dezvoltare a CFR SA, compania care administrează infrastructura feroviară din România, este definit în ipoteza implementării 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.

Ca urmare, în cele ce urmează vor fi prezentate sintetic principalele elemente care condiționează dezvoltarea transportului feroviar din România prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și mărfuri. Implicit, aceste elemente condiționează fezabilitatea dezvoltării CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare.

4.3.1 Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier

După cum s-a arătat anterior, internalizarea costurilor externe ale transportului rutier reprezintă principala modalitate de a restabili o competiție echitabilă și nediscriminatorie între modurile de transport terestru, ceea ce ar conferi transportului feroviar o șansă de dezvoltare și de valorificare a avantajelor sale tehnico-economice intrinseci.

România are în prezent cele mai mici taxe de utilizare a infrastructurii rutiere, ceea ce a condus la o rată foarte scăzută a recuperării costurilor externe generate de acest mod de transport. Conform unui studiu recent al Comisiei Europene, România recuperează doar 16% din totalul costurilor externe generate de transportul rutier, față de 55% media la nivel european. Această rată foarte scăzută generează costuri anuale ale economiei naționale legate de susținerea transportului rutier de aproape 6% din PIB, față de numai 1,82% din PIB media la nivel european.

În paragraful 2.3.2 „Creșterea costurilor economiei naționale privind transporturile” s-a arătat că adoptarea unor măsuri de internalizare parțială a costurilor externe ale transportului rutier care să conducă la o rată de recuperare de la beneficiari a acestor costuri comparabilă cu media europeană (55%) ar genera o tendință naturală de migrare a clienților către calea ferată. Ca urmare, costurile suportate de economia națională cu privire la transportul rutier s-ar diminua cu peste 12 miliarde euro/an, ceea ce ar reprezenta cca 3,88% din PIB. Având în vedere că

- costurile externe ale transportului rutier sunt suportate majoritar de la bugetul de stat,
- economia obținută anual prin internalizarea parțială a costurilor externe ale transportului rutier excede cu mult necesarul anual de finanțare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare,

rezultă că ***fondurile obținute prin efectul măsurilor de internalizare parțială a costurilor externe ale transportului rutier ar fi suficiente pentru a acoperi integral necesitățile de finanțare publică a infrastructurii feroviare***, asigurând astfel degrevarea bugetului de stat de acest efort.

Uniunea Europeană recomandă internalizarea costurilor externe ale transportului rutier prin taxarea în raport de distanță a transporturilor rutiere comerciale (autocare, autobuze, microbuze, camioane) și dimensionarea acestor taxe astfel încât să acopere costurile de infrastructură, de mediu, de siguranță, de accidente etc într-o proporție comparabilă cu costurile similare suportate de transportul feroviar. De altfel, o astfel de obligație a fost impusă României prin Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR), care prevede elaborarea și adoptarea până la 30 iunie 2023 a unui pachet legislativ pentru internalizarea costurilor externe ale transportului rutier (jalonul nr. 59 din Componenta 4: Transport sustenabil).

Prin prisma considerentelor prezentate, este esențial ca această oportunitate de reechilibrare a competiției intermodale să nu fie ratată, de exemplu prin escamotarea necesităților de reglementare sub forma unor tarife excesiv de reduse și/sau prin stabilirea unor termene excesiv de îndepărtate pentru aplicarea noilor tarife.

Problema este că în cursul lunii iulie a acestui an a fost adoptată o lege privind tarifarea transporturilor rutiere, respectiv **Legea nr. 226/2023¹⁷, care nu rezolvă problema reechilibrării competiției între modurile de transport terestru**. Din perspectiva obiectivului privind echilibrarea competiției intermodale prin internalizarea costurilor externe ale transportului rutier Legea nr. 226/2023 prezintă o multitudine de deficiențe, dintre care cele mai semnificative sunt:

- a) Legea vizează taxarea transporturilor rutiere doar pe rețeaua de drumuri naționale, ceea ce înseamnă doar cca 20% din lungimea totală a rețelei rutiere din România. Aceasta înseamnă că utilizarea infrastructurii rutiere române este gratuită pentru 80% din lungimea totală a acesteia.
- b) Taxarea în raport de distanță este limitată doar la transportul de marfă cu vehicule cu masă totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone. Acest mod de taxare se va aplica abia începând din anul 2026.
- c) Eficiența taxării în raport de distanță a transporturilor rutiere de marfă va fi dată de cuantumul tarifelor care urmează a fi stabilite prin ordin al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii. Conform legii, acest tarif va lua în considerare doar costurile aferente mentenanței și exploatării rețelei de drumuri naționale și costurile generate de poluarea atmosferică. Nu sunt luate în considerare o serie de categorii semnificative de costuri externe, precum costurile generate de accidentele rutiere sau costurile privind siguranța transportului rutier, fapt care pune sub semnul întrebării atingerea obiectivului privind echilibrarea competiției între modurile de transport terestru.
- d) Se menține externalizarea masivă a costurilor transportului rutier public de călători, deoarece acest tip de transport nu numai că nu este supus taxării în raport de distanță dar este exceptat de la orice formă de taxare inclusiv pe rețeaua de drumuri naționale. Altfel spus, în cazul transportului rutier public de călători statul își asumă integral costurile privind infrastructura, costurile privind acoperirea efectelor poluării, costurile privind acoperirea efectelor accidentelor rutiere, costurile privind siguranța circulației pe drumurile publice etc.

În aceste condiții, nu este de așteptat ca aplicarea acestei legi să conducă la o creștere semnificativă a gradului de recuperare a costurilor externe ale transportului rutier față de nivelul actual de 16%. Ca urmare, este de așteptat că se va menține în continuare ecartul foarte mare între transportul rutier și cel feroviar în ceea ce privește recuperarea costurilor externe ale modurilor de transport, ecart evidențiat în paragraful 2.2.1 de mai sus. Implicit, aplicarea Legii nr. 226/2023 nu va conduce decât în măsură nesemnificativă la echilibrarea competiției între modurile de transport terestru și va menține nivelul foarte ridicat al costurilor suportate de economia națională în legătură cu transportul rutier.

După cum s-a arătat în paragraful 2.3.2 de mai sus, menținerea acestui nivel foarte ridicat de externalizare a costurilor transportului rutier, contrar politicilor Uniunii Europene în domeniu, generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de cca. 4% din PIB. În condițiile în care în prezent se depun eforturi pentru reducerea cu cca 2% a deficitului bugetar, este dificil de înțeles lejeritatea cu care este acceptată menținerea unor pierderi anuale la nivel de 4% din PIB.

Mai mult, menținerea prin decizii administrative a handicapului competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier este de natură să pericliteze inclusiv angajamentul asumat prin PNRR privind creșterea cu 25% până în anul 2026 a transportului feroviar de călători și de marfă.

Având în vedere considerentele prezentate mai sus, inclusiv efectele negative privind fezabilitatea dezvoltării CFR SA prin implementarea Planului de administrare și a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare, una dintre prioritățile imediate ale Consiliului de Administrație al companiei trebuie să fie colaborarea strânsă cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea reconsiderării conceptuale a Legii nr. 226/2023 și implementării unor măsuri legale de natură să conducă în mod real la internalizarea costurilor externe ale transportului rutier și la echilibrarea competiției între modurile de transport terestru.

¹⁷ Legea nr. 226 din 14 iulie 2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 659 din 18 iulie 2023

4.3.2 Implementarea planului de acțiune pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport

Prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) România și-a asumat obligația creșterii transportului feroviar de călători și de marfă cu 25% până în anul 2026. În vederea atingerii acestor ținte, PNRR prevede obligația adoptării până la sfârșitul anului 2021 a următoarelor documente:

- un plan de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport, și
- un plan investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în perioada 2021-2030

Aceste obligații fac obiectul jalonului nr. 69 din Componenta 4: Transport sustenabil a PNRR.

Pentru îndeplinirea acestor obligații au fost adoptate următoarele acte normative:

- a) HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, modificată și completată prin HG nr. 652/2022;
- b) HG nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României. Prin această Hotărâre a fost aprobat Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021—2030

Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă aprobat prin HG nr. 1302/2021 este un plan strategic cuprinzător de dezvoltare a transportului feroviar din România, care definește priorități strategice esențiale în toate domeniile transportului feroviar:

- dezvoltarea infrastructurii feroviare, prin implementarea riguroasă a Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025;
- creșterea competitivității transportului feroviar de călători;
- creșterea competitivității transportului feroviar de marfă, cu focalizare asupra pieței expedițiilor de marfă de dimensiuni mici.

Din perspectiva fezabilității planului strategic de dezvoltare a CFR SA, prezentat sintetic mai sus, este esențială implementarea integrală a acestui *Program de acțiune*, deoarece ar asigura cadrul favorabil pentru stoparea declinului companiei și migrarea către o evoluție ascendentă.

Trebuie avut în vedere că *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021 reprezintă o obligație asumată de statul român prin PNRR, iar această obligație vizează inclusiv realizarea și finalizarea acțiunilor prevăzute în cadrul acestui program.

Chiar dacă unele acțiunile strategice aprobate prin HG nr. 1302/2021 au fost demarate, există din nefericire destule cazuri în care termenele de finalizare au expirat iar acțiunile respective sunt încă în stadiu incipient sau nici măcar nu au fost demarate. În cele ce urmează sunt prezentate, cu titlu de exemplu, câteva extrase din sinteza acțiunilor necesare pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport, prevăzută în anexa la HG nr. 1302/2021¹⁸, care se referă la acțiuni care nu au fost realizate la termenele prevăzute.

¹⁸ Modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

Exemplul nr. 1: Referitor la finanțarea infrastructurii feroviare

Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede ca acțiune necesară pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare „Redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecventă a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii”. Scopul acestei acțiuni este asigurarea conformității cu prevederile Directivei 2012/34/UE și ale Legii nr. 202/2016 care prevăd obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin alocarea de fonduri publice la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare (a se vedea paragraful 3.5.2.1 de mai sus).

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
D - Dezvoltarea infrastructurii feroviare				
1	D.1	Redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecventă a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii prin actul adițional aferent anului 2022	Q2 - 2022	MTI-DTF MTI-DE

Această acțiune ar fi trebuit finalizată la data de 30.06.2022, astfel încât rezultatele să fie aplicabile începând cu anul 2023. Acțiunea nu a fost realizată până la data prezentă, iar consecința o reprezintă menținerea unui plan de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare care este subdimensionat și care nu este conform cu prevederile legislației în vigoare (a se vedea paragraful 3.5.3.1 de mai sus). După cum se arată în paragraful 3.5.3.2 de mai sus, actualul plan multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare asigură, în perioada 2021-2025, o acoperire a necesarului de finanțare în proporție de doar 38,91%, ceea ce corespunde unui deficit de finanțare cumulativ de peste 14 miliarde de lei.

Exemplul nr. 2: Referitor la creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători

În scopul compensării efectelor externalizării masive a costurilor generate de transportul rutier de călători și asigurarea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători cel puțin în raport cu prețurile serviciilor similare de transport rutier public al călătorilor, Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede ca acțiune necesară pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare „Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual”.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
C - Traficul de călători				
C.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
4	C.1.1	Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Include: a) dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligației de serviciu public; c) asigurarea materialului rulant necesar realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători; d) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători; e) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători; f) corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor.	anual, începând din 2022	ARF MTI-DTF MTI-DE

În anul 2022 au fost încheiate contractele de servicii publice privind transportul feroviar de călători în perioada 2023-2032, acțiune care ar fi trebuit să contribuie de o manieră determinantă la consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Problema este că aceste contracte nu au fost

concepute astfel încât să conducă la atingerea obiectivelor stabilite prin *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*. Astfel:

În ceea ce privește pct. a) dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători, analiza prezentată sintetic în paragraful următor arată că, cel puțin pentru perioada 2023-2026, acest obiectiv nu a fost atins.

În ceea ce privește pct. b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor de transport feroviar călători care fac obiectul obligației de serviciu public, concepția obligației de serviciu public reglementată prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 vizează stabilirea unor prețuri suficient de mici astfel încât să permită transportului feroviar de călători să concureze cu transportul rutier public și care să fie suficient de atractive încât să conducă inclusiv la atragerea unor clienți care, în alte condiții, ar prefera transportul individual cu autoturisme. Cu toate acestea, începând de la 1 iulie 2022 tarifele serviciilor de transport feroviar de călători au fost mărite cu 20% prin efectul Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 548/2022. Emiterea acestui act normativ este de natură să afecteze suplimentar competitivitatea transportului feroviar de călători în raport cu transportul rutier, în sensul amplificării deficitului de competitivitate a transportului feroviar pe piața transporturilor de călători pe rute terestre. De fapt, se pare că rațiunea emiterii acestui act normativ a fost pe de o parte compensarea deficitului de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar de călători înregistrat în anul 2022, iar pe de altă parte asigurarea condițiilor pentru a facilita pe viitor alocarea unor sume mai mici pentru compensarea din fonduri publice a diferenței dintre costurile și veniturile aferente realizării obligațiilor de serviciu public pentru transportul feroviar de călători.

În ceea ce privește pct. c) asigurarea materialului rulant necesar realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători, problema este analizată în paragraful 4.3.5 de mai jos. Suplimentar trebuie menționat că, în condițiile subdimensionării compensației de serviciu public, este foarte dificil – mai ales pentru CFR Călători, principalul operator de transport feroviar de călători – să demareze un program de achiziție în leasing a materialului rulant necesar.

În ceea ce privește pct. d) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători, analiza prezentată sintetic în paragraful 4.3.4 de mai jos arată că acest obiectiv nu a fost atins prin forma actuală a contractului de servicii publice.

În ceea ce privește pct. e) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători, analiza prezentată sintetic în paragraful 4.3.4 de mai jos arată că nici acest obiectiv nu a fost atins prin forma actuală a contractului de servicii publice. Cel puțin în perioada 2023-2026 se menține practica profund eronată de a dimensiona obligația de serviciu public în raport de fondurile publice alocate pentru compensarea dintre costurile și veniturile aferente realizării obligațiilor de serviciu public pentru transportul feroviar de călători.

În ceea ce privește pct. f) corelarea obligațiilor de serviciu public de interes național și a celor de interes local pentru transportul feroviar al călătorilor, problema nu este încă de actualitate deoarece până în prezent nu au fost instituite obligații de serviciu public de transport local pentru transportul feroviar de călători.

Sintetizând considerentele prezentate mai sus se poate concluziona că încheierea contractelor de servicii publice privind transportul feroviar de călători pentru perioada 2023-2032 nu a adus nici o contribuție pozitivă în ceea ce privește creșterea competitivității transportului feroviar de călători în raport cu transportul rutier. Singurele efecte pozitive ale acestor contracte de servicii publice sunt, pe de o parte, amânarea unei competiții directe a operatorilor români de transport feroviar de călători cu operatori străini mult mai competitivi, iar pe de altă parte predictibilitatea oferită de existența unor contracte pe 10 ani, care ar trebui să faciliteze operatorilor de servicii publice obținerea unor credite pentru finanțarea programelor proprii de dezvoltare.

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

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

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

- superioritatea economică intrinsecă a transportului feroviar, demonstrată la nivel internațional (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai sus) și
- superioritatea infrastructurii rutiere în ceea ce privește lungimea, gradul de acoperire geografică și accesibilitatea, se pune problema eliminării progresive a competiției între transportul feroviar și transportul rutier public pe rutele interurbane care sunt deservite de transportul feroviar. De asemenea se pune problema constituirii unui sistem național integrat de transport public al călătorilor pe rute interurbane terestre care ar trebui să asigure atingerea următoarelor obiective:
 - transportul de lung parcurs ar trebui realizat exclusiv pe calea ferată;
 - transportul de scurt și mediu parcurs ar trebui realizat:
 - exclusiv pe calea ferată pe relațiile deservite de transportul feroviar,
 - cu mijloace rutiere pe relații de transport unde nu există transport feroviar;
 - transportul rutier public de călători ar trebui să asigure cu prioritate accesul călătorilor la cea mai apropiată stație de cale ferată, precum și transportul călătorilor de la ultima gară din parcurs până la destinația finală.

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

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

- creșterea mobilității persoanelor pe teritoriul național;
- migrarea progresivă a opțiunilor de călătorie de la transportul individual către transportul public;
- creșterea cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători pe rute interurbane terestre;
- reducerea masivă a costurilor economiei naționale generate de externalizarea costurilor transportului rutier (a se vedea paragraful 2.3.2 de mai sus).

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

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

Exemplul nr. 3: Referitor la creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă

După cum s-a arătat mai sus, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a produs o asemenea distorsionare a prețurilor serviciilor de transport de marfă pe rute terestre încât transportul feroviar a fost complet eliminat de pe piața expedițiilor de marfă de mici dimensiuni (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon).

În contextul angajamentului asumat de România prin PNRR cu privire la creșterea cu 25% până în 2026 a transportului feroviar de marfă, singura abordare de succes ar trebui să vizeze restabilirea competitivității prețurilor serviciilor de transport combinat de marfă¹⁹, servicii bazate pe transportul feroviar pe cea mai mare parte a distanței de transport, precum și prețurilor serviciilor de transport al mărfurilor în vagoane izolate.

În acest sens, *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede următoarele acțiuni:

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
M - Traficul combinat de marfă				
M.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
11	M.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici. Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre.	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DE
12	M.1.2	Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF
V - Traficul de marfă în vagoane izolate				
V.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
15	V.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon). Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DE
16	V.1.2	Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include: a) reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate; b) reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deservește, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie MTI-DGOIT MTI-DE CFR SA

Mentiuune: Acțiunea se realizează cu colaborarea Consiliului Concurenței

Conform prevederilor HG nr. 1302/2021 aceste acțiuni ar fi trebuit să producă rezultate începând din anul 2023. Problema este că aceste acțiuni nu au fost nici măcar demarate până în prezent.

De altfel, trebuie precizat că demararea acestor acțiuni este condiționată de asigurarea cadrului legislativ necesar. În acest sens, *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede următoarea acțiune:

¹⁹ Cu referire în principal la transportul containerizat

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
A - Creșterea capacității administrative				
A.3 - Modificări legislative necesare				
29	A.3.3	Asigurarea cadrului legal adecvat pentru inițierea și susținerea transferului modal către calea ferată a fluxurilor de transport de marfă derulate în prezent prin alte moduri de transport. Include: a) modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport combinat de marfă pe rute terestre; b) modificarea și completarea legislației primare în scopul asigurării cadrului legal adecvat pentru instituirea unui sistem de servicii publice de transport feroviar de marfă în vagoane izolate	Q4 - 2022	MTI-DTF

Această acțiune ar fi trebuit finalizată până la data de 31.12.2022. Din nefericire, nici această acțiune nu a fost nici măcar demarată până în prezent.

În condițiile în care nu se întreprind acțiunile necesare pentru recâștigarea competitivității transportului feroviar de marfă continuă tendința de migrare a clienților de la transportul feroviar către cel rutier inclusiv pe piața expedițiilor de marfă de mari dimensiuni (de ordinul capacității de încărcare a unui tren complet). Această tendință este evidențiată în paragraful 3.6.2 de mai sus.

Având în vedere importanța implementării acestui *Program de acțiune* din perspectiva intereselor privind dezvoltarea CFR SA și a infrastructurii feroviare, una dintre prioritățile Consiliului de Administrație al companiei trebuie să fie colaborarea strânsă cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea implementării riguroase a Programului.

4.3.3 Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare

Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare este esențială din perspectiva asigurării șanselor de dezvoltare a infrastructurii feroviare și a companiei care administrează această infrastructură.

În paragraful 3.5.3.1 „*Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare*” s-a arătat că legislația națională și europeană prevăd obligativitatea asigurării unui quantum suficient de fonduri publice astfel încât să acopere costurile necesare de administrare a infrastructurii feroviare. Această obligație este valabilă în toată perioada până la internalizarea completă a costurilor externe ale transportului rutier, care va permite o competiție echitabilă și nediscriminatorie între modurile de transport terestru.

În paragraful 3.5.3.2 „*Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare*” a fost evidențiată tendința de subfinanțare a infrastructurii feroviare, tendință care pare să persiste inclusiv în perioada următoare. Graficul din figura de mai jos sintetizează datele prezentate în paragraful 3.5.3.2 de mai sus.

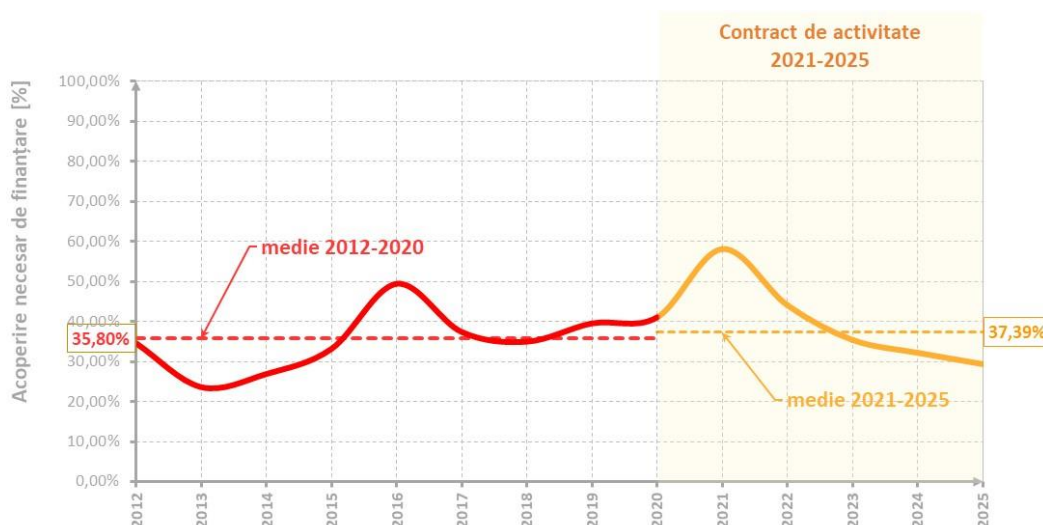


Figura 34 – Acoperirea necesităților de finanțare din fonduri publice

Sursa: Contractul de activitate și performanță 2021-2025, date companie

Se observă că actualul plan multianual de finanțare stabilit prin contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025 este subdimensionat în raport cu necesitățile de finanțare a infrastructurii feroviare din fonduri publice. Având în vedere că:

- este improbabilă o creștere relevantă a veniturilor proprii ale companiei, mai ales având în vedere previziunile privind evoluția traficului feroviar de călători, evidențiate în paragraful următor;
- se anticipează o creștere semnificativă a costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare ca urmare a efectului cumulativ al unor factori perturbatori precum: creșterea inflației, creșterea masivă a prețurilor pentru energie, creșterile succesive ale salariului minim brut pe economie, creșterea cheltuielilor de natură salarială ca efect al aplicării Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar;

este necesară reconsiderarea cu celeritate a planului multianual de finanțare al CFR SA pentru perioada 2021-2025 astfel încât să asigure acoperirea costurilor necesare de administrare a infrastructurii. Trebuie avut în vedere că art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016 reglementează obligativitatea acoperirii integrale din fonduri publice a costurilor necesare de administrare a infrastructurii pentru perioada de referință a contractului de activitate și performanță, adică perioada 2021-2025. Altfel spus, chiar dacă în primii ani ai perioadei de referință fondurile alocate au fost insuficiente în raport cu necesitățile de finanțare, este obligatoriu ca la nivelul întregii perioade de 5 ani să fie asigurată acoperirea integrală a costurilor necesare de administrare a infrastructurii.

Inclusiv din acest motiv, Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă aprobat prin HG nr. 1302/2021 (a se vedea paragraful anterior) prevede ca acțiune necesară *„Redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecventă a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii”*.

După cum s-a arătat în paragraful 4.3.2 de mai sus, până în prezent nu a fost demarată această acțiune, deși termenul de finalizare prevăzut a fost 31.12.2022. Ca urmare, Consiliul de Administrație va insista pentru demararea unor consultări între specialiștii companiei și direcțiile de specialitate ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea identificării și implementării unei soluții adecvate a acestei probleme.

4.3.4 Dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători

Datele prezentate în cadrul prezentului document relevă că, din perspectiva CFR SA, transportul feroviar de călători este deosebit de important deoarece înseamnă cca. 75% din totalul traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară națională și generează aproape două treimi din totalul veniturilor proprii operaționale ale companiei. Ca urmare, dezvoltarea viitoare a companiei și a infrastructurii feroviare sunt strict condiționate de dezvoltarea viitoare a transportului feroviar de călători.

După cum s-a arătat anterior, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a compromis grav competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători și a provocat migrarea masivă a clienților tradiționali ai căii ferate către transportul rutier public interurban, efectuat cu autocare, autobuze și microbuze, precum și către transportul rutier individual, efectuat în principal cu autoturisme.

Pentru a compensa efectele negative ale acestei situații asupra economiilor naționale europene și pentru a preveni eliminarea transportului feroviar de pe piața transporturilor publice de călători, Uniunea Europeană a emis Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care conferă statelor membre posibilitatea instituirii unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de călători și stabilește obligația statului de a aloca fonduri publice pentru a acoperi costurile necesare de operare a serviciilor publice de transport feroviar de călători. Practic, pornind de la concluziile studiilor științifice privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.2), acest regulament european pune la dispoziția statelor membre instrumente legale care le permit să valorifice, în beneficiul economiei naționale și a societății, avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.1), cu referire în speță la transportul feroviar de călători.

După cum s-a arătat mai sus, distorsionarea masivă a competiției intermodale provocată de externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier nu permite funcționarea transportului feroviar de călători în regim

comercial. Toate serviciile de transport feroviar de călători se efectuează în baza obligațiilor de serviciu public și beneficiază de compensația de serviciu public acordată în baza contractelor de servicii publice.

Analizele prezentate anterior au evidențiat că aplicarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 a fost deficitară. Compensația de serviciu public a fost subdimensionată în mod constant, ceea ce a condus pe de o parte la reducerea progresivă a ofertei de servicii publice, iar pe de altă parte la degradarea progresivă a parcului de material rulant, deoarece compensația de serviciu public insuficientă nu a permis efectuarea cheltuielilor necesare pentru întreținerea, repararea, reînnoirea, modernizarea și extinderea parcului de material rulant.

În anul 2022 au fost încheiate contractele de servicii publice privind transportul feroviar de călători în perioada 2023-2032. Graficul din figura următoare prezintă evoluția compensației de serviciu public pe toată durata de funcționare a companiei, inclusiv evoluția proiectată până în anul 2026 (porțiunea marcată cu verde).

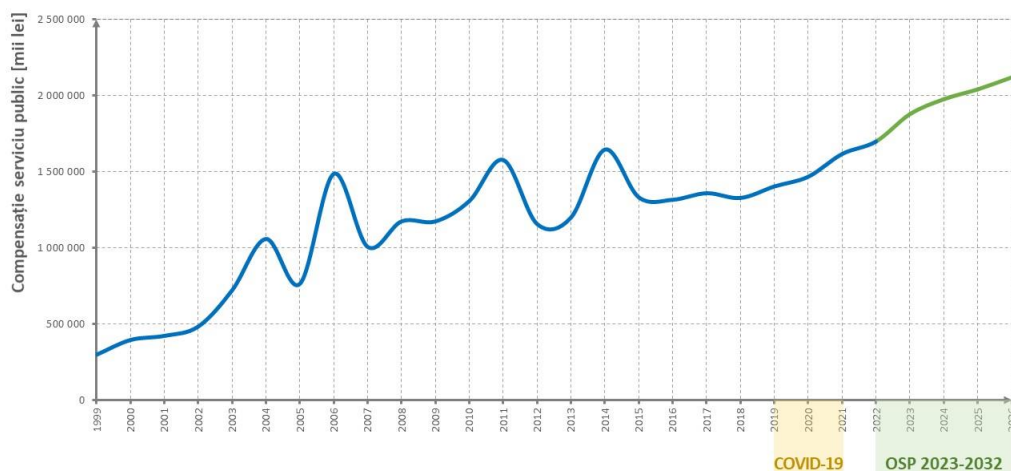


Figura 35 – Evoluția compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători

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

Se observă că persistă tendința de subdimensionare a compensației de serviciu public și în perioada următoare. Chiar dacă sunt prevăzute unele creșteri față de ultimii ani, este evident că acestea nu sunt dimensionate pentru a acoperi integral costurile necesare de operare a serviciilor de transport feroviar de călători. După cum s-a arătat anterior, se anticipează o creștere semnificativă a costurilor necesare de de operare a serviciilor de transport feroviar de călători ca urmare a efectului cumulativ al unor factori perturbatori precum: creșterea inflației, creșterea masivă a prețurilor pentru energie, creșterile succesive ale salariului minim brut pe economie, creșterea cheltuielilor de natură salarială ca efect al aplicării Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

Efectele subdimensionării compensației de serviciu public sunt evidențiate pe graficul din figura următoare, care prezintă evoluția proiectată a parcursului total al trenurilor de călători până în anul 2026 (porțiunea marcată cu portocaliu)

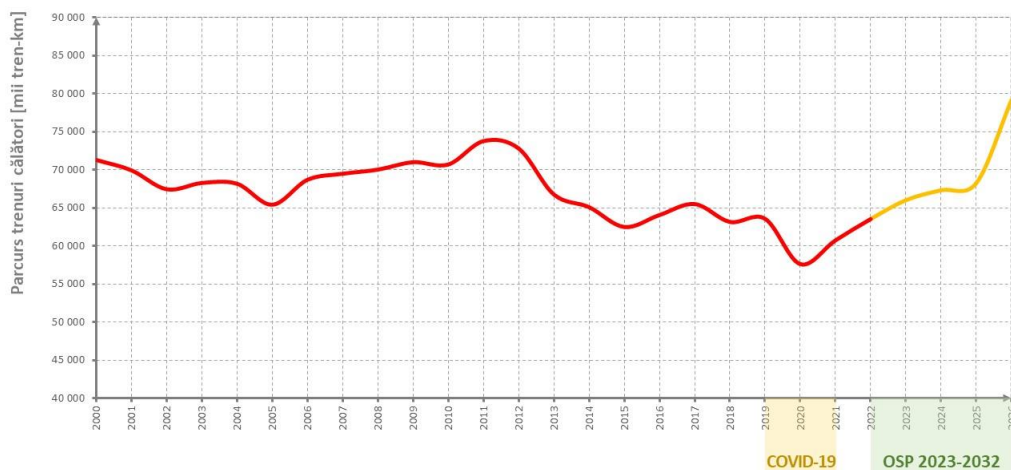


Figura 36 – Evoluția parcursului total al trenurilor de călători stabilit prin obligațiile de serviciu public

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

Se observă că până în anul 2025 sunt prevăzute creșteri puțin semnificative ale parcursului total al trenurilor de călători, care nu sunt de natură nici măcar să permită atingerea unor valori comparabile cu cele înregistrate în anii 2011 și 2012. Implicit, CFR SA nu poate conta pe o creștere a veniturilor proprii aferente traficului feroviar de călători.

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

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

Consecința menținerii tendinței de subdimensionare a compensației de serviciu public este că există riscul major de neîndeplinire a obligației asumate prin PNRR de a asigura creșterea traficului feroviar de călători cu 25% până în anul 2026. Graficul din figura următoare prezintă o estimare privind evoluția cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători până în anul 2026 (porțiunea marcată cu linie punctată de culoare portocaliu).

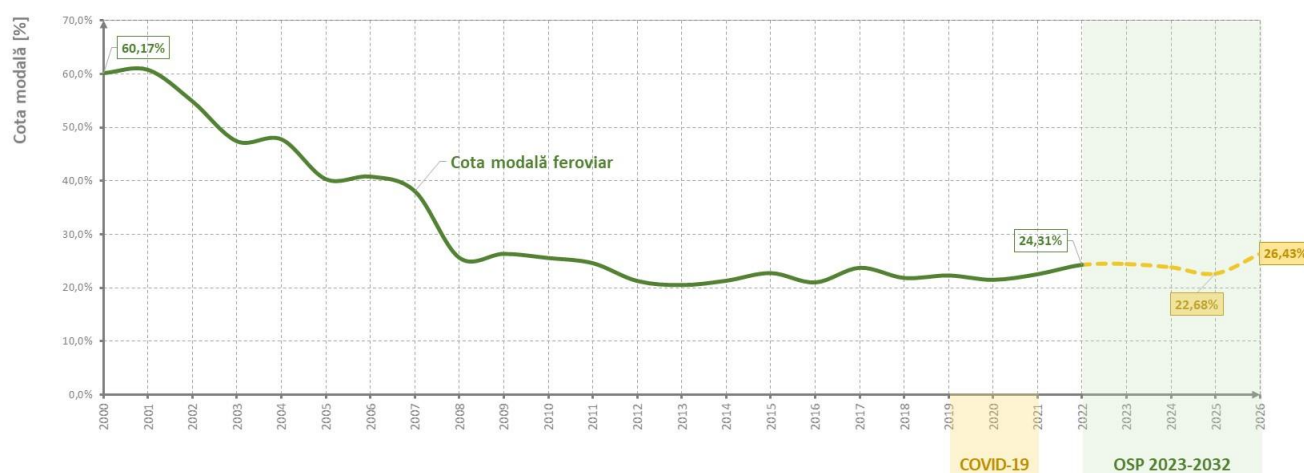


Figura 37 – Evoluția estimată a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: HG nr. 1453/2022, Institutul Național de Statistică, calcule proprii

S-a luat în considerație o continuare a evoluției ascendente a transportului rutier public de călători, având în vedere că se intenționează amânarea taxării acestui transport în raport de distanță (a se vedea paragraful 4.3.1 de mai sus). Se observă că, în aceste condiții, este previzibilă diminuarea cotei modale a transportului feroviar până în anul 2025. Abia în anul 2026 ar fi posibilă o creștere mai substanțială a acestei cote modale, dacă se va reuși încadrarea în calendarul dorit de achiziție și livrare a materialului rulant nou.

În aceste condiții, este imperios necesară reconsiderarea programului de finanțare din fonduri publice a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru a asigura dimensionarea corespunzătoare a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători.

Consiliul de Administrație al CFR SA își exprimă disponibilitatea pentru cooperarea cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și cu alte entități interesate în identificarea și implementarea unor soluții eficiente menite să asigure dezvoltarea transportului feroviar de călători din România.

4.3.5 Reînnoirea și extinderea parcului de material rulant pentru transportul feroviar de călători

Una dintre principalele probleme care afectează funcționarea eficientă a transportului feroviar de călători este starea avansată de degradare a parcului de material rulant destinat acestui tip de trafic.

Cea mai mare parte a parcului de material rulant de călători aparține Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA (denumită în continuare CFR Călători), care deține de altfel și cea mai mare cotă pe piața transporturilor feroviare de călători din România: peste 86%.

Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar de călători din România, concretizată în subdimensionarea constantă a compensației de serviciu public, nu a permis efectuarea cheltuielilor necesare pentru întreținerea, repararea, reînnoirea, modernizarea și extinderea parcului de material rulant. Consecința acestei abordări o reprezintă degradarea accelerată a parcului de material rulant, concretizată în principal în:

- reducerea progresivă a parcului activ de material rulant. În cazul CFR Călători ponderea parcului activ este mai mică de 50% atât în ceea ce privește parcul de material rulant motor, cât și în ceea ce privește parcul de vagoane;
- creșterea vechimii parcului de material rulant;
- limitarea vitezelor de circulație la valori inferioare parametrilor proiectați;
- creșterea probabilității defectărilor în parcurs.

Depășirea acestei situații critice necesită acțiuni urgente care să vizeze în principal următoarele obiective:

- i) extinderea parcului de material rulant prin achiziția de echipamente noi;
- ii) întreținerea, repararea și reînnoirea/modernizarea parcului existent de material rulant;

Deocamdată, singura acțiune luată în considerare de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii vizează achiziția centralizată de material rulant nou utilizând fondurile europene nerambursabile alocate prin programele operaționale și prin PNRR (a se vedea paragraful anterior). Au fost stabilite următoarele obiective privind achiziția centralizată de material rulant nou:

- 37 de rame electrice de lung parcurs (RE-IR), cu finanțare prin POIM 2014-2020;
- 20 de rame electrice de lung parcurs (RE-IR), cu finanțare prin PNRR;
- 62 de rame electrice de scurt parcurs (RE-R), cu finanțare prin POT 2021-2027;
- 12 rame electrice cu hidrogen (H-EMU), de scurt și mediu parcurs, cu finanțare prin PNRR;
- 16 locomotive electrice cu finanțare prin PNRR.

Ar trebui însă luată în considerare inclusiv preluarea în leasing a unor echipamente adecvate precum rame electrice, rame diesel/hibride, locomotive, vagoane, care să permită creșterea rapidă a ofertei de servicii publice privind transportul feroviar de călători, precum și creșterea parametrilor de performanță și calitate a serviciilor de transport oferite clienților. Această abordare necesită dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public astfel încât să acopere atât costurile privind leasingul, cât și costurile de operare a noilor servicii.

De asemenea ar trebui luată în considerare susținerea financiară a unor programe de recuperare accelerată a restanțelor privind întreținerea, repararea și reînnoirea/modernizarea parcului existent de material rulant. Trebuie precizat că programul de acțiune aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede o acțiune destul de semnificativă în acest sens. Aceasta înseamnă dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public astfel încât să acopere integral costurile necesare.

În acest context, Consiliul de Administrație al CFR SA își reiterează disponibilitatea pentru cooperarea cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și cu alte entități interesate în identificarea și implementarea unor soluții eficiente menite să asigure dezvoltarea transportului feroviar de călători din România.

4.3.6 Susținerea dezvoltării transportului feroviar de marfă

După cum s-a arătat anterior, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a compromis grav competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă și a provocat eliminarea completă a transportului feroviar de pe piața expedițiilor de marfă de dimensiuni mici.

Din perspectiva CFR SA consecințele acestei situații au fost devastatoare. Compania a pierdut o cotă foarte importantă din veniturile proprii operaționale, care erau generate de traficul feroviar de marfă în containere și de cel cu vagoane izolate. Pierderea acestor venituri a condus la limitarea drastică a cheltuielilor necesare, iar una dintre consecințele majore constă în degradarea avansată a infrastructurilor de servicii destinate traficului feroviar de marfă în vagoane izolate (stații de triaj și stații tehnice).

După cum s-a arătat în Planul de Administrare, orice strategie de recâștigare a clientelei pierdute de sistemul feroviar în ceea ce privește transportul mărfurilor trebuie să se axeze pe reabilitarea transportului combinat de marfă și a transportului de marfă în vagoane izolate.

Principalele priorități strategice privind reabilitarea și dezvoltarea transportului combinat de marfă, care implică utilizarea preponderentă a transportului feroviar, au fost aprobate prin HG nr. 1302/2021.

Obiective		Acțiuni necesare	
M.1		Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport combinat de marfă	
	M.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni micM. Include:	
		a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar;	
		b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre;	
		c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre;	
		d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre.	
	M.1.2	Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	
M.2		Creșterea performanței și calității serviciilor de transport combinat de marfă	
	M.2.1	Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, cu referire în principal la:	
		a) creșterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparații, modernizare și întreținere	
		b) modernizarea conducerii traficului feroviar	
	M.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include:	
		a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport;	
		b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTM.	
	M.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazată pe Modelul Național de Transport.	
	M.2.4	Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	

Principalele priorități strategice privind reabilitarea și dezvoltarea transportului de marfă în vagoane izolate au fost aprobate prin HG nr. 1302/2021.

Obiective	Acțiuni necesare
V.1	Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate
V.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon). Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate
V.1.2	Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include: a) reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate; b) reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deserveșc, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente
V.1.3	Stimularea racordării la rețeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deținute de beneficiari
V.2	Creșterea performanței și calității serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate
V.2.1	Creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă, prin implementarea măsurilor prevăzute în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, cu referire în principal la: a) creșterea vitezei maxime admise de linie prin reînnoire, reparații, modernizare și întreținere b) modernizarea conducerii traficului feroviar
V.2.2	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale
V.2.3	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport

Fezabilitatea planului strategic de dezvoltare a companiei și a infrastructurii feroviare, prezentat sintetic mai sus, depinde în mod esențial de succesul implementării acestor programe strategice ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu privire la dezvoltarea transportului combinat de marfă și, respectiv, a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Problema este însă că până în prezent nu au fost demarate acțiunile necesare în vederea fundamentării cadrului legal de implementare a acestor programe strategice. Este vorba despre acțiunile M.1.1 și V.1.1 menționate mai sus, care vizează instituirea unor obligații de serviciu public pentru respectivele servicii de transport și a unor instrumente de alocare de fonduri publice pentru compensarea acestor obligații de serviciu public. Conform HG nr. 1302/2021 aceste instrumente ar fi trebuit să fie deja operaționale începând din anul 2023.

Ca urmare, una dintre prioritățile Consiliului de Administrație al companiei trebuie să fie colaborarea strânsă cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea identificării soluțiilor de implementare a acestor programe strategice privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă prin transferul modal către calea ferată al acestor fluxuri de transport.

CAP. 5 ASPECTE RELEVANTE PRIVIND ACTIVITATEA COMPANIEI ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

5.1	Finanțarea din fonduri publice naționale a companiei în perioada 2023-2026	89
5.1.1	Fonduri publice necesare	89
5.1.1.1	Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	90
5.1.1.2	Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	93
5.1.1.3	Fonduri publice necesare pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	94
5.1.2	Fonduri publice alocate	95
5.1.2.1	Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	95
5.1.2.2	Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	96
5.1.2.3	Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	97
5.1.3	Acoperirea necesităților de finanțare	98
5.1.4	Ipoteze asumate	99
5.2	Bugetul de venituri și cheltuieli al companiei	100
5.2.1	Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023	100
5.2.2	Stadiul actual al aprobării bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023	102
5.3	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar	105
5.3.1	Venituri	105
5.3.1.1	Venituri din exploatare	105
5.3.1.1.1	Venituri proprii	106
5.3.1.1.2	Venituri din alocații bugetare	107
5.3.1.1.3	Venituri din subvenții pentru investiții	108
5.3.1.2	Venituri financiare	108
5.3.2	Cheltuieli	109
5.3.2.1	Cheltuieli de exploatare	109
5.3.2.1.1	Cheltuieli cu bunuri și servicii	110
5.3.2.1.2	Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	110
5.3.2.1.3	Cheltuieli cu personalul	111
5.3.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	112
5.3.2.2	Cheltuieli financiare	112
5.3.3	Rezultat brut	113
5.3.4	Plăți restante	113
5.3.5	Creanțe restante	114
5.3.6	Situația realizării creditelor bugetare	116
5.3.6.1	Cheltuieli curente	117
5.3.6.1.1	Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	117
5.3.6.1.2	Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:	117
5.3.6.1.3	Investiții ale agenților economici	118
5.3.6.1.4	Cheltuieli neeligibile ISPA	119
5.3.6.1.5	Reparații curente la infrastructura feroviară publică	119
5.3.6.1.6	Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	120
5.3.6.1.7	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare	120
5.3.6.1.8	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020	121
5.3.6.1.9	Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	122

5.3.6.1.10 Alte cheltuieli - Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	122
5.3.6.1.11 Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR	123
5.3.6.2 Operațiuni financiare	123
5.4 Stadiul proiectelor de modernizare a infrastructurii finanțate din fonduri europene nerambursabile	124
5.4.1 Evoluția lucrărilor	125
5.4.2 Proceduri de achiziție în derulare	126
5.4.3 Proiecte în pregătire	126
5.4.4 Gradul de realizare a contractării proiectelor finanțate din PNRR	127
5.4.5 Evoluția fondurilor	128
5.5 Consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice și ale neaprobării bugetului de venituri și cheltuieli	131
5.5.1 Limitarea excesivă a cheltuielilor companiei	131
5.5.2 Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor	132
5.5.3 Imposibilitatea valorificării prevederilor Legii nr. 195/2020	133
5.6 Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	135

5.1 FINANȚAREA DIN FONDURI PUBLICE NAȚIONALE A COMPANIEI ÎN PERIOADA 2023-2026

După cum s-a arătat în cadrul paragraful 4.3 de mai sus, implementarea cu succes a planului de dezvoltare a companiei este condiționată de finanțarea adecvată din fonduri publice naționale a companiei, în conformitate cu prevederile legale în vigoare²⁰, 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 integral deficiențele privind asigurarea unui mediu concurențial echitabil și nediscriminatoriu între modurile de transport.

Art. 21¹ din OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi privind finanțarea din fonduri publice naționale a activităților de administrare a infrastructurii feroviare:

„Art. 21¹ - (1) În perioada în care transportul feroviar public nu poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarificare existent, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, urmărește să asigure echilibrul financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară prin:

- a) fonduri alocate de la bugetul de stat, pe baza unui program multianual de finanțare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare;
- b) garantarea de către Guvern, prin Ministerul Finanțelor, a unor credite interne sau externe destinate finanțării activităților de administrare a infrastructurii feroviare.

(2) Programul multianual de finanțare prevăzut la alin. (1) se stabilește pe baza necesităților de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare și se adoptă prin hotărâre a guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.”

5.1.1 Fonduri publice necesare

În conformitate cu prevederile art. 21¹ alin. (2) din OUG nr. 12/1998, menționate mai sus, cuantumul fondurilor publice naționale care trebuie alocate CFR SA se determină pe baza necesităților de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare care a fost aprobată prin HG nr. 985/2020.

Necesitățile de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare trebuie actualizate în acord cu evoluțiile relevante ale cadrului economic și legislativ survenite ulterior adoptării HG nr. 985/2020. Modalitatea de actualizare a cuantumului fondurilor publice naționale care trebuie alocate CFR SA este prezentată în anexa nr. 9 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, care a fost aprobat prin HG nr. 920/2021.

În cele ce urmează este prezentat modul de determinare a cuantumului fondurilor publice naționale care trebuie alocate CFR SA în perioada 2023-2026, în conformitate cu prevederile anexei 9 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, anexă care a fost actualizată prin proiectul 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 înșușit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și transmis pe circuitul de avizare în vederea aprobării de către Guvern.

²⁰ Cu referire la Legea nr. 202/2016 și la OUG nr. 12/1998

5.1.1.1 Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

Pentru determinarea necesităților de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie luate în considerare următoarele elemente de referință:

a) Costurile privind întreținerea infrastructurii feroviare sunt costuri necesare în mod continuu pentru a asigura utilizarea în siguranță a infrastructurii feroviare. Întreținerea infrastructurii feroviare se efectuează pe baza normativelor de mentenanță existente, care stabilesc un echilibru optim între costurile privind mentenanța și beneficiile extinderii duratei de utilizare și operare a infrastructurii feroviare.

În conformitate cu documentele Master Planului General de Transport al României, se definește nivelul de întreținere pentru *funcționarea în regim permanent* a infrastructurii feroviare, care reprezintă acel nivel de întreținere care reduce la minim probabilitatea apariției unor defectări aleatoare ale unor elemente ale infrastructurii. Acest nivel de întreținere nu poate conduce la ameliorarea parametrilor de performanță ai infrastructurii, ci este nivelul necesar pentru a evita degradarea acestor parametri. În cazul unei infrastructuri feroviare noi sau a unei infrastructuri feroviare căreia i se aplică permanent un ritm normal de reînnoiri și reparații curente, *funcționarea în regim permanent* înseamnă funcționarea la nivelul parametrilor proiectați ai infrastructurii. Din perspectiva reglementărilor existente în cadrul sistemului feroviar român, nivelul de întreținere pentru *funcționarea în regim permanent* este cel definit prin instrucția nr 300.

b) Costurile privind asigurarea funcționării infrastructurii feroviare sunt costuri necesare în mod continuu pentru a asigura furnizarea de către administratorul infrastructurii a serviciilor prevăzute în anexa II la Legea nr. 202/2016, în vederea realizării transportului feroviar de călători și marfă. Activitățile administratorul infrastructurii privind asigurarea funcționării infrastructurii feroviare sunt activități esențiale din perspectiva asigurării continuității transportului feroviar public de călători și marfă, precum și din perspectiva valorificării eficiente a performanțelor infrastructurii feroviare în scopul creșterii competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport

c) În conformitate cu prevederile art. 22 alin. (1) și (5) din OUG nr. 12/1998, coroborate cu prevederile art. 8 alin. (2) și (4) din Legea nr. 202/2016, fondurile publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice au rolul de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin acoperirea diferenței dintre costurile necesare și veniturile proprii ale companiei.

d) Metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice este prezentată în anexa 6 a HG nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2023-2026.

Această metodologie asigură aplicarea prevederilor art. 8 alin. (2) și (4) din Legea nr. 202/2016, coroborate cu prevederile art. 22 alin. (1) și (5) din OUG nr. 12/1998. Metodologia a fost aplicată pe datele economice ale CFR SA din perioada 2015-2019 și a condus la rezultatele evidențiate în tabelul A6.7 din anexa 6 a HG nr. 985/2020 (pagina 12) și prezentate sintetic în tabelul următor.

Tabelul 10 - Cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, conform prevederilor HG nr. 985/2020

Destinație fonduri publice	Fonduri publice necesare [mii euro]				
	2023	2024	2025	2026	TOTAL
Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	316 667	316 667	316 667	316 667	1 266 668

e) Rezultatele aplicării metodologiei prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020 trebuie actualizate pentru a lua în considerație următoarele elemente semnificative:

i. Influența evoluției contextului economic și legislativ

Tabelul următor prezintă comparativ evoluția principalelor elemente prin care se determină necesitățile de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice pe baza metodologiei prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025. Comparția se realizează între valorile aferente anului

2022 și valorile medii aferente perioadei 2015-2019, care au stat la baza determinării necesarului de finanțare în cadrul Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 (a se vedea anexa 6 a HG nr. 985/2020).

Diferențele evidențiate în tabel reprezintă rezultatul influenței unor elemente precum:

- creșterile succesive ale salariului minim brut pe economie,
- creșterile semnificative ale prețurilor în domeniul energiei,
- creșterea cheltuielilor de personal ca efect al absorbției filialelor,
- creșterea cheltuielilor de personal ca efect al preluării unor secții neinteroperabile închiriate ca urmare a încetării valabilității unor contracte de închiriere,
- creșterea prețurilor de achiziție a unor materiale și materii prime.

Având în vedere caracterul ireversibil al acestor elemente, creșterea determinată conform tabelului se aplică începând din anul 2022 pentru toată Perioada de Referință.

	rd	Anul 2022		Media perioadei 2015-2019		Diferența [mii euro]
		[mii lei]	[mii euro]	[mii lei]	[mii euro]	
0		1	2	3	4	5 = 2 - 4
Cheltuieli efective pentru mentenanță	1	1 507 399	305 667	921 057	201 046	+104 621
Cheltuieli de funcționare a companiei	2	3 954 126	801 810	2 539 857	554 394	+247 416
Venituri proprii	3	3 140 151	636 754	2 679 616	584 900	+51 853
Influența asupra finanțării necesare (rd.1+rd.2-rd.3)	4	-	-	-	-	+300 184

Mențiuni:

1. Valorile evidențiate în coloana 2 sunt determinate pe baza indicatorilor economico-financiar ai CFR SA realizați în anul 2022, utilizând regulile stabilite în anexa nr. 6 la HG nr. 985/2020.
2. Pentru calcularea sumelor din coloana 2 s-a utilizat cursul de schimb 1 euro = 4,9315 lei, care reprezintă valoarea medie aferentă anului 2022, conform datelor comunicate de Banca Națională a României.
3. Pentru calcularea sumelor din coloana 4 s-a utilizat cursul de schimb 1 euro = 4,5813 lei, care reprezintă valoarea medie aferentă perioadei 2015-2019 evidențiată în anexa nr. 6 la HG nr. 985/2020.
4. În conformitate cu prevederile art. 22 alin. (5) din OUG nr. 12/1998, influența asupra finanțării necesare (rd. 4, col. 5) este calculată pe baza formulei

$$D_S = C_M + C_F - V_{CFR}$$

unde

D_S - diferența de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, determinată de evoluția contextului economic și legislativ (col. 5, rd. 4)

C_M - variația cheltuielilor efective pentru mentenanța infrastructurii feroviare publice (col. 5, rd. 1)

C_F - variația cheltuielilor efective pentru funcționarea companiei (col. 5, rd. 2)

V_{CFR} - variația veniturilor proprii ale companiei (col. 5, rd. 3)

ii. Influența aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020²¹ privind statutul personalului feroviar

Efectul aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020 începând de la 1.06.2023 constă în creșterea cheltuielilor cu personalul cu suma de 594 191,51 mii lei/an (respectiv 118 838,30 mii euro/an), în condițiile valabile la data de 1 martie 2023. În aceleași condiții, impactul financiar aferent anilor următori este 1 018 614,02 mii lei/an, respectiv 203 722,80 mii euro/an.

²¹ Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 820 din 7 septembrie 2020

iii. Influența cursului de schimb al monedei naționale

Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 6 a HG nr. 985/2020, cuantumul subvenției necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale.

Având în vedere actul nr. 464387/30.09.2022 transmis de Ministerul Finanțelor „Scrisoarea-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”, valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în tabelul următor.

Tabelul 11 - Valori estimate ale cursului de schimb al monedei naționale în perioada 2023-2026

	2023	2024	2025	2026
Cursul de schimb al monedei naționale - medie anuală estimată [lei/euro]	5,0000	5,0800	5,1300	5,1800

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului e) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

Tabelul 12 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

	U.M.	Rd.	2023	2024	2025	2026
Valoare necesară conform HG 985/2020	mii euro	1	316 667	316 667	316 667	316 667
Influența contextului economic	mii euro	2	300 184	300 184	300 184	300 184
Influența Legii nr. 195/2020	mii euro	3	118 838	203 723	203 723	203 723
Curs euro estimat	lei/euro	4	5,0000	5,0800	5,1300	5,1800
Valoare necesară actualizată (rd.4 x [rd.1 + rd.2 + rd.3])	mii lei	5	3 678 444	4 168 512	4 209 541	4 250 570

Mentiuune: Influența aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020 privind statulul personalului feroviar este luată în considerare începând de la 1 iunie 2023.

5.1.1.2 Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice

Pentru determinarea necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice trebuie luate în considerare următoarele elemente de referință:

a) Semnificația lucrărilor de reparații curente este diferențiată în raport de sectorul de activitate. Astfel:

În sectorul linii reparațiile curente înseamnă repararea unor componente defecte ale infrastructurii feroviare care generează limitarea vitezei admisibile de circulație a trenurilor în vederea asigurării condițiilor de siguranță a circulației. Astfel de situații se manifestă în mod curent prin apariția punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză. În acest caz lucrările de reparații curente fac parte din categoria *mentenanță corectivă*.

În sectorul instalații reparațiile curente înseamnă înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potențial periculoase. În acest caz lucrările de reparații curente fac parte din categoria *mentenanță preventivă*. Ciclurile de înlocuire a componentelor în cadrul reparațiilor curente sunt stabilite prin reglementările în vigoare.

b) În conformitate cu prevederile art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998, cheltuielile administratorului infrastructurii pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat, din fondurile externe nerambursabile și din veniturile obținute potrivit art. 22 alin. (2) lit. b).

c) În anexa nr. 5 la HG nr. 985/2020 este prevăzut un program etapizat de recuperare accelerată a restanțelor privind lucrările de reparații curente. Această eşalonare a costurilor necesare pentru lucrările de reparații curente are în vedere recuperarea integrală a restanțelor existente la momentul încheierii prezentului contract și acoperirea unor noi necesități de reparații curente apărute în perioada analizată (defectări și scadențe).

Tabelul 13 - Programul de recuperare a restanțelor privind reparațiile curente prevăzut în HG nr. 985/2020

	Anul										TOTAL
	I	II	II	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	
Costuri necesare reparații curente [milioane euro]	50	50	48	45	42	38	32	25	15	8	353

d) Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 5 a HG nr. 985/2020, cuantumul subvenției necesare în perioada 2023-2026 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale. Valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în Tabelul 11 de mai sus.

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 5 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului d) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

Tabelul 14 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice

	U.M.	Rd.	2023	2024	2025	2026
Valoare necesară conform HG 985/2020	mii euro	1	48 000	45 000	42 000	40 000
Curs euro estimat	lei/euro	2	5,0000	5,0800	5,1300	5,1800
Valoare necesară actualizată (rd.1 x rd.2)	mii lei	3	240 000	228 600	215 460	207 200

5.1.1.3 Fonduri publice necesare pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice

Pentru determinarea necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice trebuie luate în considerare următoarele elemente de referință:

- a) Reînnoirea infrastructurii feroviare este necesară pentru a readuce infrastructura la parametrii de performanță proiectați inițial și pentru a permite revenirea la ciclurile normale de mentenanță care garantează valorificarea optimă a parametrilor proiectați ai infrastructurii.
- b) Situația scadențelor la reînnoire ale principalelor elemente ale infrastructurii feroviare publice la data de 1.01.2022 este prezentată în tabelul următor. Stabilirea termenelor de scadență la reînnoire a elementelor infrastructurii are în vedere inclusiv depășirea unui prag critic al defectărilor potențial periculoase, care conduce la multiplicarea restricțiilor de viteză și, implicit, la limitarea parametrilor efectivi de performanță ai infrastructurii.

Tabelul 15 - Scadențe la reînnoire ale elementelor infrastructurii feroviare publice

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente pe rețeaua CFR	Scadente pt reînnoire	
			Nr U.M.	[%]
Linii curente și 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 joasă tensiune (LES, LEA)	Km.	3 881	3 328	85,8
Substații de tracțiune electrică	buc.	73	46	63,0
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	159	10 247	75,7

- c) În anexa nr. 4 la HG nr. 985/2020 este prevăzut un program etapizat de recuperare progresivă a restanțelor privind lucrările de reînnoire a infrastructurii feroviare publice, prezentat în tabelul următor.

Tabelul 16 - Programul cadru de recuperare reînnoire a infrastructurii feroviare prevăzut în HG nr. 985/2020

		Lungime refacție [km]	Costuri necesare reînnoire [mii euro]		
			Reînnoire linii curente și directe (refacție)	Reînnoire elemente critice de infrastructură	TOTAL
Anul	i	70	40 942	33 000	73 942
	ii	150	87 733	45 000	132 733
	iii	250	146 221	60 000	206 221
	iv	375	219 332	75 000	294 332
	v	550	321 687	90 000	411 687
	vi	600	350 931	100 000	450 931
	vii	600	350 931	100 000	450 931
	viii	600	350 931	100 000	450 931
	ix	650	380 175	100 000	480 175
	x	700	409 420	100 000	509 420
	xi	700	409 420	100 000	509 420
	xii	700	409 420	100 000	509 420
	xiii	750	438 664	100 000	538 664
	xiv	750	438 664	100 000	538 664
	xv	800	467 908	100 000	567 908
Total		8 245	4 822 377	1 303 000	6 125 377

d) Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 4 a HG nr. 985/2020, cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice trebuie actualizate în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale. Valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în Tabelul 11 de mai sus.

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 4 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului d) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

Tabelul 17 - Actualizarea necesarului de finanțare în perioada 2021-2025 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice

		U.M.	Rd.	2023	2024	2025	2026
Valoare necesară conform HG 985/2020 (rd.2 + rd.3)		mii euro	1	206 221	294 332	411 687	450 931
din care:	Linii curente si directe	mii euro	2	146 221	219 332	321 687	350 931
	Elemente critice infrastructură	mii euro	3	60 000	75 000	90 000	100 000
Curs euro estimat		lei/euro	4	5,0000	5,0800	5,1300	5,1800
Valoare necesară actualizată (rd.6 + rd.7)		mii lei	5	1 031 106	1 495 206	2 111 953	2 335 823
din care:	Linii curente si directe (rd.2 x rd.4)	mii lei	6	731 106	1 114 206	1 650 253	1 817 823
	Elemente critice infrastructură (rd.3 x rd.4)	mii lei	7	300 000	381 000	461 700	518 000

5.1.2 Fonduri publice alocate

5.1.2.1 Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

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, precum și având în vedere necesitățile financiare prezentate în paragraful 5.1.1.1 de mai sus, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură în perioada 2023-2026 alocarea de fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice administrate de CFR SA conform tabelului următor.

Tabelul 18 - Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

		UM	2023	2024	2025	2026
0	1	2	3	4	5	6
1	Fonduri alocate	mii lei	1 795 846,0	1 895 051,0	1 956 982,0	2 032 261,0
2	Fonduri disponibile	mii lei	1 616 261,4	1 705 545,9	1 761 283,8	1 829 034,9

Mențiuni:

- Fondurile alocate pentru perioada 2023-2025 (linia 1 din tabel, coloanele 3...5) sunt în conformitate cu prevederile anexei 10.1 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, anexă care a fost actualizată prin proiectul 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 înșușit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și transmis pe circuitul de avizare în vederea aprobării de către Guvern.
- Fondurile alocate pentru anul 2026 (linia 1 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu prevederile actului nr. 464387/30.09.2022 transmis de Ministerul Finanțelor „Scrisoarea-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” și cu prevederile filei bugetare transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin actul nr. 441/2602 din 07.02.2023

3. Fondurile disponibile pentru perioada 2023-2026 (linia 2 din tabel, coloanele 3...6) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002²², cu formula

$$F_D = 0,9 * F_A \quad [\text{mii lei}]$$

unde:

F_D - fonduri disponibile (linia 2 din tabel)

F_A - fonduri alocate (linia 1 din tabel)

5.1.2.2 Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice

În conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 202/2016 și ale art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998, precum și având în vedere necesitățile financiare prezentate în paragraful 5.1.1.2 de mai sus, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură în perioada 2023-2026 alocarea de fonduri publice pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice administrate de CFR SA conform tabelului următor.

Tabelul 19 - Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice

		UM	2023	2024	2025	2026
0	1	2	3	4	5	6
1	Fonduri alocate	mii lei	58 922,0	50 000,0	50 000,0	50 000,0
2	Fonduri disponibile	mii lei	53 029,8	45 000,0	45 000,0	45 000,0

Mențiuni:

- Fondurile alocate pentru perioada 2023-2025 (linia 1 din tabel, coloanele 3...5) sunt în conformitate cu prevederile anexei 10.2 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, anexă care a fost actualizată prin proiectul 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 înșușit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și transmis pe circuitul de avizare în vederea aprobării de către Guvern.
- Fondurile alocate pentru anul 2026 (linia 1 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu prevederile actului nr. 464387/30.09.2022 transmis de Ministerul Finanțelor „*Scrisoarea-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*” și cu prevederile filei bugetare transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin actul nr. 441/2602 din 07.02.2023
- Fondurile disponibile pentru perioada 2023-2026 (linia 2 din tabel, coloanele 3...6) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002¹⁹, cu formula

$$F_D = 0,9 * F_A \quad [\text{mii lei}]$$

unde:

F_D - fonduri disponibile (linia 2 din tabel)

F_A - fonduri alocate (linia 1 din tabel)

²² Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, publicată în Monitorul Oficial nr. 597 din 13 august 2002, cu modificările și completările ulterioare

5.1.2.3 Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice

În conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 202/2016 și ale art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998, precum și având în vedere necesitățile financiare prezentate în paragraful 5.1.1.3 de mai sus, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii asigură în perioada 2023-2026 alocarea de fonduri publice pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice administrate de CFR SA conform tabelului următor.

Tabelul 20 - Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice

			UM	2023	2024	2025	2026
0	1		2	3	4	5	6
1	Fonduri alocate	Total	mii lei	180 000,0	269 602,0	280 047,0	292 743,0
2	din care:	Reînnoire	mii lei	109 385,0	116 852,0	129 227,0	119 176,0
3	Fonduri disponibile	Total	mii lei	162 000,0	242 641,8	252 042,3	263 468,7
4	din care:	Reînnoire	mii lei	102 547,0	105 166,8	116 304,3	107 258,4

Mențiuni:

- Totalul fondurilor alocate (linia 1 din tabel) reprezintă fondurile alocate pentru obiectivele de investiții finanțate de la bugetul de stat - titlul bugetar „Investitii ale agentilor economici cu capital de stat” (titlul bugetar: cod 55.01.12)
- Fondurile alocate pentru reînnoire (linia 2 din tabel) reprezintă fondurile alocate de Minister pentru categoria „Cheltuieli de expertiză, proiectare, asistență tehnică și de execuție privind reparațiile capitale” (cap. C pct. f din „Lista obiectivelor de investiții cu finanțare de la bugetul de stat repartizate pentru Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA”)
- Fondurile alocate pentru perioada 2023-2025 (liniile 1 și 2 din tabel, coloanele 3...5) sunt în conformitate cu prevederile anexei 10.3 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, anexă care a fost actualizată prin proiectul 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 însoțit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și transmis pe circuitul de avizare în vederea aprobării de către Guvern.
- Fondurile alocate pentru anul 2026 (liniile 1 și 2 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu prevederile actului nr. 464387/30.09.2022 transmis de Ministerul Finanțelor „Scrisoarea-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” și cu prevederile filei bugetare transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin actul nr. 441/2602 din 07.02.2023
- Fondurile disponibile pentru perioada 2023-2026 (liniile 3 și 4 din tabel, coloanele 5...7) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002, cu formula

$$F_D = 0,9 * F_A \quad \text{[mii lei]}$$

unde:

F_D - fonduri disponibile (liniile 3 și 4 din tabel), conform tabelului următor

F_A - fonduri alocate (liniile 1 și 2 din tabel), conform tabelului următor

F_D	F_A
Tabelul 20, linia 3	Tabelul 20, linia 1
Tabelul 20, linia 4	Tabelul 20, linia 2

5.1.3 Acoperirea necesităților de finanțare

Tabelul următor prezintă sintetic datele privind fondurile necesare și fondurile alocate disponibile 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.

Tabelul 21 – Acoperirea necesităților de finanțare ale companiei în perioada 2023-2026

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 disponibile	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 disponibile	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 disponibile	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 disponibile	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 acestui plan multianual de finanțare conduce la o evoluție negativă a obiectivelor anuale asociate tuturor indicatorilor de performanță a căror realizare este condiționată de finanțarea publică asigurată companiei.

5.1.4 Ipoteze asumate

Trebuie avute în vedere o serie de considerente care au fost prezentate deja în cadrul acestui document, precum:

- Responsabilitatea privind dezvoltarea infrastructurii feroviare din România și a companiei care administrează această infrastructură este partajată între conducerea CFR SA²³ 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 explicate 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:

Tabelul 22 – 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 Transporturilor și Infrastructurii cu privire la dezvoltarea infrastructurii feroviare și a companiei, **Consiliul de Administrație al CFR SA a decis să își asume ca ipoteză de lucru pentru derularea activității companiei în perioada 2023-2026 redimensionarea conform tabelului de mai sus a planului multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare.**

O primă consecință a asumării acestei ipoteze de lucru constă în faptul că 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 Tabelul 22 de mai sus. Aceste obiective pot fi menținute doar cu condiția respectării stricte a planului de finanțare prezentat în Tabelul 22 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.

²³ Cu referire la Consiliul de Administrație și la directori

5.2 BUGETUL DE VENITURI ȘI CHELTUIELI AL COMPANIEI

5.2.1 Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023

Tabelul următor prezintă proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al CFR SA pentru anul 2023, avizat de consiliul de administrație și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 23 din 14.07.2023.

Tabelul 23 – Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli

INDICATORI	Nr. rd.	Realizat 2022 [mii lei]	Propuneri an curent 2023 [mii lei]	%
1	2	3	4	5=4/3*100
VENITURI TOTALE (Rd.1=Rd.2+Rd.5)	1	5 080 308,43	5 289 854,97	104,12
Venituri totale din exploatare, din care:	2	4 948 995,34	5 154 643,47	104,16
a) subventii, cf. prevederilor legale in vigoare	3			
b) transferuri, cf. prevederilor legale in vigoare	4	1 922 531,45	1 670 266,00	86,88
Venituri financiare	5	131 313,09	135 211,50	102,97
CHELTUIELI TOTALE (Rd.6=Rd.7+Rd.19)	6	5 174 937,33	6 245 291,41	120,68
Cheltuieli de exploatare (Rd.7=Rd.8+Rd.9+Rd.10+Rd.18), din care:	7	5 044 625,92	6 115 154,41	121,22
A. cheltuieli cu bunuri si servicii	8	917 727,90	970 817,67	105,78
B. cheltuieli cu impozite, taxe si varsaminte asimilate	9	100 834,26	52 564,50	52,13
C. cheltuieli cu personalul (Rd.10=Rd.11+Rd.14+Rd.16+Rd.17), din care:	10	2 021 378,18	2 678 160,64	132,49
C0 Cheltuieli de natura salariala (Rd.11=Rd.12+Rd.13)	11	1 952 619,02	2 588 954,38	132,59
C1 ch. cu salariile	12	1 806 749,19	2 361 531,15	130,71
C2 bonusuri	13	145 869,83	227 423,23	155,91
C3 alte cheltuieli cu personalul, din care:	14	0,00	0,00	
cheltuieli cu plati compensatorii aferente disponibilizarilor de personal	15			
C4 cheltuieli aferente contractului de mandat si a altor organe de conducere si control, comisii si comitete	16	1 585,97	1 988,16	125,36
C5 cheltuieli cu contributiile datorate de angajator	17	67 173,19	87 218,10	129,84
D. alte cheltuieli de exploatare	18	2 004 685,58	2 413 611,60	120,40
Cheltuieli financiare	19	130 311,41	130 137,00	99,87
REZULTATUL BRUT (profit/pierdere)(rd.20=Rd.1-Rd.6)	20	-94 628,90	-955 436,44	
IMPOZIT PE PROFIT CURENT	21			
IMPOZIT PE PROFIT AMANAT	22			
VENITURI DIN IMPOZITUL PE PROFIT AMANAT	23			
IMPOZIT SPECIFIC UNOR ACTIVITATI	24			
ALTE IMPOZITE NEPREZENTATE LA ELEMENTELE DE MAI SUS	25			
PROFITUL/PIERDEREA NETA A PERIOADEI DE RAPORTARE (Rd.26=Rd.20-rd.21-Rd.22+Rd.23-Rd.24-Rd.25), din care:	26	-94 628,90	-955 436,44	
Rezerve legale	27			
Alte rezerve reprezentând facilități fiscale prevăzute de lege	28			
Acoperirea pierderilor contabile din anii precedenți	29			
Constituirea surselor proprii de finanțare pentru proiectele cofinanțate din împrumuturi externe, precum și pentru constituirea surselor necesare rambursării ratelor de capital, plății dobânzilor, comisioanelor și altor costuri aferente acestor împrumuturi	30			
Alte repartizări prevăzute de lege	31			
Profitul contabil rămas după deducerea sumelor de la Rd. 27,28,29,30,31 (Rd.32=Rd.26-(Rd.27 la Rd. 31)≥0)	32			

INDICATORI	Nr. rd.	Realizat 2022 [mii lei]	Propuneri an curent 2023 [mii lei]	%
1	2	3	4	5=4/3*100
Participarea salariaților la profit în limita a 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de bază mediu lunar realizat la nivelul operatorului economic în exercițiul financiar de referință	33			
Minimim 50% vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome, ori dividende cuvenite actionarilor, în cazul societăților/companiilor naționale și societăților cu capital integral sau majoritar de stat, din care:	34			
- dividende cuvenite bugetului de stat	35			
- dividende cuvenite bugetului local	36			
- dividende cuvenite altor actionari	37			
Profitul nerepartizat pe destinațiile prevăzute la Rd.33 - Rd.34 se repartizează la alte rezerve și constituie sursă proprie de finanțare	38			
VENITURI DIN FONDURI EUROPENE	39			
CHELTUIELI ELIGIBILE DIN FONDURI EUROPENE, din care	40			
cheltuieli materiale	41			
cheltuieli cu salariile	42			
cheltuieli privind prestarile de servicii	43			
cheltuieli cu reclama si publicitate	44			
alte cheltuieli	45			
SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIILOR, din care:	46	2 273 584,19	3 434 315,61	151,05
Alocații de la buget	47	114 607,92	162 000,00	141,35
Alocatii bugetare aferente platii angajamentelor din anii anteriori	48			
CHELTUIEL PENTRU INVESTIȚII	49	2 273 466,78	3 434 315,61	151,06
DATE DE FUNDAMENTARE				
Nr. de personal prognozat la finele anului	50	25 398	25 541	100,56
Nr. medide salariați total	51	24 455	25 007	102,26
Castigul mediu lunar pe salariat (lei/persoană) determinat pe baza cheltuielilor de natură salarială *	52	6 521,46	8 467,31	129,84
Castigul mediu lunar pe salariat (lei/persoană) determinat pe baza cheltuielilor de natura salariala, recalculat cf. Legii anuale a bugetului de stat	53	6 521,46	6 547,20	100,39
Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu (mii lei/persoană) (Rd.2/Rd.51)	54	202,37	206,13	101,86
Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu recalculata cf. Legii anuale a bugetului de stat	55	202,37	206,13	101,86
Productivitatea muncii în unități fizice pe total personal mediu (cantitate produse finite/ persoană)	56			
Cheltuieli totale la 1000 lei venituri totale (Rd.57=Rd.6/Rd.1) x1000	57	1 018,63	1 180,62	115,90
Plăți restante	58	16 340,36	310 000,00	1 897,14
Creanțe restante	59	1 473 345,43	1 465 300,00	99,45

5.2.2 Stadiul actual al aprobării bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023

Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, cu modificările și completările ulterioare, reglementează modalitatea de aprobare și termenul de transmitere spre aprobare a proiectului Bugetului de Venituri și Cheltuieli.

Asfel, potrivit art. 4 alin. (1) pct.a) aprobarea bugetului anual al companiei se face prin Hotărâre a Guvernului, iar, potrivit art. 6 alin. (1), termenul de transmitere a acestuia autorității publice în coordonarea căreia se află compania este de „45 de zile de la intrarea în vigoare a legii anuale a bugetului de stat”.

Legea nr. 368/19.12.2022 a bugetului de stat pe anul 2023 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 1214 din 19 decembrie 2022 și a intrat în vigoare în data de 22 decembrie 2022.

Luând în considerare termenul mai sus specificat, CNCF „CFR” S.A. a trebuit să transmită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii proiectul Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2023 până în data de 03 februarie 2023, conform adresei nr. 50683/20.12.2022.

În vederea respectării termenului de 03 februarie 2023, solicitat de autoritatea tutelară, CNCF „CFR” S.A. a elaborat proiectul Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2023 în conformitate cu prevederile:

- Ordinului Ministerului Finanțelor Publice nr. 3818/30.12.2019 *privind aprobarea formatului și structurii bugetului de venituri și cheltuieli, precum și a anexelor de fundamentare a acestuia*

și ale

- Legii nr. 195/2020 privind Statutul personalului feroviar. Potrivit dispozițiilor art. 18 din *aceasta*, salariul de bază în unitățile feroviare se calculează pornind de la **salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată**, majorat cu coeficienți minimi de ierarhizare cuprinși între 1,00 și 2,20. În acord cu aceste dispoziții legale, salariul de bază, calculat conform celor precizate, nu include sporuri/indemnizații și/sau alte adaosuri.
- Hotărârii Guvernului nr. 1447/2022 privind stabilirea salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată .

Urmare a emiterii Hotărârii CA nr. 2/26.01.2023 și a Hotărârii AGA nr. 6/ 03.02.2023, CNCF „CFR” S.A. a înaintat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii prin adresa nr.5/1/156/03.02.2023 proiectul de buget de venituri și cheltuieli pentru anul 2023 .

Precizam ca prin adresa nr. 1/355/26.01.2023, CNCF „CFR” a solicitat Ministerului Finanțelor punctul de vedere privind constituirea bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2023, adresă la care nu s-a primit răspuns până la termenul de depunere a proiectului de buget de venituri și cheltuieli, respectiv data de 03.02.2023.

Prin adresa nr. 2063/5/1/156/08.02.2023 Direcția Guvernanță Corporativă din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii restituie proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2023 al CNCF „CFR” S.A., invocând nerespectarea art. 63, alin.7 din Legea bugetului de stat pe anul 2023 nr. 368/19.12.2022.

De asemenea, prin adresa nr. 1/608/13.02.2023 CNCF „CFR” S.A. a adus la cunoștința conducerii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii aspectele întreprinse în constituirea și promovarea pe circuitul extern de avizare, către Ministerul Finanțelor și Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, a proiectului bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2023 și am adresat rugămintea de a ni se comunica măsurile pe care să le aplicăm pentru obținerea avizului.

Prin adresa nr. 572341/20.02.2023 Ministerul Finanțelor comunică CNCF „CFR” S.A. (urmăre a solicitării CFR SA prin adresa nr. 1/355/26.01.2023) că elaborarea și fundamentarea bugetului de venituri și cheltuieli este de competența organelor de conducere ale CNCF „CFR” S.A. și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care deține în numele statului calitatea de acționar la CNCF „CFR” S.A., Ministerul Finanțelor neavând atribuții în acest sens.

Prin adresa nr. 1/608/20.02.2023 Direcția Guvernanță Corporativă din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii comunică că proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 al CNCF „CFR” SA poate fi stabilit într-o formă care poate fi promovată pe circuitul extern de avizare către Ministerul Finanțelor și Ministerul Muncii și Solidarității Sociale numai după:

- eliminarea alin. (7) din Legea nr. 368/2022 - Legea bugetului de stat pe anul 2023;
- asigurarea fondurilor de la bugetul de stat la nivelul necesarului;
- deblocarea reținerii de 10%, potrivit prevederilor art. 21, alin. (7) din Legea 500/2002, cu modificările și completările ulterioare (care se face în semestrul II al anului, după examinarea de către Guvern a raportului semestrial privind situația economică și bugetară și a opiniei Consiliului Fiscal cu privire la acesta),

măsuri care vor putea fi puse în practică cu ocazia primei rectificări bugetare.

Având în vedere prevederile Legii nr. 185/26.06.2023 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2022 pentru modificarea art. 34 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2015 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice în anul 2016, prorogarea unor termene, precum și unele măsuri fiscal-bugetare și pentru reglementarea altor măsuri fiscal-bugetare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 583/27.06.2023, potrivit carora „.....operatorii economici cu specific feroviar se exceptează de la prevederile alin (7) al art.63 din Legea bugetului de stat pe anul 2023 nr. 368/2022”, astfel CNCF „CFR” S.A. a întocmit un nou proiect al Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2023.

Urmare a emiterii Hotărârii CA nr. 48/11.07.2023 și a Hotărârii AGA nr. 23/14.07.2023, CNCF „CFR” S.A. a înaintat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii prin adresa nr.5/1/825/14.07.2023 proiectul de buget de venituri și cheltuieli pentru anul 2023.

Prin adresa nr. 825/24683/31.07.2023 Direcția Guvernanță Corporativă din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii comunică CNCF „CFR” S.A. faptul că proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 al CNCF „CFR” S.A. a fost avizat negativ de către Ministerul Finanțelor, care solicită reanalizarea indicatorilor economico-financiar programati în sensul reducerii cheltuielilor, având în vedere că aceștia nu respectă principiul echilibrului financiar și îmbunătățirea performanțelor financiare, punând în pericol viabilitatea societății. Totodată se comunică faptul că Ministerul Finanțelor solicită ca proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 să fie fundamentat pe obținerea de venituri corespunzătoare care să susțină cheltuielile propuse, materializate într-un program de îmbunătățire/restructurare a activității, inclusiv prin reducerea numărului de personal cu reflectarea în recuperarea/reducerea pierderilor și a plăților restante.

Prin adresa nr. 1A/1150/07.08.2023, CNCF „CFR” S.A. susține valabilitatea proiectului de venituri și cheltuieli propus pentru anul 2023 și solicită sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în vederea aprobării de către Guvern a acestui proiect. Cele mai relevante argumente care susțin valabilitatea acestui proiect de buget de venituri și cheltuieli, menționate în cadrul actului menționat mai sus, sunt:

- În conformitate cu prevederile legale în vigoare, în condițiile în care transportul feroviar nu poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarificare reglementat, statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, are obligatia legală de a asigura finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare și asigurării echilibrului financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară.
- Ca urmare, ***echilibrul financiar al companiei și îmbunătățirea performanțelor financiare ale acesteia sunt condiționate în mod obiectiv de alocarea fondurilor publice în cuantum suficient încât să acopere integral costurile necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare.***
- Fondurile publice alocate companiei în anul 2023 pentru principalele categorii de activități de administrare a infrastructurii feroviare **acoperă doar 35,8% din necesarul de finanțare din fonduri publice pentru anul 2023**, conform tabelului următor:

	U.M.	Categorii de activități			TOTAL
		Întreținere	Reparații curente	Reînnoire	
Fonduri publice necesare	mii lei	3 678 444	240 000	1 031 106	4 949 550
Fonduri publice alocate	mii lei	1 616 261	53 030	102 547	1 771 838
Acoperire necesar de finanțare	%	43,94%	22,10%	9,95%	35,80%

- În pofida unei creșteri estimate a veniturilor proprii cu 51.660,82 mii lei față de realizările anului 2022, în condițiile unui deficit de finanțare publică de 3.177.712 mii lei față de necesarul determinat conform prevederilor legale în vigoare, **rezultatul brut preconizat de -955.436,44 mii lei reprezintă o cotă de doar 30,06% din deficitul de finanțare al companiei.**
- În condițiile unui deficit masiv de finanțare publică, compania fost obligată să își asume limitarea drastică a cheltuielilor în scopul reducerii pierderilor la un nivel minim posibil. Limitarea cheltuielilor asumată prin proiectul BVC înseamnă limitarea severă a activităților de întreținere, reparații și reînnoire a infrastructurii feroviare, cu consecințe privind continuarea degradării infrastructurii și limitarea suplimentară a performanțelor serviciilor de transport feroviar. **Limitarea suplimentară a cheltuielilor companiei este de natură să pună în pericol siguranța circulației trenurilor și continuitatea serviciilor de transport feroviar.**
- În perioada de funcționare a CFR SA au fost aplicate iterativ mai multe „restructurări” de tipul celei solicitate de Ministerul Finanțelor. Acestea au fost menite să escamoteze lipsa de finanțare din fonduri publice a companiei, iar efectele lor au constat în principal în:
 - Reducerea cu peste 54% a personalului companiei, de la 47.303 persoane în anul 1999 la 22.213 persoane în anul 2021, în condițiile în care nu au existat investiții orientate spre achiziția de echipamente care să permită creșterea productivității muncii. În prezent, media personalului de mentenanță per km de linie la CFR SA este inferioară mediilor similare ale unor companii feroviare care au un grad foarte ridicat de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii feroviare.
 - Limitarea capacităților de întreținere, reparație și reînnoire a infrastructurii, cu consecințe privind accelerarea degradării infrastructurii feroviare.
 - Limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar, cu consecințe privind reducerea intensității traficului feroviar pe rețea și pierderea masivă a cotelor de piață ale transportului feroviar de călători și de marfă.

Ca urmare, având în vedere că nu este rațional să fie reiterate acțiuni similare în speranța obținerii unor rezultate diferite, CFR SA consideră că propunerea Ministerului Finanțelor nu este oportună. Experiențele anterioare și experiența altor administrații feroviare arată că reducerea costurilor unitare de administrare a infrastructurii este posibilă numai prin aplicarea unor programe masive de investiții orientate spre creșterea productivității muncii prin creșterea gradului de mecanizare a activităților de administrare a infrastructurii feroviare.

- Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, document aprobat prin HG nr. 985/2020, identifică în mod corect măsurile oportune și necesare pentru reabilitarea transportului feroviar și consolidarea situației economice a administratorului infrastructurii feroviare. ***Finanțarea publică insuficientă a infrastructurii feroviare nu asigură condițiile necesare pentru implementarea prevederilor acestui document.***

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și-a însușit argumentele companiei și a susținut aprobarea de către Guvern a bugetului de venituri și cheltuieli în varianta propusă de CFR SA. Ministerul Finanțelor a decis însă să ignore aceste argumente, precum și obligațiile legale privind finanțarea infrastructurii feroviare și a companiei care administrează această infrastructură, și a refuzat în continuare avizarea proiectului de act normativ pentru aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al CFR SA.

5.3 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

5.3.1 Venituri

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor totale ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 24 – Situația sintetică a veniturilor

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Venituri totale	2.091.972,95	1 693 481,39	80,95	5.289.854,97	32,01
din care: Venituri din exploatare	2.040.415,53	1 628 580,33	79,82	5.154.643,47	31,59
Venituri financiare	51.557,42	64 901,06	125,88	135.211,50	48,00

Veniturile din exploatare au ponderea cea mai mare în totalul veniturilor realizate la data de 30.06.2023, a căror valoare de **1.628.580,33 mii lei**, reprezintă **96,17%** din totalul veniturilor înregistrate în această perioadă.

Veniturile financiare sunt în valoare de **64.901,06 mii lei** și reprezintă **3,83%** din totalul veniturilor înregistrate la data de 30.06.2023 și provin, în principal, din diferențe de curs valutar și venituri din dobanzi.

5.3.1.1 Venituri din exploatare

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor din exploatare ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 25 – Situația sintetică a veniturilor din exploatare

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri din exploatare	2 040 415,53	1 628 580,33	79,82	5 154 643,47	31,59
din care: Venituri proprii	534 862,07	569 926,14	106,56	1 219 419,65	46,74
Venituri din alocații bugetare	790 526,08	944 021,58	119,42	1 672 483,46	56,44
Venituri din subvenții pentru investiții	715 027,38	114 632,61	16,03	2 262 740,36	5,07

Din perspectiva finanțării activităților prioritare de administrare a infrastructurii feroviare, respectiv întreținerea și repararea infrastructurii feroviare, sunt relevante doar veniturile proprii și veniturile din alocații bugetare.

Veniturile din subvenții pentru investiții reprezintă doar înregistrarea contabilă ca venituri a investițiilor finalizate la infrastructura feroviară publică și/sau privată a căror sursă de finanțare a fost alocația de la bugetul statului și/sau fonduri nerambursabile. Suma respectivă se înregistrează simultan și cu titlu de „Cheltuieli privind activele imobilizate” (a se vedea paragraful 5.3.2.1.4 de mai jos).

5.3.1.1.1 Venituri proprii

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor proprii ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 26 – Situația sintetică a veniturilor proprii

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri proprii	534 862,07	569 926,14	106,56	1 219 419,65	46,74
din care: Venituri din TUI	383 414,45	425 175,78	110,89	965 300,00	44,05
Venituri din servicii adiționale	32 710,99	32 322,05	98,81	75 000,00	43,10
Venituri din redevențe și chirii	40 153,08	47 760,13	118,95	88 341,99	54,06
Venituri din amenzi și penalități	19 522,70	11 185,81	57,30	11 771,93	95,02
Venituri din vânzarea activelor și alte operații de capital	19 099,24	12 489,22	65,39	11 812,45	105,73
Alte venituri din exploatare	39 961,61	40 993,15	102,58	67 193,28	61,01

Veniturile proprii realizate la data de 30.06.2023 în sumă de **569.926,14 mii lei** se prezintă, astfel:

La data de 30.06.2023 **veniturile din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI)** sunt în sumă de **425.175,78 mii lei** și reprezintă un procent de **26,11%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate în această perioadă. Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor din TUI în perioada analizată.

Tabelul 27 – Situația sintetică a veniturilor din TUI

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri din TUI	383 414,45	425 175,78	110,89	965 300,00	44,05
din care: CFR Călători	199 155,39	226 043,74	113,50	502 000,00	45,03
Alți operatori călători	113 869,37	117 592,30	103,27	122 000,00	96,39
CFR Marfă	27 851,21	26 496,45	95,14	67 800,00	39,08
Alți operatori marfă	42 538,48	55 043,29	129,40	273 500,00	20,13

Veniturile din servicii adiționale TUI (TSA TUI) sunt în sumă de **32.322,05 mii lei**, reprezentând un procent de **1,98%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 30.06.2023. Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor din servicii adiționale în perioada analizată.

Tabelul 28 – Situația sintetică a veniturilor din servicii adiționale

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri din servicii adiționale	32 710,99	32 322,04	98,81	75 000,00	43,10
din care: CFR Călători	9 515,59	9 587,47	100,76	26 500,00	36,18
Alți operatori călători	576,06	532,92	92,51	2 500,00	21,32
CFR Marfă	10 322,95	9 272,46	89,82	20 000,00	46,36
Alți operatori marfă	12 296,39	12 929,19	105,15	26 000,00	49,73

Veniturile din redevențe și chirii sunt în sumă de **47.760,13 mii lei** și reprezintă un procent de **2,93%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate în această perioadă.

Veniturile din amenzi și penalități sunt în sumă de **11.185,81 mii lei**, reprezentând un procent de **0,69%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 30.06.2023.

Veniturile din vânzarea activelor și alte operații de capital sunt în sumă de **12.489,22 mii lei**, un procent de **0,77%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate în această perioadă.

Alte venituri sunt în sumă de **40.993,15 mii lei**, reprezentând un procent de **2,52%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 30.06.2023.

La data de 30.06.2023 veniturile proprii realizate în valoare de **569.926,14 mii lei** reprezintă **35,00%** din totalul veniturilor de exploatare realizate în sumă de **1.628.580,33 mii lei**.

5.3.1.1.2 Venituri din alocații bugetare

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor din alocații bugetare în perioada analizată.

Tabelul 29 – Situația veniturilor din alocații bugetare

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri din alocații bugetare	790.526,08	944.021,58	119,42	1.672.210,46	56,45
din care: Venituri din transferuri pentru reparații curente la infrastructura feroviară publică	3.901,29	7.816,55	200,36	53.030,00	14,74
Venituri din transferuri pentru întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publică	786.385,92	936.016,28	119,03	1.616.261,00	57,91
Venituri din transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	0,00	0,00		975,00	-
Venituri din alocații pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviara	65,95	148,44	225,08	1.402,00	10,59
Venituri drepturi salariale aferente personalului implicat în gestionarea proiectelor cu finanțare din Mecanismul pentru Interconectarea Europei perioada 2014-2020 (CEF)	172,92	40,31	23,31	542,46	7,43

Gradul scăzut de realizare al acestui indicator în procent de 56,45% provine, în principal, de la titlul bugetar „Reparații curente la infrastructura feroviară publică” și este cauzat de:

- sincope majore în aprovizionarea cu materii prime și materiale necesare executării lucrărilor pentru contractele încheiate în anul 2022 cu derulare în anul 2023, urmare a numărului redus de societăți care furnizează materiale specifice infrastructurii feroviare;
- întreruperi în executarea lucrărilor legate de aplicarea prevederilor OG 47/2022, legate de ajustarea pretului contractelor și OG nr.168/2022 cu privire la majorarea tarifului orar ca urmare a majorării de la 1 ianuarie 2023 a salariului minim în sectorul construcțiilor (au fost situații în care s-a suspendat execuția lucrărilor până la perfectarea actelor adiționale aferente);

- probleme în ceea ce privește derularea procedurilor de achiziție pentru lucrările noi, din cauza contestațiilor sau lipsei ofertanților la unele proceduri de achiziție, cu toate că în unele cazuri, procedurile au fost repetate;
- criza forței de muncă calificată în domeniul construcțiilor care a afectat ritmul de execuție a lucrărilor.

Veniturile din alocații bugetare pentru infrastructura feroviară publică sunt în sumă de **944.021,58 mii lei**, reprezentând un procent de **57,96%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate în această perioadă și sunt aferente în principal titlurilor bugetare: „Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice” „Reparații curente la infrastructura feroviară publică” și „Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară”.

5.3.1.1.3 Venituri din subvenții pentru investiții

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor din subvenții pentru investiții în perioada analizată.

Tabelul 30 – Situația veniturilor din subvenții pentru investiții

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Venituri din subvenții pentru investiții	715.027,38	114.632,61	16,03	2.262.740,36	5,07

Gradul scăzut de realizare al acestui indicator în procent de 5,07% este cauzat de faptul că subvențiile pentru investiții se înregistrează cu ocazia finalizării proiectelor de investiții la infrastructura feroviară publică și/sau privată a căror sursă de finanțare a fost alocația de la bugetul statului și/sau fonduri nerambursabile, la constituirea și înregistrarea în evidențele contabile a mijloacelor fixe.

La data de 30.06.2023 veniturile din subvenții pentru investiții (trecere în patrimoniul public) realizate în valoare de **114.632,61 mii lei** reprezintă **6,77%** din totalul veniturilor realizate în sumă de **1.693.481,39 mii lei**.

Referitor la indicatorul „Venituri din subvenții pentru investiții-trecere în patrimoniul public”, sunt necesare următoarele precizări:

- potrivit Ordinului M.F.P. nr. 2844/2016 la înregistrarea în evidențele contabile a mijloacelor fixe, acest element de venit este compensat de un element de cheltuială aferent;
- se înregistrează cu ocazia finalizării proiectelor de investiții la infrastructura feroviară publică și/sau privată a căror sursă de finanțare a fost alocația de la bugetul statului și/sau fonduri nerambursabile, la constituirea și înregistrarea în evidențele contabile a mijloacelor fixe;
- acestui indicator de venit îi corespunde un element de cheltuială, iar realizarea acestuia este în concordanță cu realizarea elementului de cheltuială în sumă de **109.438,82 mii lei** pentru această perioadă.

5.3.1.2 Venituri financiare

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor financiare în perioada analizată.

Tabelul 31 – Situația veniturilor financiare

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Venituri financiare	51.557,42	64.901,06	125,88	135.211,50	48,00

Gradul de realizare la acest indicator este influențat de evoluția cursului valutar.

Veniturile financiare sunt în valoare de **64.901,06 mii lei** și reprezintă **3,83%** din totalul veniturilor înregistrate la data de 30.06.2023 și provin, în principal, din diferențe de curs valutar și venituri din dobanzi.

5.3.2 Cheltuieli

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor totale ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 32 – Situația sintetică a cheltuielilor

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Cheltuieli totale	2 145 737,51	1 845 596,56	86,01	6 245 291,41	29,55
din care: Cheltuieli de exploatare	2 093 547,21	1 793 136,98	85,65	6 115 154,41	29,32
Cheltuieli financiare	52 190,30	52 459,58	100,52	130 137,00	40,31

Gradul de realizare în procent de 29,55% al indicatorului „Cheltuieli totale” este rezultatul faptului că neavând buget de venit de cheltuieli aprobat pentru anul 2023 prin Hotărâre de Guvern, CNCF „CFR” S.A. a aplicat prevederile art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 26/21.08.2013 cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, conform prevederilor legale, CNCF „CFR” S.A. poate efectua cheltuieli totale lunare astfel:

- în perioada 01.01.2023 – 31.03.2023 în limita a 1/12 din bugetul de venituri si cheltuieli alocat pentru anul 2022;
- începând cu 01.04.2023 și până la aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al anului 2023 în limita a 90% din 1/12 din bugetul de venituri si cheltuieli alocat pentru anul 2022.

Cheltuielile de exploatare au ponderea cea mai mare în totalul cheltuielilor realizate la data de 30.06.2023 și au valoarea de **1.793.136,98 mii lei** care reprezintă **97,16%** din totalul cheltuielilor efectuate în această perioadă.

Cheltuielile financiare s-au realizat la data de 30.06.2023 în sumă de **52.459,58 mii lei**, provin în principal din diferențe de curs valutar și reprezintă **2,84%** din totalul cheltuielilor înregistrate.

5.3.2.1 Cheltuieli de exploatare

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor de exploatare ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 33 – Situația sintetică a cheltuielilor de exploatare

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total cheltuieli de exploatare	2 093 547,21	1 793 136,98	85,65	6 115 154,41	29,32
din care: Cheltuieli cu bunuri și servicii	349 130,50	451 985,38	129,46	970 817,67	46,56
Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	35 201,13	38 543,71	109,50	52 564,50	73,33
Cheltuieli cu personalul	930 877,64	1 131 232,52	121,52	2 678 160,64	42,23
Alte cheltuieli de exploatare	778 337,94	171 375,37	22,02	2 413 611,60	7,10

5.3.2.1.1 Cheltuieli cu bunuri și servicii

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor cu bunuri și servicii în perioada analizată.

Tabelul 34 – Situația sintetică a cheltuielilor cu bunuri și servicii

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total cheltuieli cu bunuri și servicii	349 130,50	451 985,38	129,46	970 817,67	46,56
din care: Cheltuieli privind stocurile	184 686,38	150 866,03	81,69	426 501,11	35,37
Cheltuieli privind serviciile executate de terți	39 486,57	138 218,44	350,04	204 187,86	67,69
Cheltuieli cu alte servicii executate de terți	124 957,55	162 900,91	130,36	340 128,70	47,89

Cheltuielile cu bunuri și servicii sunt în sumă de **451.985,38 mii lei** la data de 30.06.2023 și reprezintă un procent de **25,20%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată.

5.3.2.1.2 Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate în perioada analizată.

Tabelul 35 – Situația sintetică a cheltuielilor cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	35 201,13	38 543,71	109,50	52 564,50	73,33

Cheltuielile cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate sunt în sumă de **38.543,71 mii lei** la data de 30.06.2023 și reprezintă un procent de **2,15%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată.

5.3.2.1.3 Cheltuieli cu personalul

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor cu personalul în perioada analizată.

Tabelul 36 – Situația sintetică a cheltuielilor cu personalul

Indicator		Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
		30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
		[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0		1	2	3	4	5
Total cheltuieli cu personalul		930 877,64	1 131 232,52	121,52	2 678 160,64	42,23
din care:	Cheltuieli cu salariile	835 755,78	1 012 581,61	121,16	2 361 531,15	42,88
	Bonusuri	62 459,17	79 068,61	126,59	227 423,23	34,77
	Cheltuieli aferente contractului de mandat și altor organe de conducere și control, comisii și comitete	769,43	961,47	124,96	1 988,16	48,36
	Cheltuieli cu contribuțiile datorate de angajator	31 893,26	38 620,83	121,09	87 218,10	44,28

Gradul de realizare în procent de 42,23% al indicatorului „Total cheltuieli cu personalul” este rezultatul faptului că la fundamentarea acestui indicator în proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2023, CNCF „CFR” S.A. a avut în vedere aplicarea prevederilor *Legii nr. 195/2020 privind Statutul personalului feroviar*, aplicabile începând cu data de 01.07.2023.

Cheltuielile cu personalul la data de 30.06.2023 reprezintă un procent de **63,09%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată.

Cheltuielile cu personalul la data de 30.06.2023 sunt în sumă de **1.131.232,52 mii lei** și reprezintă:

- **Cheltuielile cu salariile** în sumă de **1.012.581,61 mii lei** la data de 30.06.2023;
- **Bonusurile** sunt în sumă de **79.068,61 mii lei** la data de 30.06.2023, astfel: cheltuieli sociale în sumă de 11.951,68 mii lei și cheltuieli cu tichetele de masă în sumă de 67.116,93 mii lei;
- **Cheltuielile aferente contractului de mandat și altor organe de conducere și control, comisii și comitete** sunt în sumă de **961,47 mii lei** la data de 30.06.2023, astfel : componentă fixă (*remunerație brută*) pentru membrii C.A. : **486,72 mii lei**, pentru directorul general : **283,85 mii lei** și director financiar : **190,90 mii lei**;
- **Cheltuielile cu contribuțiile datorate de angajator** sunt în sumă de **38.620,83 mii lei** la data de 30.06.2023.

5.3.2.1.4 Alte cheltuieli de exploatare

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor din categoria „Alte cheltuieli de exploatare” în perioada analizată.

Tabelul 37 – Situația sintetică a cheltuielilor din categoria „Alte cheltuieli de exploatare”

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total alte cheltuieli de exploatare	778 337,94	171 375,37	22,02	2 413 611,60	7,10
din care: Cheltuieli cu majorări și penalități	1 436,47	293,03	20,40	2 871,24	10,21
Cheltuieli privind activele imobilizate	723 121,50	190 438,82	15,13	2 262 740,36	8,42
Cheltuieli cu amortizarea imobilizărilor corporale și necorporale	64 715,46	62 239,29	96,17	135 000,00	46,10
Alte cheltuieli	1 927,17	1 803,90	93,60	13 000,00	13,88
Ajustări și deprecieri pentru pierdere de valoare și provizioane	-12 862,66	-2 399,67	18,66	0,00	

Gradul scăzut de realizare al acestui indicator provine, în principal, de la indicatorul „Cheltuieli privind activele imobilizate” și este cauzat de faptul că subvențiile pentru investiții se înregistrează cu ocazia finalizării proiectelor de investiții la infrastructura feroviară publică și/sau privată a căror sursă de finanțare a fost alocația de la bugetul statului și/sau fonduri nerambursabile, la constituirea și înregistrarea în evidențele contabile a mijloacelor fixe.

Alte cheltuieli de exploatare sunt în sumă de **171.375,37 mii lei** la data de 30.06.2023 și reprezintă un procent de **9,56%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată.

5.3.2.2 Cheltuieli financiare

Tabelul următor prezintă sintetic situația cheltuielilor financiare ale companiei în perioada analizată.

Tabelul 38 – Situația sintetică a cheltuielilor de exploatare

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total cheltuieli financiare	52 190,30	52 459,58	100,52	130 137,00	40,31

Gradul de realizare la acest indicator este influențat de evoluția cursului valutar.

Cheltuielile financiare s-au realizat la data de 30.06.2023 în sumă de **52.459,58 mii lei**, provin în principal din diferențe de curs valutar și reprezintă **2,84%** din totalul cheltuielilor înregistrate.

5.3.3 Rezultat brut

Tabelul următor prezintă rezultatul brut ale companiei la data de 30.06.2023.

Tabelul 39 – Rezultatul brut

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Rezultat brut	-53 764,56	-152 115,17	282,93	-955 436,44	184,08

La data de 30.06.2023 CFR SA înregistrează un rezultat brut - **pierdere** în sumă de **152.115,17 mii lei**, rezultat obținut ca diferența între veniturile totale înregistrate în valoare de **1.693.481,39 mii lei** și cheltuielile totale înregistrate în valoare de **1.845.596,56 mii lei**.

5.3.4 Plăți restante

Tabelul următor prezintă situația sintetică a plăților restante ale companiei la data de 30.06.2023.

Tabelul 40 – Plăți restante

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Plăți restante	45 945,41	33 847,41	73,67	310 000,00	10,92

La data de 30.06.2023 CFR SA a înregistrat „**Plăți restante**” în valoare de **33.847,41 mii lei**.

Valoarea indicatorului „**Plăți restante**” realizată la 30.06.2023 reprezintă, în principal, datoriile comerciale rezultate din derularea contractelor încheiate de CFR SA cu furnizorii de materiale și prestatorii de servicii pentru infrastructura feroviară, alți prestatori de servicii și lucrări cât și cu societățile afiliate, CFR SA fiind acționar unic iar piața acestor societăți fiind CFR SA și/ sau sistemul feroviar, având obligații de plată neachitate, dintre care menționăm:

- c/valoarea datoriilor către furnizorii de materiale și prestatorii de servicii pentru infrastructura feroviară în sumă de 3.570,10 mii lei;
- c/valoarea datoriilor către alți prestatori de servicii și lucrări în sumă de 4.299,74 mii lei;
- c/valoarea datoriilor către furnizorii de energie electrică în sumă de 10.011,24 mii lei;
- c/valoarea datoriilor către furnizorii de utilități (salubritate, energie termică, apă) în sumă de 2.314,82 mii lei;
- c/valoarea prestațiilor efectuate de Electrificare, Telecomunicații, Informatică Feroviară în sumă de 9.970,46 mii lei;

5.3.5 Creanțe restante

Tabelul următor prezintă situația sintetică a creanțelor restante ale companiei la data de 30.06.2023.

Tabelul 41 – Creanțe restante

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Creanțe restante	1 741 591,57	1 394 217,79	80,05	1 465 300,00	95,15

CFR SA a înregistrat la data 30.06.2023 creanțe restante în valoare de **1 394 217,79 mii lei**.

Principalele creanțe restante de încasat la data de 30.06.2023 sunt:

- **994 171,67 mii lei** - SNTFM „CFR Marfă” SA;
- **80 573,35 mii lei** - SNTFC „CFR Călători” SA;
- **62 605,49 mii lei** - Operatori de transport feroviar de călători și marfă cu capital privat;
- **256 867,28 mii lei** - Alți clienți și debitori, din care suma de 38 145,19 mii lei reprezintă clienți aflați în procedura insolvenței/ falimentului.

În valoarea de **1 394 217,79 mii lei** ponderea cea mai mare o dețin sumele datorate de operatorii de transport feroviar de marfă și călători (*cu capital de stat și capital privat*) în sumă de **1 137 350,51 mii lei**.

În totalul sumelor restante datorate de operatorii de transport feroviar ponderea cea mai mare o dețin:

- SNTFM „CFR Marfă” S.A. : 994 171,67 mii lei;
- SNTFC „CFR Călători” S.A.: 80 573,35 mii lei.

La data de 30.06.2023 operatorii de transport feroviar de marfă și călători (*cu capital de stat și capital privat*) datorează CFR S.A. suma de **1 137 350,51 mii lei**, după cum urmează:

mii lei

Denumire	TOTAL, din care:	Curent	Restant
0	1=2+3	2	3
Total general, din care:	1.248.897,92	111.547,41	1.137.350,51
A. Operatori de transport feroviar de marfa, din care:	1.089.619,74	40.856,61	1.048.763,13
SNTFM „CFR Marfă” SA	1.002.783,17	8.611,50	994.171,67
B. Operatori de transport feroviar de călători, din care :	159.278,18	70.690,80	88.587,38
SNTFC „CFR Călători” SA	137.862,57	57.289,22	80.573,35

În cazul creanțelor restante de încasat de la **SNTFM „CFR MARFĂ” SA**, suma de **994.171,67 mii lei** reprezintă :

- suma de **992.554,20 mii lei** - reprezintă creanță deținută de CFR SA împotriva SNTFM” CFR MARFĂ”SA conform ofertei de concordat preventiv nr.206/26.02.2020, omologată în data de 12.03.2020 de către Tribunalul Bucuresti – Secția a VII Civilă și addendumului nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023;
- suma de **1.617,47 mii lei** – reprezintă creanțe restante aferente anului 2023 necuprinse în oferta de concordat preventiv și addendumul nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023;

- la data de 31.12.2022, datoria restantă a SNTFM „CFR Marfă” SA față de CFR SA era de **1.024.943,83 mii lei**, în timp ce la data de 30.06.2023 datoria era în sumă de **994.171,67 mii lei**, înregistrând o scădere cu **30.772,16 mii lei**;
- în perioada 01.01 – 30.06.2023, CFR SA a încasat de la SNTFM „CFR Marfă” SA suma de **81.941,16 mii lei**, din care **50.766,86 mii lei** din creanță inclusă în oferta de concordat preventiv și addendumul nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023 și **31.174,30 mii lei** din creanțele neincluse în oferta de concordat preventiv.

Conform prevederilor Deciziei Comisiei Europene C(2020) 1115 final privind ajutorul de stat SA 43549, emisă la data de 24.02.2020, prin care unele facilități acordate SNTFM „CFR Marfă” SA în perioada 2010-2018 au fost declarate ajutoare de stat incompatibile cu piața internă, CFR SA a procedat la înregistrarea extrabilanțier - clasă 8 a sumei de **1.350.500,37 mii lei**, astfel:

- **Măsura nr.2** - au fost repuse creanțe datorate de SNTFM „CFR Marfă” SA, aferente Ordonanțelor de Guvern nr.32/23.04.2013 și nr.61/12.06.2013, anulate prin conversie în acțiuni, în valoare de **667.991,77 mii lei** la care se adaugă ajustări de **166,87 mii lei** (rezultate ca diferență între penalitatea calculată de CFR S.A. în baza contractelor de acces pe infrastructura feroviară și penalitatea calculată conform calculatorului european (+10%)).

Potrivit Deciziei Comisiei Europene, CFR SA a procedat la calculul dobânzii de recuperare, înregistrând la data de 30.06.2023 suma de **457.342,79 mii lei**.

- **Măsura nr.5** au fost înregistrate extrabilanțier –clasă 8 ajustări de **3.700,24 mii lei** (rezultate ca diferență între penalitatea calculată de CFR S.A. în baza contractelor de acces pe infrastructura feroviară și penalitatea calculată conform calculatorului european (+10%) la care se adaugă dobândă de recuperare în sumă de **221.298,69 mii lei** .

Menționăm că CFR SA a întreprins demersuri pentru aderarea la concordatul preventiv cu sumele mai sus menționate și va proceda la actualizarea dobânzii de recuperare până la data încasării efective a sumelor datorate de SNTFM „CFR Marfă” SA .

Creanțele restante de încasat de la SNTFC „CFR Călători” SA înregistrate la data de 30.06.2023 sunt în sumă de **80.573,35 mii lei**.

- la 31.12.2022 datoria restantă a SNTFC „CFR Călători” SA față de CFR SA era de **109.384,07 mii lei** în timp ce la data de 30.06.2023 datoria restantă era în sumă de **80.573,35 mii lei**, înregistrând o scădere cu **28.810,72 mii lei**;
- în perioada 01.01 – 30.06.2023, din totalul sumei datorate (*facturate de CFR SA*) în cursul anului 2023 de **320.015,96 mii lei** a fost încasată suma de **238.635,83 mii lei**, reprezentand cca. **74%** din suma datorată. De asemenea precizăm că în anul în curs, CFR SA a încasat și suma de 99.090,60 mii lei sumă aferentă datoriei înregistrată în anul 2022.

În cazul creanțelor neachitate la termen scadent, CFR SA emite facturi de penalități potrivit prevederilor contractuale și prevederilor legale în vigoare.

CFR SA (Central și SRCF 1-8) are permanent în vedere recuperarea creanțelor pentru care transmite notificări de plată, preavize de plată, somații, întocmește dosare juridice și/sau penale, după caz iar în situația clienților aflați în procedură de insolvență, CFR SA se înscrie la masa credală cu suma pe care o are de recuperat de la aceștia.

În cazul obținerii unor hotărâri definitive în instanță, la solicitarea clienților, CFR SA încheie cu aceștia convenții de eşalonare la plată, angajamente de plată eşalonată.

În situația în care CFR SA înregistrează creanțe și datorii reciproce cu diverse persoane juridice, efectuează operațiuni de încasări și plăți prin compensare, potrivit HG nr. 773/2019.

5.3.6 Situația realizării creditelor bugetare

Ca urmare a apariției Legii Bugetului de Stat pentru anul 2023 nr. 368/19.12.2022, companiei i-au fost repartizate sume de la bugetul de stat, reprezentând transferuri, rambursări de credite externe, plăți de dobânzi aferente împrumuturilor externe, proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare, proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020, proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistența financiară nerambursabilă aferentă PNRR, sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară.

Tabelul 42 – Situația realizării creditelor bugetare la data de 30.06.2023

Nr. crt	Denumire indicator	Program 30.06.2023 modificat cf. filă MTI nr. 2 349/20 206/ 14.06.2023 [mii lei]	Realizări 30.06.2023		Realizări 30.06.2023 (inclusiv deschideri de credite bugetare transmise la MTI și neonorate până la finele lunii iunie 2023)	
			Valoare [mii lei]	%	Valoare [mii lei]	%
0	1	2	3	4=3/2*100	5	6=4/2*100
	TOTAL CHELTUIELI (A+B)	2 693 351,00	1 812 268,70	67,29	1 819 750,94	67,56
	BUGET DE STAT	2 693 351,00	1 812 268,70	67,29	1 819 750,94	67,56
A.	CHELTUIELI CURENTE	2 667 547,00	1 791 792,32	67,17	1 799 274,56	67,45
	- DOBÂNZI aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	4 653,00	3 729,39	80,15	3 729,39	80,15
	TRANSFERURI ÎNTRE UNITĂȚI ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE	998 865,00	936 016,28	93,71	936 016,28	93,71
	- Transferuri curente	998 865,00	936 016,28	93,71	936 016,28	93,71
	- Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice	998 865,00	936 016,28	93,71	936 016,28	93,71
	ALTE TRANSFERURI	88 463,00	61 743,86	69,80	61 743,86	69,80
	- Transferuri interne	88 463,00	61 743,86	69,80	61 743,86	69,80
	- Investiții ale agenților economici cu capital de stat, din care:	54 050,00	53 927,31	99,77	53 927,31	99,77
	- Cheltuieli neeligibile ISPA	1 400,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	- Reparații curente la infrastructura feroviară publică	32 688,00	7 816,55	23,91	7 816,55	23,91
	- Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	325,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	- PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE (FEN) POSTADERARE	16 900,00	5 060,70	29,94	5 060,70	29,94
	- Programe din FEDR	0,00	0,00		0,00	
	- Programe din FC	16 900,00	5 060,70	29,94	5 060,70	29,94
	- PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE AFERENTE CADRULUI FINANCIAR 2014-2020	670 917,00	315 860,44	47,08	315 860,44	47,08
	- Programe din FEDR	21 243,00	8 604,06	40,50	8 604,06	40,50
	- Programe din FC	649 674,00	307 256,38	47,29	307 256,38	47,29
	- Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	148 643,00	148 570,82	99,95	148 570,82	99,95
	- ALTE CHELTUIELI	500,00	148,44	29,69	148,44	29,69

Nr. crt	Denumire indicator	Program 30.06.2023 modificat cf. filă MTI nr. 2 349/20 206/ 14.06.2023 [mii lei]	Realizări 30.06.2023		Realizări 30.06.2023 (inclusiv deschideri de credite bugetare transmise la MTI și neonorate până la finele lunii iunie 2023)	
			Valoare [mii lei]	%	Valoare [mii lei]	%
0	1	2	3	4=3/2*100	5	6=4/2*100
	Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	500,00	148,44	29,69	148,44	29,69
	- PROIECTE CU FINANȚARE DIN SUMELE REPREZENTÂND ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ AFERENTĂ PNRR	738 606,00	320 662,39	43,41	328 144,63	44,43
	Transferuri din bugetul de stat către întreprinderi publice și instituții naționale de cercetare-dezvoltare pentru susținerea proiectelor aferente PNRR	738 606,00	320 662,39	43,41	328 144,63	44,43
B.	Operațiuni financiare	25 804,00	20 476,38	79,35	20 476,38	79,35
	- Rambursări de credite	25 804,00	20 476,38	79,35	20 476,38	79,35
	- Rambursări de credite externe	25 804,00	20 476,38	79,35	20 476,38	79,35

5.3.6.1 Cheltuieli curente

Pentru indicatorul „CHELTUIELI CURENTE” companiei i-a fost alocată pentru semestrul I al anului 2023 suma de **2.693.351,00 mii lei** și a utilizat suma de **1.812.268,70 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **67,29 %** din suma alocată pentru aceeași perioadă.

5.3.6.1.1 Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite

- Program la data de 30.06.2023 4.653,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 3.729,39 mii lei

Pentru indicatorul „Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite” compania a efectuat la data de 30.06.2023 plăți în valoare de **3.729,39 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **80,15%** din suma alocată pentru semestrul I al anului 2023.

La data de 30.06.2023 plata în valoare de **3.729,39 mii lei** efectuată pentru indicatorul „Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite” este aferentă împrumutului JBIC ROM-P3/2001 „Reabilitare linie cf București-Constanța”.

Precizăm că, onorarea serviciului datoriei publice externe se face prin conversie valutară la cursul de la data scadenței, ceea ce conduce la diferențe de schimb valutar.

5.3.6.1.2 Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:

- Program la data de 30.06.2023 998.865,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 936.016,28 mii lei

Prin Legea bugetului de stat pe anul 2023, nr. 368/19.12.2022 s-a prevăzut la art.40 alin. 1 următoarele:

„În bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pe anul 2023, suma prevăzută la capitolul 84.01 „Transporturi”, titlul 51 „Transferuri între unități ale administrației publice”, alineatul 51.01.55

„Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice” se utilizează cu prioritate pentru:

a) plata obligațiilor către bugetul general consolidat;

b) asigurarea cheltuielilor stabilite de lege, aferente activității de întreținere și funcționare a infrastructurii feroviare publice prestate de administratorul infrastructurii feroviare, precum și a cheltuielilor stabilite prin contracte de prestări servicii, inclusiv cu sucursalele/filialele acestuia.”

Urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2023, nr. 368/19.12.2022, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CFR SA pentru titlul bugetar *”Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice”* suma de **1.795.846,00 mii lei**, prin adresa nr. 4698/50606/20.12.2022.

Prin adresa nr. 89/53377/11.01.2023, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii comunică CFR SA faptul că alocația bugetară pentru anul 2023 aferentă titlului *„Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice”* este în valoare de **1.616.261,00 mii lei**.

CFR SA prelimină utilizarea în anul 2023 a sumei de **1.616.261,00 mii lei** pentru :

- achitarea obligațiilor către bugetul general consolidat al statului: 1.130.720,53 mii lei;
- achitarea drepturilor salariale aferente personalului care își desfășoară activitatea la întreținerea infrastructurii feroviare publice: 318.540,47 mii lei;
- achitarea obligațiilor către furnizori de materiale/lucrări/servicii pentru întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice, precum și către furnizorii de energie electrică și termică aferente infrastructurii feroviare publice: 167.000,00 mii lei.

Din suma alocată la data de 30.06.2023 în valoare de **998.865,00 mii lei** pentru titlul bugetar *„Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice”*, CFR SA a primit suma de **936.016,28 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent **93,71%**.

Neutilizarea sumei alocată în primul semestru al anului 2023 la acest titlu bugetar este cauzată de:

- obligații către bugetul general consolidat al statului (în principal, TVA de plată datorat bugetului de stat);
- obligatii drepturi salariale aferente personalului care isi desfasoara activitatea in cadrul sectiilor de intretinere si reparatie linii cf, instalatii cf, utilaje cf, la fundamentarea carora CFR SA a avut in vedere influenta aplicarii Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar începând cu luna iunie 2023;
- emiterea cu întârziere a facturilor de energie electrică în primul semestru al anului 2023.

Precizăm faptul că, CFR SA preconizează că va utiliza suma de **62.848,72 mii lei** în semestrul II al anului 2023.

5.3.6.1.3 Investiții ale agenților economici

1. Investiții ale agenților economici cu capital de stat - BUGET de STAT

Ca urmare a apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2023, nr.368/19.12.2022 companiei i-a fost alocată suma de **162.000,00 mii lei** pentru titlul bugetar *„Investiții ale agenților economici cu capital de stat”*.

Lista obiectivelor de investiții cu finanțare de la bugetul de stat pe anul 2023 pentru CFR SA, în conformitate cu Legea Bugetului de Stat pentru anul 2023, nr.368/19.12.2022 cuprinde la Cap. A – *„Obiective de investiții în continuare”* obiective de investiții cu alocația în valoare de **7.200,00 mii lei** și la Cap. C – *„Alte cheltuieli de investiții”* obiective de investiții cu alocația în valoare de **154.800,00 mii lei**, rezultând o alocație totală de **162.000,00 mii lei**.

Alocația bugetară aprobată pentru semestrul I al anului 2023 în valoare de **54.050,00 mii lei** este repartizată pentru indicatorul *„ Alte cheltuieli de investiții ”*.

Realizările aferente semestrului I al anului 2023 sunt în valoare de **53.927,31 mii lei**, reprezentând **99,77 %** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

Situația plăților aferente semestrului I al anului 2023 este prezentată în tabelul de mai jos:

Nr. crt	Denumirea obiectivului de investitii	Program 30.06.2023 [mii lei]	Realizări 30.06.2023 [mii lei]	%
0	1	2	3	4=3/2*100
	TOTAL, din care:	54.050,00	53.927,31	99,77
A	Obiective de investiții în continuare	0,00	0,00	
1	Electrificarea liniei CF Doaga – Tecuci – Barboși, inclusiv dispecer pentru coordonarea activității de exploatare a Complexului Feroviar Galați	0,00	0,00	
2	Linie nouă de cale ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea	0,00	0,00	
3	Reconstrucție pod Gura Lotrului km.325+704, linia Piatra Olt - Podul Olt	0,00	0,00	
4	Dublarea liniei de cale ferata intre statiile Mogosoia si Balotesti	0,00	0,00	
C	Alte cheltuieli de investiții	54.050,00	53.927,31	99,77
b)	Dotări independente	30.677,00	30.676,08	100,00
c)	Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de prefezabilitate, a studiilor de fezabil, a altor studii aferente obiectivelor de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege	0,00	0,00	
e)	Lucrări de foraj, cartarea terenului, fotogrammetrie, determinări seismologice, consultanță și alte cheltuieli de investiții ce nu se regăsesc la celelalte categorii de investiții	0,00	0,00	
f)	alte cheltuieli asimilate investițiilor - Reparații capitale	23.373,00	23.251,23	99,48

Creditele bugetare prevăzute în semestrul I al anului 2023 au fost utilizate pentru plata facturilor restante pentru lucrări / servicii executate în anul 2022, precum și pentru lucrările / serviciile executate în anul 2023.

2. Investiții finanțate din SURSE PROPRII:

Realizările aferente semestrului I al anului 2023 pentru investiții finanțate din sursele proprii ale CFR SA sunt în valoare de **32.485,00 mii lei** pentru investițiile finanțate din amortizarea mijloacelor fixe, respectiv în sumă de **63,08 mii lei** pentru investițiile finanțate de CFR SA din veniturile obținute din închirierea infrastructurii feroviare neinteroperabile și sunt aferente contractelor în continuare, încheiate în anii anteriori.

3. Investiții finanțate de către terți

CFR SA nu are realizări în primul semestru al anului 2023 din investițiile finanțate de către terți.

5.3.6.1.4 Cheltuieli neeligibile ISPA

- Program la data de 30.06.2023 1.400,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 0,00 mii lei

La data de 30.06.2023 pentru indicatorul "Cheltuieli neeligibile ISPA" compania nu a efectuat plăți pentru acest titlu bugetar.

5.3.6.1.5 Reparații curente la infrastructura feroviară publică

- Program la data de 30.06.2023 32.688,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 7.816,55 mii lei

La data de 30.06.2023 CFR SA a avut alocată suma de **32.688,00 mii lei** pentru titlul bugetar „Reparații curente la infrastructura feroviară publică” și a utilizat suma de **7.816,55 mii lei** (sumă utilizată pentru achitare c/valoare facturi emise conform contractelor încheiate), ca pondere reprezentând **23,91%** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

Nerealizarea în sumă de **24.871,45 mii lei** rezultată ca diferență între suma alocată în primul semestru al anului 2023 și suma realizată este cauzată de:

- sincope majore în aprovizionarea cu materii prime și materiale necesare executării lucrărilor pentru contractele încheiate în anul 2022 cu derulare în anul 2023, urmare a numărului redus de societăți care furnizează materiale specifice infrastructurii feroviare;
- întreruperi în executarea lucrărilor legate de aplicarea prevederilor OG 47/2022, legate de ajustarea pretului contractelor și OG nr.168/2022 cu privire la majorarea tarifului orar ca urmare a majorării de la 1 ianuarie 2023 a salariului minim în sectorul construcțiilor (au fost situații în care s-a suspendat execuția lucrărilor până la perfectarea actelor adiționale aferente);
- probleme în ceea ce privește derularea procedurilor de achiziție pentru lucrările noi, din cauza contestațiilor sau lipsei ofertanților la unele proceduri de achiziție, cu toate că în unele cazuri, procedurile au fost repetate;
- criza forței de muncă calificată în domeniul construcțiilor care a afectat ritmul de execuție a lucrărilor.

5.3.6.1.6 Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| • Program la data de 30.06.2023 | 325,00 mii lei |
| • Realizat la data de 30.06.2023 | 0,00 mii lei |

La data de 30.06.2023 pentru indicatorul "*Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului*" compania nu a efectuat plăți pentru acest titlu bugetar.

Nerealizarea în sumă de **325,00 mii lei** rezultată ca diferență între suma alocată în primul semestru al anului 2023 și suma realizată este cauzată de întârzierea încheierii contractului, urmare a contestării procedurii de achiziție și necesitatea reluării acesteia.

Precizăm faptul că, CFR SA preconizează că va utiliza suma de **325,00 mii lei** în semestrul II al anului 2023.

5.3.6.1.7 Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare

- | | |
|----------------------------------|-------------------|
| • Program la data de 30.06.2023 | 16.900,00 mii lei |
| • Realizat la data de 30.06.2023 | 5.060,70 mii lei |

Pentru indicatorul "*Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare (Programe din FEDR și Programe din FC)*" a fost alocată la data de 30.06.2023 suma de **16.900,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **5.060,70 mii lei**, reprezentând un procent de **29,94%** din suma alocată la aceeași dată.

La data de 30.06.2023 pentru indicatorul „*Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare*” situația se prezintă, astfel:

- pentru indicatorul „*Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare - Programe din FEDR*”, CFR SA nu are alocată sumă pentru acest indicator;
- pentru indicatorul „*Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare - Programe din FC*” a fost alocată suma de **16.900,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **5.060,70 mii lei**.

Menționăm faptul că, plata în valoare de **5.060,70 mii lei** efectuată pentru indicatorul „*Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare - Programe din FC*” este aferentă proiectului „*Reabilitarea liniei de CF Brașov-Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan -European pentru circulația trenurilor cu viteză max. de 160 km./h, tronsonul :Coșlariu-Simeria*”

5.3.6.1.8 Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020

- Program la data de 30.06.2023 670.917,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 315.860,44 mii lei

Pentru indicatorul **„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 (Programe din FEDR, Programe din FC)”** a fost alocată la data de 30.06.2023 suma de **670.917,00 mii lei** și s-a utilizat suma **315.860,44 mii lei**, reprezentând **47,08%** din suma alocată.

Din suma primită la data de 30.06.2023 în valoare de **315.860,44 mii lei** a fost utilizată suma de **315.776,66 mii lei** (diferența în sumă de 83,78 mii lei urmează să fie utilizată în semestrul II al anului 2023).

La data de 30.06.2023 pentru indicatorul **„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 ”** situația se prezintă, astfel:

- Pentru indicatorul **„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 - Programe din FEDR”** a fost alocată suma de **21.243,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **8.604,06 mii lei** reprezentând **40,50%** din suma alocată.

Nerealizarea în sumă de **12.638,94 mii lei** este cauzată de următoarele:

- antreprenorii au solicitat aplicarea prevederilor Ordonanței 15/2021 și OUG 64/2022, în vederea susținerii unui flux financiar care să restabilească echilibrul contractual din cauza creșterii prețurilor de pe piață, dificultăți în procurarea echipamentelor și utilajelor;
- întârzieri în aprovizionarea materialelor pentru contractele aflate în derulare și pentru care antreprenorii au solicitat restabilirea echilibrului contractual ca urmare a creșterii prețurilor.

Situația plăților pe proiecte la data de 30.06.2023 se prezintă astfel:

- *Electrificarea liniei feroviare Rădulești-Giurgiu Nord* 517,65 mii lei
- *studiu de fezabilitate de fezabilitate*
- *Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România-faza studiu de fezabilitate* 2.076,25 mii lei
- *Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată* 3.120,18 mii lei
- *etapa II faza studiu de fezabilitate*
- *Lucrări de reabilitare pentru tuneluri și poduri de cale ferată* 45,24 mii lei
- *Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara*
- *Lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată* 2.195,00 mii lei
- *Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova*
- *Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată* 649,74 mii lei

- Pentru indicatorul **„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 - Programe din FC”** a fost alocată suma de **649.674,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **307.256,38 mii lei** reprezentând **47,29%** din suma alocată.

Din suma primită la data de 30.06.2023 în valoare de **307.256,38 mii lei** a fost utilizată suma de **307.172,60 mii lei** (diferența în sumă de 83,78 mii lei urmează să fie utilizată în semestrul II al anului 2023).

Situația plăților pe proiecte la data de 30.06.2023 se prezintă astfel:

- *Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov -Simeria componentă a Coridorului Pan - European IV pentru circulația trenurilor* 23.496,21 mii lei

- cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coșlariu – Simeria
- Reabilitarea liniei CF Brașov - Simeria componentă a
Coridorului IV Pan - European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă
de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coșlariu 25,78 mii lei
 - Reabilitarea liniei CF Frontiera-Curtici-Simeria parte componenta a
Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă
de 160 km/h, Tronsonul 2: km 614-Gurasada si Tronsonul 3: Gurasada-Simeria 283.364,58 mii lei
 - Lucrări în stațiile CF Fetești și Ciulnița de pe linia de cale ferată București-Constanța
servicii de consultanță 186,07 mii lei
 - Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești -Vicșani-Studiu de Fezabilitate 99,96 mii lei

Neutilizarea sumelor alocate în primul semestru al anului 2023 la acest titlu bugetar este cauzată de:

- întârzieri în aplicarea prevederilor OUG 64/2022 aferent proiectului km 614-Gurasada-Simeria, în contextul în care aplicarea prevederilor duce la un impact financiar care depășește valoarea contractului de finanțare, astfel încât au existat clarificări și completări ale instrucțiunilor de aplicare, coroborat cu demararea procesului de fazare a proiectului;
- întârzieri în lanțul de aprovizionare cu materiale și echipamente din cauza termenelor de livrare lungi ca urmare a creșterii prețurilor.

5.3.6.1.9 Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei

- Program la data de 30.06.2023 148.643,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 148.570,82 mii lei

La data de 30.06.2023 CFR SA a avut alocată suma de **148.643,00 mii lei** pentru titlul bugetar "**Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei**" și a utilizat suma de **148.570,82 mii lei**, ca pondere reprezentând **99,95%** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

Situația plăților pe proiecte la data de 30.06.2023 pentru acest titlu bugetar se prezintă astfel:

- Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a coridorului
Rin-Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h secțiunea
Brașov-Simeria subsecțiunea Brașov-Apața și Cața- Sighișoara 48.176,38 mii lei
- Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, subsecțiunea Apața – Cața 100.394,44 mii lei

5.3.6.1.10 Alte cheltuieli - Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară

- Program la data de 30.06.2023 500,00 mii lei
- Realizat la data de 30.06.2023 148,44 mii lei

Pentru titlul bugetar - "**Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară**" a fost alocată la data de 30.06.2023 suma de **500,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **148,44 mii lei**, reprezentând **29,69%** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

Facem precizarea că, eventualele întârzieri/nerealizări sunt justificate de motive bine întemeiate și independente de voința gestionarilor contractelor sau a prestatorilor de servicii, deoarece:

- se solicită emiterea referatelor de completare de către oficiile de cadastru în cazul suprapunerilor reale sau virtuale între imobile administrate de CFR și cele limitrofe, deținute de alte persoane fizice sau juridice;
- în conformitate cu prevederile regulamentului de avizare recepție și înscriere în evidențele de cadastru și carte funciară, aprobat prin Ordinul directorului ANCPI nr. 600/2023, cu modificările și completările ulterioare, existența suprapunerilor determină respingerea ultimei documentații depuse, refacerea și redepunerea acesteia.

5.3.6.1.11 Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR

• Program la data de 30.06.2023	738.606,00 mii lei
• Realizat la data de 30.06.2023	320.662,39 mii lei

Pentru indicatorul **"Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR"** a fost alocată la data de 30.06.2023 suma de **738.606,00 mii lei** și s-a utilizat suma **320.662,39 mii lei** reprezentând **43,41%** din suma alocată, respectiv suma de **328.144,63 mii lei** luând în considerare deschiderea bugetară efectuată și înaintată Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în luna iunie 2023, dar care până la finele lunii iunie 2023 nu a fost onorată, ceea ce ar reprezenta un procent de **44,43%** din suma alocată pentru aceasta dată.

Din suma primită la data de 30.06.2023 în valoare de **320.662,39 mii lei** a fost utilizată suma de **320.616,14 mii lei** (diferența în sumă de 46,25 mii lei urmează să fie utilizată în semestrul II al anului 2023).

Situația plăților pe proiecte la data de 30.06.2023 pentru acest titlu bugetar se prezintă astfel:

• Modernizarea liniei feroviare Caransebes-Timisoara-Arad	122.351,53 mii lei
• Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca- Oradea - Episcopia Bihor	169.799,78 mii lei
• "Quick Wins" – Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Craiova	10.379,77 mii lei
• "Quick Wins" – Lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Galati	18.085,06 mii lei

Neutilizarea sumelor alocate în primul semestru al anului 2023 la acest titlu bugetar este cauzată de întârzieri în atribuirea contractului de execuție lucrări aferente lotului 1 în cadrul proiectului Caransebeș-Timișoara-Arad și imposibilitatea acordării avansului, respectiv pentru proiectele de tip reînnoiri (2 loturi) aflate în procedura de achiziție publică.

5.3.6.2 Operațiuni financiare

Pentru indicatorul **"Rambursări de credite externe"** a fost alocată la data de 30.06.2023 suma de **25.804,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **20.476,38 mii lei**, ca pondere reprezentând **79,35%** din suma alocată.

• Program la data de 30.06.2023	25.804,00 mii lei
• Realizat la data de 30.06.2023	20.476,38 mii lei

La data de 30.06.2023 plata în valoare de **20.476,38 mii lei** efectuată pentru indicatorul **"Rambursări de credite externe"** este aferentă împrumutului JBIC ROM-P3/2001 „Reabilitare linie cf București-Constanța”.

Precizăm că onorarea serviciului datoriei publice externe se face prin conversie valutară la cursul de la data scadenței, ceea ce conduce la diferențe de schimb valutar.

5.4 STADIUL PROIECTELOR DE MODERNIZARE A INFRASTRUCTURII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

CFR SA are în implementare **21 proiecte**, a căror valoare a lucrărilor aflate în derulare este de **36.337,86 mil lei fără TVA**, din care:

- **lucrări în execuție** a căror valoare a contractelor se ridică la **31.440,82 mil lei fără TVA** care au ca obiectiv final **reabilitarea 559,96,59 km de linie de cale ferată pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală, poduri și podețe** aflate pe raza Timișoara și Craiova, podul peste râul Argeș și **lucrări de reparații și reînnoiri pe 441,82 km de linie de cale ferată.**
- **lucrări finalizate aflate în perioada de garanție** în valoare totală de **4.927,04 mil lei fără TVA** pentru **169,81 km de cale ferată recepționați** din care 166,86 km aflați pe Coridorul Rin-Dunăre și 2,95 km pentru realizarea legăturii feroviare cu Aeroportul Internațional Henri Coandă, **1 pod** de pe raza SRCF Craiova, **1 podeț** de pe raza SRCF Cluj..

Sunt în diferite etape de derulare proceduri de achiziție pentru **lucrări de modernizări/reparații/ reînnoiri** de pe noi segmente ale rețelei TEN T Centrale și Globale aferente a **9 proiecte programate a fi finanțate din PNRR, CEF și PT** în valoare totală estimată de **13.439,82 mil lei fără TVA** pentru **471,149 km de cale ferată din care:** 39,56 km pentru modernizarea linei Caransebeș – Lugoj, 196,7 km de reînnoiri pe linia Chitila – Titu – Golești, 234,889 km de linie de cale ferată pe Craiova – Caransebeș, modernizare stații de cale ferată Gara de Nord – etapa I, Ploiești Vest, Sinaia, Bușteni, Videle, Stația Valu lui Traian.

De asemenea, sunt în derulare studii de fezabilitate pentru reabilitarea/modernizarea a **681 km linie de cale ferată, 20 stații de cale ferată, 79 de poduri, podețe și tuneluri, 120 treceri la nivel cu calea ferată, implementarea sistemului ERTMS nivel II pentru 367 km de cale ferată, și 8 studii DALI** privind sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare a instalațiilor de semnalizare feroviară.

5.4.1 Evoluția lucrărilor

Tabelul următor prezintă progresul fizic și financiar al contractelor de execuție a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare finanțate din fonduri europene nerambursabile.

Tabelul 43 – Progresul contractelor de execuție a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare

Denumirea proiectului/contractului	Decembrie 2022		Martie 2023		Iunie 2023	
	Progres fizic	Progres financiar	Progres fizic	Progres financiar	Progres fizic	Progres financiar
Lot ERTMS Simeria – Coșlariu	97,50%	83,38%	98,20%	86,63%	98,90%	89,44%
Lot ERTMS Coșlariu – Sighișoara	98,60%	88,08%	98,80%	88,08%	99,10%	88,64%
SubTronson 2a Km 614 – Barzava	81,05%	68,31%	82,15%	68,94%	85,44%	71,21%
SubTronson 2b Barzava - Ilteu	82,84%	76,69%	83,50%	77,43%	85,70%	79,10%
SubTronson 2c Ilteu – Gurasada	58,85%	56,14%	60,90%	57,58%	63,25%	58,68%
Tronson 3 Gurasada - Simeria	72,20%	65,54%	73,55%	66,92%	76,50%	68,19%
Brașov – Sighișoara Subsecțiunile 1. Brașov – Apața și 3. Cața - Sighișoara	19,37%	15,72%	19,53%	17,05%	22,24%	18,22%
Brașov – Sighișoara Subsecțiunea 2. Apața - Cața	14,00%	11,98%	15,00%	14,93%	17,10%	15,67%
Pod peste râul Argeș între stațiile Vidra și Comana (pod Grădiștea)	48,07%	66,37%	57,78%	76,47%	75,64%	72,36%

În perioada Decembrie 2022 – Iunie 2023 au mai fost semnate:

- 7 contracte de lucrări și 4 contracte de consultanță pe tronsonul Caransebeș – Timișoara – Arad – stadiu au demarat activitățile de proiectare care au durat de 6 luni,
- 4 contracte de consultanță pe tronsoanele Cluj Napoca – Episcopia Bihor
- 123 contracte pentru lucrări de reparații la nivelul sucursalelor regionale CF București, Timișoara, Craiova, Cluj, Brașov, Galați și Iași – în etape diferite de achiziție materiale
- 1 contract de lucrări de reînnoiri pe secțiunea București – Pitești la nivelul SRCF Craiova
- 8 contracte DALI pentru centralizare electronică, proiect inclus în PNRR

De asemenea, a fost finalizat proiectul tehnic pentru lucrări de reabilitare în stațiile Fetești și Ciulnița și a fost emis ordinul de începere al lucrărilor în 07.04.2023. Termen de execuție 20 luni.

5.4.2 Proceduri de achiziție în derulare

În prezent sunt în procedură de achiziție următoarele:

- **Lot 1 Caransebeș – Lugoj** – în procedură de reevaluare urmare deciziei CAB
- **2 loturi de lucrări tip Reînnoiri de pe raza SRCF București pe secțiunea Chitila – Titu – Golești**
- **Modernizarea stațiilor de cale ferată Gara de Nord – etapa I, Ploiești Triaj, Sinaia, Bușteni, Videle** (procedură în evaluare)
- **Lucrări în stațiile Vadu lui Traian – etapa I** – termen estimat de depunere oferte 10.07.2023
- **Lucrări aferente reabilitării secțiunii Craiova – Caransebeș**
 - Lot 1 Craiova – Filiași (37,975 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023
 - Lot 2 Filiași – Igrioasa (44,265 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023
 - Lot 3 Igrioasa – Drobeta Turnu Severin (31,632 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023
 - Lot 6: PO Nou Poarta - Caransebes (37,160 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023
 - Lot 4 Drobeta Turnu Severin –Băile Herculane (41,618 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023
 - Lot 5 Băile Herculane - PO Nou Poarta (32,637 km) – termen estimat de depunere oferte 04.09.2023

5.4.3 Proiecte în pregătire

1. În primul semestru al anului 2023 au fost finalizate și aprobate documentațiile tehnico-economice pentru următoarele obiective:
 - 33 de poduri, podețe și tuneluri etapa II pe SRCF Craiova și Timișoara (44 de obiective fiind aprobate în cursul anului 2022)
 - 4 stații c.f. (Dej Călători și Beclean pe Someș, Băile Herculane și Orșova)
 - reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești-Vicșani-Frontieră
 - 40 de treceri la nivel, SRCF Constanța și Galați
 - s-au realizat recepții finale pentru secțiunile Sighișoara – Ațel, Micăsasa – Coșlariu, Vințu de Jos - Simeria
 - au fost finalizate lucrări tip QW – 3 loturi SRCF Craiova din 26 loturi, urmează efectuarea recepției la terminare.
2. A fost emis Acordul de Mediu nr.1/31.03.2023 pentru "Modernizarea infrastructurii de cale ferată dintre stațiile CF București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră"
3. Au fost semnate 8 contracte pentru elaborarea DALI "Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviară - 8 (opt) loturi: Lot 1 Sectoare

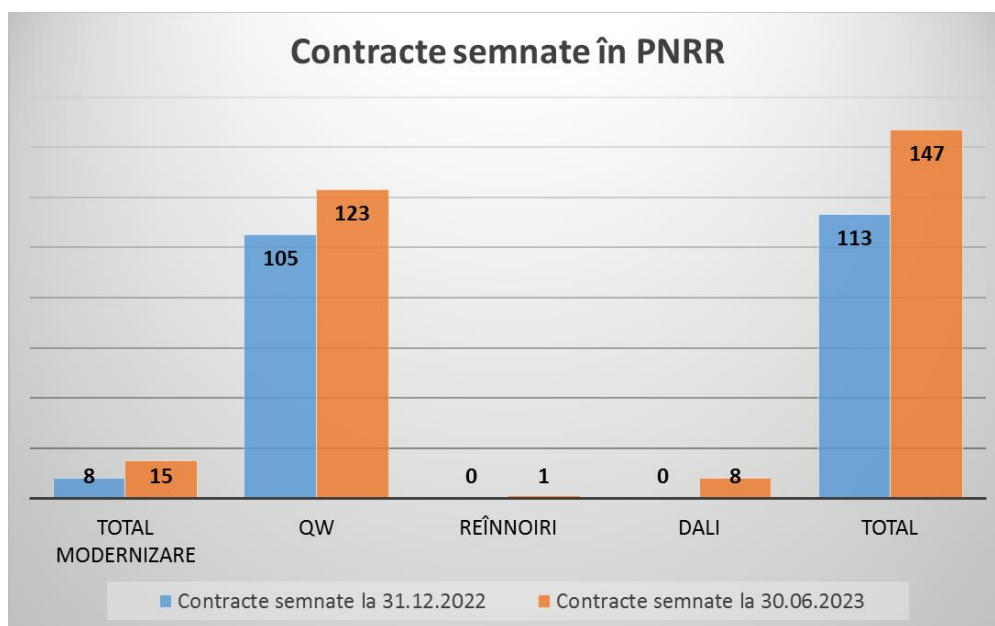
CF: Lot 1 - Sucursalele Regionale CF București, Craiova, Brașov, Cluj, Galați, Timișoara pentru 1023 km și 10 stații și emise ordine de incepere a serviciilor pentru 7 loturi.

4. Sunt în derulare studii de fezabilitate pentru modernizarea/reabilitarea liniilor cf:

- Predeal – Brașov (in februarie 2023 a fost aprobat în CTE CFR SA alegerea variantei preferate)
- București – Craiova (in mai 2023 a fost aprobat în CTE CFR SA alegerea variantei preferate)
- Coșlariu – Cluj Napoca
- Apahida – Suceava
- Ploiești Triaj – Focșani-Roman-Iași-Frontieră
- Pașcani – Dărmănești
- Constanța – Mangalia
- Rădulești – Giurgiu
- Complex Feroviar București
- stații cf inclusiv pentru Gara de Nord etapa II
- treceri la nivel cu calea ferată
- poduri, podețe și tuneluri etapa II

5.4.4 Gradul de realizare a contractării proiectelor finanțate din PNRR

CS euro/lei (BNR)= 4,9189 cnf ghid de contractare												
Categorie	Alocare PNRR (mil euro)	Jalon la 31.12.2022 50% valoare contractata	Proiecte	valori contractate la 31.12.22 (mil.lei fara tva)	valori contractate la 31.12.22 (mil.euro fara tva)	valori contractate la 31.03.23 (mil.lei fara tva)	valori contractate la 31.03.23 (mil.euro fara tva)	valori contractate la 30.06.23 (mil.lei fara tva)	valori contractate la 30.06.23 (mil.euro fara tva)	Grad de realizare 31.12.22	Grad de realizare 31.03.23	Grad de realizare 30.06.23
Modernizări	1.155,00	577,50	Caransebeș – Timișoara – Arad	5.554,81	1.129,28	5.600,25	1.138,52	5.600,25	1.138,52			
	1.148,00	574,00	Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	7.680,70	1.561,47	7.680,70	1.561,47	7.751,93	1.575,95			
Total modernizări	2.303,00	1.151,50		13.235,51	2.690,75	13.280,95	2.699,98	13.352,18	2.714,46	116,84%	117,24%	117,87%
					0,00		0,00	0	-			
Quick Wins	452,00	226,00		1.524,57	309,94	1.932,62	392,90	1.983,83	403,31	68,57%	86,92%	89,23%
					0,00		0,00		-			
Electrificări + Reînnoiri	236,00	118		0	0,00	0	0,00	-	-	0%		
					0,00		0,00					
Reînnoiri	276,00	138		0	0,00	82,13	16,70	82,13	16,70	0%	6,05%	6,05%
					0,00		0,00		-			
Centralizări electronice și electro-dinamice	213,00	106,5		0	0,00	25,97	5,28	25,97	5,28	0%	2,48%	2,48%
					0,00		0,00		-			
Total infrastructură feroviară PNRR	3.480,00	1.740,00	0,00	14.760,08	3.000,69	15.321,67	3.114,86	15.444,12	3.139,75	86,23%	89,51%	90,22%



5.4.5 Evoluția fondurilor

Situația privind execuția bugetară la data de 30.06.2023 este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 44 – Execuția bugetară la data de 30.06.2023

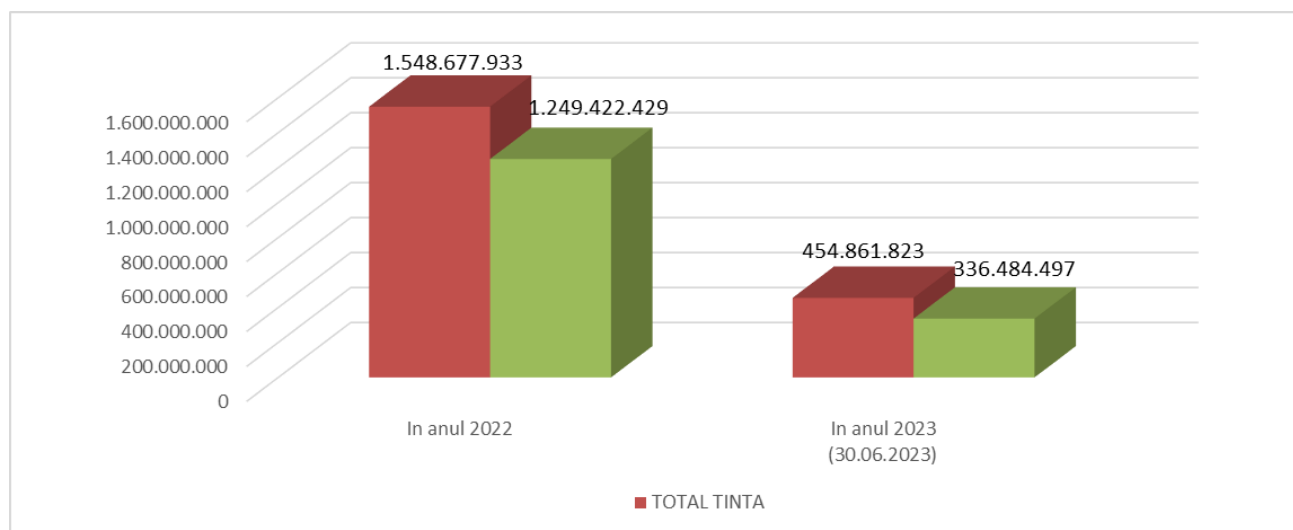
mii lei

Denumire indicator	Program 2023 aprobat	Program sem.I	Executie bugetara preliminata la data de 30.06.2023	Grad de realizare la data de 30.06.2023
1	2	3	4	5=4/3
TITLUL 58 - Proiecte cu finanțare din fondurile externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020	1.405.249	670.917	345.205	51,45%
58.01 - Programe din FEDR	27.582	21.243	9.036	42,54%
58.03 - Programe din FC	1.377.667	649.674	336.169	51,74%
TITLUL 58.19 - Transferuri din bugetul de stat necesare sustinerii derularii proiectelor aprobate la finantare in cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF)	148.643	148.643	148.572	99,95%
TITLUL 60 – Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistența financiară nerambursabilă aferentă PNRR	1.470.250	738.606	332.622	45,03%

Situția fondurilor utilizate în cadrul proiectelor cu finanțare externă, situația sumelor declarate în cererile de rambursare în cadrul programului POIM 2014-2020 este prezentată la 30.06.2023 în tabelul de mai jos:

Lei

FEDR/ FC	Tinta/ Declarat	In anul 2022	In anul 2023 (30.06.2023)	TOTAL
Ani				
Proiecte din FEDR	tinta sem.I	60.316.025	44.460.409	710.211.639
	declarat sem.I	54.833.064	36.644.273	315.996.655
	grad de absorbtie	90,91%	82,42%	44,49%
Proiecte din FC	tinta sem.I	1.488.361.908	410.401.414	6.455.884.658
	declarat sem.I	1.194.589.365	299.840.224	6.998.861.152
	grad de absorbtie	80,26%	73,06%	108,41%
TOTAL TINTA		1.548.677.933	454.861.823	7.166.096.297
TOTAL SUME DECLARATE		1.249.422.429	336.484.497	7.314.857.807
GRAD DE ABSORBTIE		80,68%	73,98%	102,08%



În cursul anului curent, până la 30.06.2023, au fost semnate:

- 1 contract de finanțare prin POIM pentru proiectul Modernizarea / reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din ROMÂNIA – Studiu de fezabilitate – 6 stații pe raza S.R.C.F. Craiova: Tîrgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt în valoare de 2,7 mil lei din care FEDR (85%) – 1,91 mil lei
- 1 contract de finanțare din CEF pentru proiectul "Modernizarea infrastructurii feroviare in Port Constanța – Etapa I, Valu lui Traian" cu valoare toatală eligibilă de 87.031.505 euro din care FC (50%) 43.515.752,50
- 3 contracte de finanțare prin PNRR în valoare totală de 1.145,92 mil din care sprijin prin PNRR de 854,37 mil lei pentru proiectele:
 - Proiect tip "Quick Wins" Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Iași

- Proiect de tip "Reînnoiri" – București-Pitești - Lucrări de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii
- „Centralizări electronice și electrodinamice” – etapa I - Elaborarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție
- 35 de contracte de lucrări și prestări servicii în valoare de 684,311 mil lei fără TVA.
- au fost transmise către Comisia Europeană (CINEA) prin programul CEF 2021-2027 patru aplicații de finanțare, aflate în prezent în etapa de evaluare și cu termen estimat de aprobare finalul lunii iunie 2023, în valoare totală eligibilă de 1.241,51 mil. euro din care fonduri externe nerambursabile în valoare de 1.039,07 mil euro pentru următoarele proiecte:
 1. Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Lot 2
 2. Coridoarele de solidaritate UE-Ucraina – îmbunătățirea trecii feroviare la Vicșani (RO) – Vadul Siret (UA)
 3. Modernizarea infrastructurii feroviare în Port Constanța – Etapa I.
 4. Reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Calafat, componentă a coridorului Orient/Est-Mediteranean”, tronsonul de cale ferată Segarcea – Calafat

Dintre acestea au fost acceptate la finanțare primele 3 proiecte din lista de mai sus, în valoare totală eligibilă de **879,88 mil euro** din care fonduri externe nerambursabile în valoare de **554,80 mil euro** urmând a fi întreprinse demersurile pentru semnarea contractelor de finanțare.

Pentru proiectul *"Reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Calafat, componentă a coridorului Orient/Est-Mediteranean", tronsonul de cale ferată Segarcea – Calafat* se va redepune aplicația de finanțare în cadrul unui alte etape de apel de proiecte.

5.5 CONSECINȚE ALE FINANȚĂRII INSUFICIENTE DIN FONDURI PUBLICE ȘI ALE NEAPROBĂRII BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI

5.5.1 Limitarea excesivă a cheltuielilor companiei

Alocarea fondurilor publice sub nivelul necesar al activităților de administrare a infrastructurii feroviare a condus în mod necesar la limitarea cheltuielilor CFR SA privind mentenanța infrastructurii feroviare.

La o analiză superficială, limitarea cheltuielilor privind mentenanța infrastructurii în limitele impuse de nivelul insuficient al fondurilor publice acordate, evidențiat în paragraful 3.5.3.2 mai sus, poate fi considerată benefică din perspectiva asigurării echilibrului economic al companiei. În realitate, această abordare este extrem de nocivă din perspectiva funcționării transportului feroviar, deoarece conduce la continuarea tendinței de degradare a infrastructurii feroviare. Chiar dacă activitățile de mentenanță a infrastructurii conduc anual la eliminarea unui număr substanțial de restricții de viteză, trebuie avut în vedere că din cauza nivelului avansat de degradare a infrastructurii apar noi defectări aleatoare care impun instituirea unor noi restricții de viteză, al căror număr este de regulă mai mare decât numărul restricțiilor eliminate.

Această situație este întreținută și amplificată de finanțarea insuficientă a activităților de reînnoire, care se situează constant la un nivel inferior valorii de 10% în raport de necesar.

Degradarea infrastructurii feroviare generează deteriorarea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar, fapt care este de natură să încurajeze migrarea beneficiarilor transporturilor către alte moduri de transport, cu consecințe privind accentuarea tendinței de reducere a cotelor modale ale transportului feroviar.

În concluzie, ***alocarea de fonduri publice insuficiente pentru administrarea infrastructurii feroviare conduce la degradarea accelerată a infrastructurii feroviare, cu consecințe privind accentuarea dezechilibrului modal al sistemului național de transport, ceea ce conduce la diminuarea eficienței economice a acestuia și la creșterea costurilor suportate de economia națională privind transporturile.***

Analizele prezentate în Planul de administrare al companiei pentru perioada 2023-2027 evidențiază că suma algebrică a rezultatelor brute ale companiei în perioada 1999-2021, este de - **4 969 950 mii lei**, ceea ce înseamnă o **medie anuală de -216 085 mii lei/an**. Din perspectivă contabilă, aceasta este pierdere totală înregistrată de companie pe durata funcționării sale, pierdere care nu a fost acoperită niciodată. Din perspectiva activităților de administrare a infrastructurii feroviare, această sumă reprezintă totalul cheltuielilor efectuate de companie excedentar față de veniturile totale obținute.

În conformitate cu datele prezentate mai sus, în paragraful 3.5.3.2 „Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare”, în ultimii 10 ani s-a înregistrat un deficit de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare în valoare totală de **16 462 888 mii lei**. După cum s-a arătat acest deficit de finanțare a fost calculat în raport cu costurile necesare de administrare a infrastructurii, costuri care au fost determinate în conformitate cu metodologia prezentată în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, document aprobat prin HG nr. 985/2020.

În consecință, din totalul costurilor necesare în perioada 2012-2021 pentru administrarea infrastructurii feroviare nu a fost posibilă utilizarea unei sume totale de **11 492 938 mii lei**, care reprezintă diferența dintre deficitul de finanțare din fonduri publice și cheltuielile excedentare veniturilor totale obținute. Raționamentul este prezentat sintetic în figura următoare.



Figura 38 – Limitarea cheltuielilor CFR SA din cauza finanțării insuficiente din fonduri publice

Sursa: Date companie

Media anuală a cheltuielilor care nu au putut fi efectuate în perioada 2012-2021 pentru administrarea infrastructurii feroviare este de **1 149 294 mii lei/an**. Aceasta reprezintă de fapt o valoare minimă, deoarece în calculele de mai sus au fost luate în considerare cheltuielile excedentare veniturilor efectuate pe întreaga perioadă de funcționare a companiei.

Aceste date evidențiază magnitudinea efectelor finanțării publice insuficiente a infrastructurii asupra amplificării declinului transportului feroviar prin degradarea infrastructurii și a serviciilor de transport feroviar.

Datele prezentate în în paragraful 3.5.3.2 de mai sus arată însă că situația din anul 2023 este mult mai gravă decât media ultimilor 10 ani.

În acest an deficitul total de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare a ajuns la valoarea de 3 177 712 mii lei, ceea ce înseamnă mai mult decât dublul mediei anuale a deficitului de finanțare din ultimii 10 ani.

Altfel spus, în cursul acestui an a existat o presiune mult mai mare decât în anii anteriori în sensul limitării cheltuielilor de mentenanță a infrastructurii, ceea ce implică efecte mai ample privind continuarea degradării infrastructurii feroviare.

5.5.2 Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor

Mai mult decât atât, neaprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pe anul 2023 a amplificat limitarea cheltuielilor de mentenanță a infrastructurii feroviare și, implicit, a accelerat degradarea acesteia. Accelerarea degradării infrastructurii feroviare are un efect deosebit de periculos, în sensul că favorizează creșterea probabilității de apariție a defectărilor potențial periculoase pentru siguranța circulației trenurilor. Altfel spus, **finanțarea din fonduri publice mult sub nivelul necesităților de finanțare coroborată cu neaprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pe anul 2023 pun în pericol siguranța circulației trenurilor pe infrastructura feroviară română**. Problema este amplificată de faptul că planul de finanțare a companiei din fonduri publice estimat pentru anii următori ar urma să acopere necesitățile de finanțare în cote chiar mai reduse decât în anul 2023 (a se vedea paragraful 3.5.3.2 de mai sus).

În aceste condiții, dacă în anii următori va continua practica finanțării insuficiente a infrastructurii feroviare din fonduri publice, CFR SA va fi obligată să ia în considerare închiderea unor secții de circulație din motive tehnologice, întrucât nu va putea asigura respectarea normelor de exploatare a infrastructurii în condiții de siguranță a circulației pe întreaga rețea feroviară.

Altfel spus, subfinanțarea infrastructurii feroviare ar putea conduce la necesitatea aplicării prevederilor art. 27 alin. (2) din OUG nr. 12/1998, care prevede următoarele:

„(2) Închiderea liniilor ferate din motive tehnologice se face de către compania națională care administrează infrastructura feroviară, în conformitate cu normele de exploatare a infrastructurii în condiții de siguranță a circulației”

O astfel de abordare nu este de dorit, deoarece ar avea multiple efecte negative atât asupra companiei cât și asupra economiei naționale. Din nefericire, această abordare s-ar putea însă dovedi inevitabilă.

Din perspectiva companiei, închiderea pe termen lung/nedefinit a unor linii ar conduce la diminuarea veniturilor sale proprii din cauza imposibilității efectuării serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă pe aceste linii. Din perspectiva economiei naționale închiderea pe termen lung/nedefinit a unor linii de cale ferată ar însemna limitarea mobilității persoanelor și mărfurilor în zonele respective. Mai mult decât atât, în cazul în care necesitățile de transport în zonele afectate ar putea fi preluate de transportul rutier, aceasta ar însemna creșterea costurilor economiei naționale în legătură cu transporturile. Având în vedere considerentele prezentate în paragraful 2.3.2 de mai sus („Creșterea costurilor economiei naționale privind transporturile”), în acest caz sunt previzibile creșteri de costuri substanțial mai mari decât presupusele economii bugetare obținute prin subfinanțarea infrastructurii feroviare.

5.5.3 Imposibilitatea valorificării prevederilor Legii nr. 195/2020

Personalul reprezintă o resursă extrem de importantă din perspectiva administrării infrastructurii feroviare. În particular, în cazul CFR SA importanța personalului, atât din punct de vedere cantitativ cât și calitativ, este amplificată de nivelul redus de dotare tehnică atât în ceea ce privește mentenanța infrastructurii cât și în ceea ce privește conducerea circulației trenurilor.

În condițiile în care activitățile companiei se realizează preponderent manual, ponderea cheltuielilor cu personalul în cadrul cheltuielilor de exploatare este mare. Graficul din figura următoare arată că această pondere a variat de la valoarea de 41,16% în anul 1999 până la valoarea de 42,0% în 2021. Media pe întreaga durată de funcționare a companiei este de 37,42%.

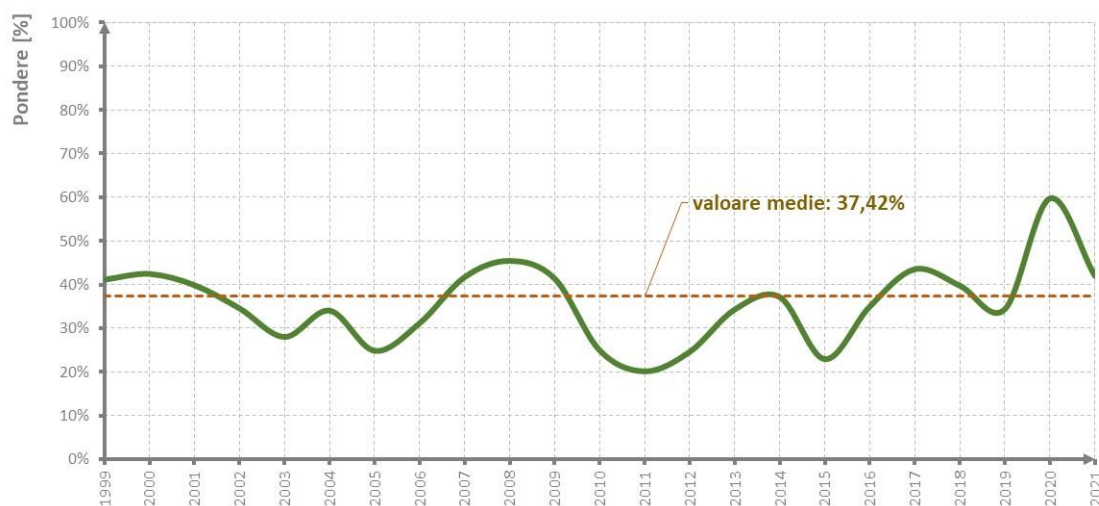


Figura 39 – Ponderea cheltuielilor cu personalul în cadrul cheltuielilor de exploatare ale CFR SA

Sursa: Date companie

Această pondere ridicată a cheltuielilor cu personalul, deși ar trebui considerată normală în condițiile în care nu s-au efectuat investiții pentru creșterea productivității prin creșterea gradului de mecanizare a activităților de mentenanță a infrastructurii și prin creșterea gradului de automatizare a activităților de conducere a circulației trenurilor, a condus la focalizarea politicilor de eficientizare a companiei aproape exclusiv spre reducerea numărului de personal. Ca urmare, au fost întreprinse succesiv acțiuni de restructurare a companiei care au constat fie în concedieri colective de mare amploare, fie în externalizarea masivă a unor activități. Rezultatul acestor acțiuni a constat în reducerea personalului companiei la mai puțin de jumătate din valoarea inițială, situație evidențiată pe graficul din figura următoare.

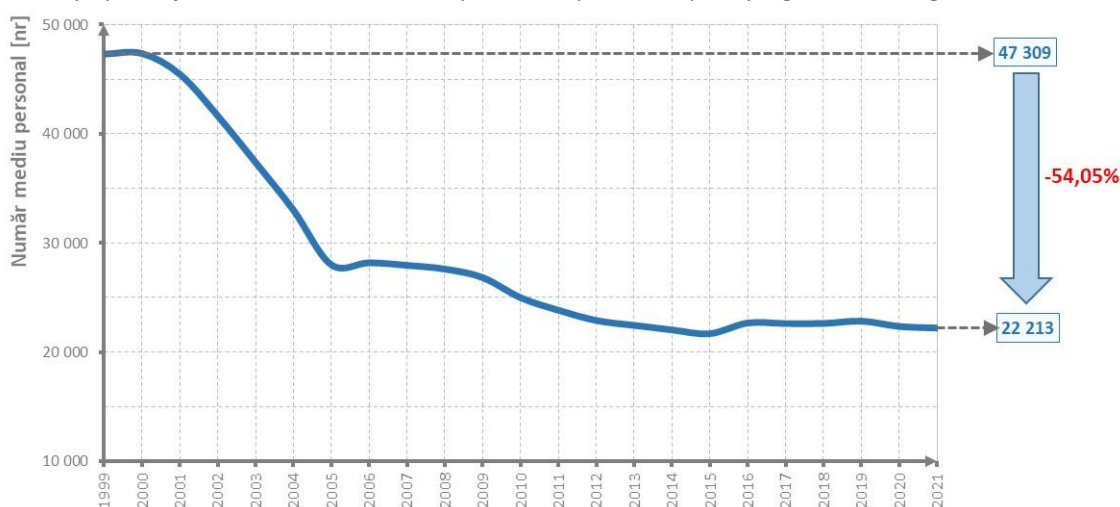


Figura 40 – Evoluția personalului CFR SA

Sursa: Date companie

În fapt, reducerea masivă a personalului a reprezentat o modalitate de limitare a cheltuielilor companiei cu mult sub nivelul costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare, în condițiile în care veniturile totale au fost insuficiente din cauza traficului redus și a finanțării publice insuficiente. După cum s-a arătat anterior, efectul

limitării cheltuielilor companiei cu mult sub nivelul costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare a fost degradarea infrastructurii feroviare, cu consecințe privind degradarea serviciilor de transport feroviar și amplificarea fenomenului de migrare a clienților către transportul rutier. În speță, reducerea excesivă a personalului a condus la situația în care compania nu dispune de suficient personal pentru realizarea lucrărilor necesare de mentenanță a infrastructurii feroviare. Numărul mediu de personal de mentenanță per kilometru de linie este în prezent mai mic chiar decât ale unor companii europene la care lucrările de mentenanță a infrastructurii se realizează preponderent mecanizat. Ca urmare, compania a fost obligată să externalizeze majoritatea lucrărilor de mentenanță a infrastructurii, cu consecințe privind asumarea unor costuri mult mai mari decât cele aferente lucrărilor respective în regie proprie.

Modul în care limitarea fortuită a cheltuielilor companiei din cauza veniturilor insuficiente întreține spirala declinului transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.3.1 de mai sus „Declinul transportului feroviar”) este exemplificat inclusiv în graficul din figura următoare. Graficul prezintă o comparație între evoluția câștigului salarial mediu la CFR SA și evoluția salariului mediu pe economie.

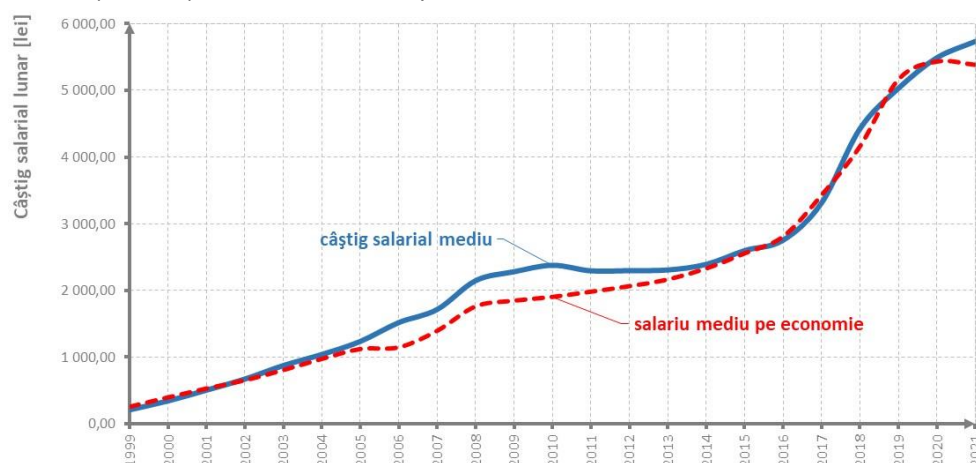


Figura 41 – Evoluția câștigului salarial mediu la CFR SA în raport cu salariul mediu pe economie

Sursa: Date companie

Graficul arată că media câștigului salarial în cadrul companiei s-a menținut constant la nivelul salariului mediu pe economie sau la valori chiar inferioare acestuia. În condițiile în care activitățile companiei necesită un nivel ridicat de specializare și expertiză a personalului propriu, de natură să asigure funcționarea infrastructurii feroviare la un nivel adecvat de performanță și siguranță, aceasta înseamnă că oferta salarială a companiei nu este atractivă pe piața muncii din România. Această situație limitează posibilitățile de recrutare și angajare de noi specialiști, iar pe de altă parte generează un exod al specialiștilor CFR SA către companii private din domeniul feroviar sau din industria feroviară. Unul dintre efectele acestui exod al personalului propriu, coroborat cu limitarea posibilităților de recrutare și angajare de noi specialiști, constă în fenomenul de îmbătrânire a personalului companiei. Această situație este evidențiată prin graficul din figura alăturată, care prezintă distribuția personalului companiei pe categorii de vârstă. Se poate observa că aproape două treimi din personalul companiei are vârste de peste 50 de ani, pe când personalul tânăr (sub 35 de ani) reprezintă mai puțin de 7% din personalul total al companiei.

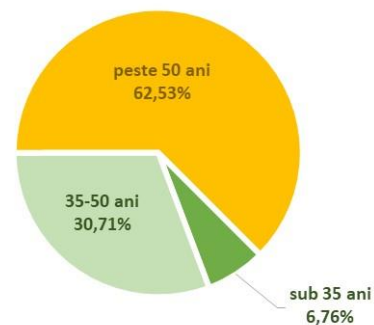


Figura 42 – Distribuția personalului pe categorii de vârstă

Sursa: Date companie

Toate aceste aspecte prezentate în legătură cu resursele umane ale companiei evidențiază o vulnerabilitate majoră pe termen mediu și lung în ceea ce privește potențialul companiei de a-și îndeplini obligațiile la un nivel adecvat de performanță și eficiență.

Adoptarea Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar ar fi putut reprezenta o modalitate de soluționare a acestor probleme, întrucât această lege stabilește o serie de beneficii ale personalului din domeniul feroviar de natură să restabilească atractivitatea pe piața muncii a activităților din acest domeniu.

Aplicarea prevederilor acestei legi a fost prorogată succesiv, până la stabilirea termenului final de 1.06.2023 pentru intrarea în vigoare a prevederilor privind nivelul de salarizare.

Problema este însă că termenul de intrare în vigoare a Legii nr. 195/2020 s-a suprapus cu situația alocării unor fonduri publice mult sub nivelul necesar (acoperire a doar 35,8% din necesar), iar problema a fost amplificată de neaprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al companiei. Ca urmare, **a fost ratată deocamdată oportunitatea oferită de lege privind restabilirea atractivității pe piața muncii a activităților din domeniul administrării infrastructurii feroviare.**

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

Art. 52 din OUG nr. 109/2011 prevede următoarele obligații ale consiliului de administrație:

„Art. 52 - (1) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul convoacă adunarea generală a acționarilor pentru aprobarea oricărei tranzacții dacă aceasta are, individual sau într-o serie de tranzacții încheiate, o valoare mai mare de 10% din valoarea activelor nete ale întreprinderii publice sau mai mare de 10% din cifra de afaceri a întreprinderilor publice potrivit ultimelor situații financiare auditate, cu administratorii ori directorii sau, după caz, cu membrii consiliului de supraveghere ori a directoratului, cu angajații, cu acționarii care dețin controlul asupra societății sau cu o societate controlată de aceștia.(...)”

...

(3) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul informează acționarii, în cadrul primei adunări generale a acționarilor ce urmează încheierii actului juridic, asupra oricărei tranzacții încheiate de întreprinderea publică cu:

a) persoanele prevăzute la alin.(1) și (2), dacă valoarea tranzacției este sub nivelul stabilit la alin. (1);

b) o altă întreprindere publică tutelară, dacă tranzacția are o valoare, individual sau într-o serie de tranzacții, de cel puțin echivalentul în lei a 100.000 euro.(...)

(6) În rapoartele semestriale și anuale ale consiliului de administrație sau, după caz, ale directoratului se vor menționa, într-un capitol special, actele juridice încheiate în condițiile alin. (1) și (3), precizându-se următoarele elemente: părțile care au încheiat actul juridic, data încheierii și natura actului, descrierea obiectului acestuia, valoarea totală a actului juridic, creanțele reciproce, garanțiile constituite, termenele și modalitățile de plată, precum și alte elemente esențiale și semnificative în legătură cu aceste acte juridice.

În rapoarte se vor menționa și orice alte informații necesare pentru determinarea efectelor actelor juridice respective asupra situației financiare a societății. În cazul întreprinderilor publice ale căror acțiuni sunt tranzacționate pe o piață reglementată se aplică și legislația specifică.”

Tabelul 45 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011

Nr crt.	Societatea/Instituația publică cu care CNCF/CFR SA a încheiat tranzacția	Actul juridic. Denumire act juridic Nr./data	Obiectul tranzacției	Valoare tranzacție (lei fără TVA)	Valoare tranzacție (euro fără TVA)	Luna de referință a conversiei lei - euro	Valoare euro mediu lunar	Garantii constituite (GBE)	Termen de plată/ modalități	Durata tranzacției	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observatii
CENTRAL CNCF "CFR" SA												
	ianuarie 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Februarie 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Martie 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Aprilie 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mai 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	TELECOMUNICATII CFR SA	Contract nr. 78/15.05.2023	Contract prestari servicii de telecomunicatii	10 834 850,00	2 189 695,08	mai	4,9481	nu e cazul	30 zile/OP	31.07.2023	RNO nr. 3/7/245/06.04.2023	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
	Iunie 2023	-	Prestari servicii - contract inchiriere spatiu cu destinatia birouri si arhive in cladirea palat CFR	1 121 794,24	226 177,31	iunie	4,9598	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2023	HCA nr. 43/25.04.2023	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
2	GRUP EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE PALAT CFR	Contract nr. 88/12.06.2023	Contract prestari servicii - pentru spatiile utilizate de centralul CNCF CFR SA in cladirea Palat CFR si pentru parcul auto	2 653 811,91	535 064,30	iunie	4,9598	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2023	RNO nr. 7/5/587/28.04.2023	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
3	GRUP EXPLOATARE ȘI ÎNTREȚINERE PALAT CFR	Contract nr. 89/12.06.2023	Contract prestari servicii de informatica	3 703 160,46	746 635,04	iunie	4,9598	nu e cazul	30 zile/OP	31.08.2023	RNO nr. 8/6/1091/08.05.2023	Filiala cu capital integral CNCF CFR SA
4	INFORMATICA FERROVIARA SA	Contract nr. 94/23.06.2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SRCF 1-8												
	ianuarie 2023 - Iunie 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAP. 6 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

6.1	Preambul	138
6.2	Indicatorii de performanță financiari	138
6.2.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	138
6.2.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță financiari	140
6.2.3	Realizarea indicatorilor de performanță financiari	141
6.2.3.1	Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei	141
6.2.3.2	Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii	142
6.2.3.3	Realizarea indicatorilor privind cheltuielile	143
6.2.3.4	Realizarea indicatorilor privind rezultatele	144
6.2.3.5	Realizarea indicatorilor privind creanțele și datoriile	145
6.2.3.6	Realizarea indicatorilor privind productivitatea	146
6.2.3.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari	147
6.3	Indicatorii de performanță nefinanciari operaționali	147
6.3.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	147
6.3.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	149
6.3.3	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	151
6.3.3.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații	151
6.3.3.2	Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire	153
6.3.4	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare	154
6.3.4.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii	154
6.3.4.2	Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate	155
6.3.4.3	Realizarea indicatorilor privind protecția mediului	157
6.3.5	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare	157
6.3.5.1	Realizarea indicatorilor privind activitatea de pregătire și implementare a proiectelor	157
6.3.5.2	Realizarea indicatorilor privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	160
6.3.6	Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei	161
6.3.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	162
6.4	Indicatorii de performanță nefinanciari privind guvernanța corporativă	163
6.4.1	Lista indicatorilor de performanță	163
6.4.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanța corporativă	163
6.4.3	Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă	164
6.4.3.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	164
6.4.3.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	165
6.4.3.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	166
6.4.3.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	167
6.4.3.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	167
6.4.3.6	Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	169

6.1 PREAMBUL

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță au fost determinate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile Anexei nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA (*Indicatorii de Performanță și Monitorizare privind activitățile CFR SA*), actualizată prin proiectul Actului adițional pe anul 2023 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, proiect avizat în Consiliul de Administrație al companiei prin Hotărârea nr. 45 din 25.05.2023 și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21/16.06.2023.

În contextul prezentului raport, considerăm că nu este necesară și oportună calcularea indicelui global de performanță prevăzut în paragraful 10.2.1 din Planul de Administrare, deoarece valoarea acestui indice aferentă primului semestru al anului nu este relevantă și nu generează efecte prin prisma prevederilor contractelor de mandat ale administratorilor și directorilor.

6.2 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ FINANCIARI

6.2.1 Lista indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă indicatorii financiari de performanță și monitorizare pe care Consiliului de Administrație îi consideră relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea companiei, prezentate în paragraful 4.1 de mai sus.

Pentru selectarea acestor indicatori au fost luate în considerare:

- datele monitorizate prin contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, cu referire mai ales la anexele nr. 9 și 10 la acest contract;
- recomandările formulate de acționar prin scrisoarea de așteptări.

Tabelul 46 – Lista indicatorilor financiari de performanță și monitorizare

Nr.crt	Denumire indicator	Tip indicator	UM
F-A.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei		
F-A.1	Întreținerea curentă și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice		
	F-A.1.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei
	F-A.1.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei
	F-A.1.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%
F-A.2	Reparații curente ale infrastructurii feroviare publice		
	F-A.2.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei
	F-A.2.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei
	F-A.2.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%
F-A.3	Reînnoirea infrastructurii feroviare publice		
	F-A.3.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei
	F-A.3.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei
	F-A.3.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%
F-A.4	Investiții privind reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare		
	F-A.4.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei
	F-A.4.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei
	F-A.4.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%
F-B.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii		
F-B.1	Venituri proprii realizate		
	F-B.1.1. Total venituri proprii	m	mii lei
	F-B.1.2. Venituri din TUI	m	mii lei
	F-B.1.3. Venituri din servicii adiționale	m	mii lei
F-B.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget		
	F-B.2.1. Total venituri proprii	P	%
	F-B.2.2. Venituri din TUI	m	%
	F-B.2.3. Venituri din servicii adiționale	m	%
F-B.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	P	%

Nr.crt	Denumire indicator		Tip indicator	UM
F-C.	Indicatori privind cheltuielile			
F-C.1	Cheltuieli realizate			
	F-C.1.1. Total cheltuieli		m	mii lei
	F-C.1.2. Cheltuieli de exploatare	a. Total	m	mii lei
		b. Cheltuieli materiale	m	mii lei
		c. Cheltuieli cu combustibilul	m	mii lei
		d. Cheltuieli cu energia și apa	m	mii lei
		e. Cheltuieli cu personalul	m	mii lei
		f. Cheltuieli cu amortizarea	m	mii lei
		g. Alte cheltuieli de exploatare	m	mii lei
	F-C.1.3. Cheltuieli financiare		m	mii lei
	F-C.1.4. Cheltuieli extraordinare		m	mii lei
F-C.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget			
	F-C.2.1. Total cheltuieli		P	%
	F-C.2.2. Cheltuieli de exploatare		m	%
	F-C.2.3. Cheltuieli financiare		m	%
	F-C.2.4. Cheltuieli extraordinare		m	%
F-C.3	Cheltuieli de exploatare			
	F-C.3.1. Cheltuieli materiale		m	mii lei
	F-C.3.2. Cheltuieli cu combustibilul		m	mii lei
	F-C.3.3. Cheltuieli cu energia și apa		m	mii lei
	F-C.3.4. Cheltuieli cu personalul		m	mii lei
	F-C.3.5. Cheltuieli cu amortizarea		m	mii lei
	F-C.3.6. Alte cheltuieli de exploatare		m	mii lei
F-D.	Indicatori privind rezultatele			
F-D.1	Rezultat brut realizat		P	mii lei
F-D.2	Gradul de realizare a rezultatului brut prevăzut în buget		m	%
F-E.	Indicatori privind creanțele și datoriile			
F-E.1	Creanțe			
	F-E.1.1. Total creanțe		P	mii lei
	F-E.1.2. Creanțe TUI restante		m	mii lei
	F-E.1.3. Alte creanțe		m	mii lei
F-E.2	Datorii			
	F-E.1.1. Total datorii		m	mii lei
	F-E.1.2. Datorii pe termen scurt		m	mii lei
	V.1.3. Datorii pe termen lung		m	mii lei
F-F.	Indicatori privind productivitatea			
F-F.1	Productivitate realizată (productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu)		P	mii lei/persoană/an

Mențiune: Tipul indicatorului poate fi:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

Modul de definire a indicatorilor din categoria *F-A: Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei* este corelat cu prevederile anexelor nr. 9 și 10 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025.

Pentru ceilalți indicatori prezentați în tabelul de mai sus se aplică definițiile utilizate în mod curent pentru întocmirea situațiilor financiare ale companiei.

6.2.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță financiari

În conformitate cu prevederile HG nr. 722/2016, în vigoare la data de 13.02.2023, fiecărui indicator de performanță financiar i se asociază un set de obiective cuantificate (ținte), eșalonate pe ani pentru întreaga perioadă de referință care face obiectul contractelor de mandat ale membrilor Consiliului de Administrație al companiei.

Sub rezerva aprobării de către Guvern a bugetului anual de venituri și cheltuieli al companiei, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari.

Tabelul 47 –Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari

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

Denumirile indicatorilor de performanță financiari au fost completate în raport cu Tabelul 46 prin includerea referinței la indicatorii solicitați prin scrisoarea de așteptări.

Trebuie menționat că obiectivele aferente anului 2023 sunt determinate pe baza proiectului actual de buget de venituri și cheltuieli al companiei, stabilit de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 23 / 14.07.2023. Aceste valori vor trebui revizuite și actualizate ulterior aprobării de către Guvern a bugetului de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul în curs. Obiectivele aferente indicatorilor *F-B.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii* și *F-C.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget – Total cheltuieli* sunt determinate luând în considerare că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul 2023 nu este încă aprobat, ceea ce a condus la aplicarea unor restricții majore privind efectuarea cheltuielilor companiei, restricții prevăzute de legislația în vigoare. Aceste restricții au consecințe inclusiv asupra serviciilor furnizate clienților, cu efecte privind afectarea realizării veniturilor proprii ale companiei.

Valorile aferente perioadei 2024-2026 au fost determinate în ipoteza asigurării finanțării din fonduri publice naționale a companiei conform planului de finanțare prezentat în Tabelul 22 de mai sus. Aceste valori vor trebui revizuite și actualizate anual, în corelare cu legea bugetului de stat pentru anul respectiv și cu bugetul de venituri și cheltuieli al companiei.

6.2.3 Realizarea indicatorilor de performanță financiari

6.2.3.1 Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 48 - Realizarea indicatorilor financiari privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
F-A.1	Întreținerea curentă și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice					
	F-A.1.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei		3 678 443,94	
	F-A.1.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei		1 616 261,40	
	F-A.1.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%		43,94%	
F-A.2	Reparații curente ale infrastructurii feroviare publice					
	F-A.2.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei		240 000,00	
	F-A.2.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei		53 029,80	
	F-A.2.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%		22,10%	
F-A.3	Reînnoirea infrastructurii feroviare publice					
	F-A.3.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei		1 031 106,25	
	F-A.3.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei		102 547,00	
	F-A.3.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%		9,95%	
F-A.4	Investiții privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare					
	F-A.4.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei		12 660 095,00	
	F-A.4.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei		3 065 981,00	
	F-A.4.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%		24,22%	

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:
m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care influențează indicatorii de performanță
- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus

6.2.3.2 Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 49 - Realizarea indicatorilor financiari privind veniturile proprii

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
F-B.0	Venituri proprii prevăzute în buget					
	F-B.0.1. Total venituri proprii	aux	mii lei		1 219 419,65	
	F-B.0.2. Venituri din TUI	aux	mii lei		965 300,00	
	F-B.0.3. Venituri din servicii adiționale	aux	mii lei		75 000,00	
F-B.1	Venituri proprii realizate					
	F-B.1.1. Total venituri proprii	m	mii lei		634 827,20	
	F-B.1.2. Venituri din TUI	m	mii lei		425 175,78	
	F-B.1.3. Venituri din servicii adiționale	m	mii lei		32 322,05	
F-B.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget					
	F-B.2.1. Total venituri proprii	P	%	90,00%	52,06%	57,84%
	F-B.2.2. Venituri din TUI	m	%		44,05%	
	F-B.2.3. Venituri din servicii adiționale	m	%		43,10%	
F-B.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	P	%	10,38%	10,78%	103,87%
	Cifra de afaceri în anul curent	aux	mii lei		517 565,32	
	Cifra de afaceri în anul anterior	aux	mii lei		467 194,75	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \quad [\%] & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{BVC} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

Calculul privind realizarea la data de 30.06.2023 sunt efectuate în ipoteza că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv va fi aprobat

6.2.3.3 Realizarea indicatorilor privind cheltuielile

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 50 - Realizarea indicatorilor financiari privind cheltuielile

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
F-C.0	Cheltuieli prevăzute în buget						
	F-C.0.1. Total cheltuieli		aux	mii lei		6 245 291,41	
	F-C.0.2. Cheltuieli de exploatare - total		aux	mii lei		6 115 154,41	
	din care:	a. Cheltuieli materiale	aux	mii lei		186 501,11	
		b. Cheltuieli cu combustibilul	aux	mii lei		40 000,00	
		c. Cheltuieli cu energia și apa	aux	mii lei		200 000,00	
		d. Cheltuieli cu personalul	aux	mii lei		2 678 160,64	
		e. Cheltuieli cu amortizarea	aux	mii lei		135 000,00	
		f. Alte cheltuieli de exploatare	aux	mii lei		2 875 492,66	
	F-C.0.3. Cheltuieli financiare		aux	mii lei		130 137,00	
	F-C.0.4. Cheltuieli extraordinare		aux	mii lei		0,00	
F-C.1	Cheltuieli realizate						
	F-C.1.1. Total cheltuieli		m	mii lei		1 845 596,56	
	F-C.1.2. Cheltuieli de exploatare – total		m	mii lei		1 793 136,98	
	din care:	a. Cheltuieli materiale	m	mii lei		101 692,91	
		b. Cheltuieli cu combustibilul	m	mii lei		20 504,88	
		c. Cheltuieli cu energia și apa	m	mii lei		28 668,24	
		d. Cheltuieli cu personalul	m	mii lei		1 131 232,52	
		e. Cheltuieli cu amortizarea	m	mii lei		62 239,29	
		f. Alte cheltuieli de exploatare	m	mii lei		448 799,14	
	F-C.1.3. Cheltuieli financiare		m	mii lei		52 459,58	
	F-C.1.4. Cheltuieli extraordinare		m	mii lei		0,00	
F-C.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget						
	F-C.2.1. Total cheltuieli		P	%	80,00%	29,55%	36,94%
	F-C.2.2. Cheltuieli de exploatare		m	%		29,32%	
	F-C.2.3. Cheltuieli financiare		m	%		40,31%	
	F-C.2.4. Cheltuieli extraordinare		m	%		N.A.	
F-C.3	Cheltuieli de exploatare					1 793 136,98	
	F-C.3.1. Cheltuieli materiale		m	mii lei		101 692,91	
	F-C.3.2. Cheltuieli cu combustibilul		m	mii lei		20 504,88	
	F-C.3.3. Cheltuieli cu energia și apa		m	mii lei		28 668,24	
	F-C.3.4. Cheltuieli cu personalul		m	mii lei		1 131 232,52	
	F-C.3.5. Cheltuieli cu amortizarea		m	mii lei		62 239,29	
	F-C.3.6. Alte cheltuieli de exploatare		m	mii lei		448 799,14	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 3 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărei valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \quad [\%] & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{BVC} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

Calculule privind realizarea la data de 30.06.2023 sunt efectuate în ipoteza că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv va fi aprobat

6.2.3.4 Realizarea indicatorilor privind rezultatele

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 51 - Realizarea indicatorilor financiari privind rezultatele

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
F-D.1	Rezultat brut realizat	P	mii lei	-955 436,44	-152 115,17	184,08%
F-D.2	Gradul de realizare a rezultatului brut prevăzut în buget	m	%		184,08%	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * (1 + (V_R - V_{BVC}) / \text{abs}(V_{BVC})) \quad [\%] & \text{dacă } V_{BVC} \neq 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{BVC} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel)

$\text{abs}(V_{BVC})$ - valoarea absolută a obiectivului asociat componentei indicatorului de performanță.

Calculule privind realizarea la data de 30.06.2023 sunt efectuate în ipoteza că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv va fi aprobat

6.2.3.5 Realizarea indicatorilor privind creanțele și datoriile

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 52 - Realizarea indicatorilor financiari privind creanțele și datoriile

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
F-E.1	Creanțe					
	F-E.1.1. Total creanțe	P	mii lei	1 465 300,00	1 566 125,27	93,56%
	F-E.1.2. Creanțe TUI restante	m	mii lei		35 097,91	
	F-E.1.3. Alte creanțe	m	mii lei		1 531 027,36	
F-E.2	Datorii					
	F-E.2.1. Total datorii	m	mii lei		919 428,23	
	F-E.2.2. Datorii pe termen scurt	m	mii lei		613 953,53	
	F-E.2.3. Datorii pe termen lung	m	mii lei		305 474,70	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 3 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărei valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \quad [\%] & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{BVC} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

Calculule privind realizarea la data de 30.06.2023 sunt efectuate în ipoteza că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv va fi aprobat

6.2.3.6 Realizarea indicatorilor privind productivitatea

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 53 - Realizarea indicatorilor financiari privind productivitatea

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
F-F.1	Productivitate realizată (productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu)	P	mii lei / persoană/an	212,86	65,89	30,95%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA
aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 47 de mai sus

- Productivitatea realizată (coloana 5 din tabel) se calculează cu formula:

$$P = V_E / N_{sal}$$

unde:

V_E - veniturile din exploatare ale companiei

V_{BVC} - numărul mediu de salariați ai companiei.

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \quad [\%] & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{BVC} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

Calculul privind realizarea la data de 30.06.2023 sunt efectuate în ipoteza că bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv va fi aprobat

Veniturile din exploatare ale companiei includ și veniturile înregistrate urmare a trecerii mijloacelor fixe în patrimoniul public, ulterior finalizării și recepționării lucrărilor efectuate de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare publice. Având în vedere că majoritatea recepțiilor de lucrări sunt planificate pentru semestrul al doilea al anului, la data de 30.06. 2023 este înregistrată doar valoarea de 103 988,97 mii lei ca venituri înregistrate urmare a trecerii mijloacelor fixe în patrimoniul public din totalul de 2 262 740, 36 mil lei, valoarea totală prognozată în anul 2023 a trecerii mijloacelor fixe în patrimoniul public urmare recepționării lucrărilor efectuate, valoarea redusă a productivității înregistrată la data de 30.06.2023 nu poate fi considerată îngrijorătoare. Consiliul de administrație și directorii vor monitoriza cu atenție finalizarea conform planificării a lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare publice și recepționarea lucrărilor finalizate.

6.2.3.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 54 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	3	4	5	6
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	52,06%	57,84%
2	F-C.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget – Total cheltuieli	% (din total cheltuieli)	80,00	29,55%	36,94%
3	F-E.1.1. Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	1 465 300,00	1 566 125,27	93,56%
4	F-B.3. Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	% (față de anul anterior)	10,38%	10,78%	103,87%
5	F-F.1. Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/ persoană/an	212,86	65,89	30,95%
6	F-D.1. Rezultatul brut	mii lei	-955 436,44	-152 115,17	184,08%

6.3 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ NEFINANCIARI OPERAȚIONALI

6.3.1 Lista indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă indicatorii nefinanțari operaționali de performanță și monitorizare pe care Consiliul de Administrație îi consideră relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea companiei, prezentate în paragraful 4.1 de mai sus.

Pentru selectarea acestor indicatori au fost luate în considerare:

- datele monitorizate prin contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, cu referire mai ales la anexa nr. 8 la acest contract;
- recomandările formulate de acționar prin scrisoarea de așteptări;
- obligativitatea corelării cu indicatorii de performanță din Contractul de activitate și performanță al companiei, obligativitate instituită prin prevederile art. 15 alin. (2) din anexa la HG nr. 920/2021.

Tabelul 55 – Lista indicatorilor nefinanțari operaționali de performanță și monitorizare

Cod	Denumire indicator	Tip indicator	UM
Indicatori privind activitățile de mentenanță a infrastructurii feroviare			
N-A.	Indicatori privind activitatea de întreținere și reparații		
N-A.1	Viteza tehnică asigurată	P	km/h
N-A.2	Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	P	%
N-A.3	Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor		
	N-A.3.1. Valoare indisponibilitate	P	zile*km
	N-A.3.2. Rată de indisponibilitate	m	%
N-A.4	Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	P	nr
N-A.5	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru mentenanță		
	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	P	%
	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	P	%

Cod	Denumire indicator		Tip indicator	UM
N-A.6	Eficiența contractării activităților privind mentenanța			
	N-A.6.1. Eficiența contractării activităților privind întreținerea		m	%
	N-A.6.2. Eficiența contractării activităților privind reparațiile curente		m	%
N-B.	Indicatori privind activitatea de reînnoire			
N-B.1	Lungime linie reînnoită (refacție)		P	km
N-B.2	Numărul punctelor periculoase eliminate			
	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire		P	nr
	N-B.2.2. Cotă totală de reducere a numărului de puncte periculoase (prin reparații curente și reînnoire)		m	%
N-B.3	Infrastructură scadentă la reînnoire			
	N-B.3.1. Linii curente și directe	a. Lungime scadentă	m	km
		b. Cotă depășire scadență	m	%
	N-B.3.2. Instalații de semnalizare în stații	a. Instalații scadente	m	nr
		b. Cotă depășire scadență	m	%
	N-B.3.3. Instalații de semnalizare linie curentă	a. Instalații scadente	m	nr
		b. Cotă depășire scadență	m	%
Indicatori privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare				
N-C.	Indicatori privind activitatea de operare a infrastructurii			
N-C.1	Punctualitatea trenurilor de călători		P	min/100 km
N-C.2	Predictibilitatea trenurilor de călători		P	%
N-C.3	Punctualitatea trenurilor de marfă		P	min/100 km
N-C.4	Siguranța circulației (accidente și incidente)		P	nr/mil.tren*km
N-C.5	Creșterea nivelului de siguranță la trecerile la nivel			
	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate		P	nr
	N-C.5.2. Cotă de creștere a siguranței la trecerile la nivel		m	%
N-D.	Indicatori privind volumele de activitate			
N-D.1	Parcursul trenurilor de călători			
	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea		P	tren*km
	N-D.1.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de călători	a. Parcursul trenurilor	m	tren*km
b. Cota magistrale		m	%	
N-D.2	Parcursul trenurilor de marfă			
	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea		P	tren*km
	N-D.2.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de marfă	a. Parcursul trenurilor	m	tren*km
b. Cota magistrale		m	%	
N-E.	Indicatori privind protecția mediului			
N-E.1	Linie electrificată			
	N-E.1.1. Lungime linie electrificată		P	km
	N-E.1.2. Cotă electrificare		m	%
N-F.	Indicatori privind alte componente ale activităților de exploatare			
N-F.1	Satisfacția clienților		m	%
Indicatori privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare				
N-G.	Indicatori privind activitatea de pregătire și implementare a proiectelor			
N-G.1	Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură		P	nr
N-G.2	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură		P	%
N-G.3	Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale		P	%
N-H.	Indicatori privind monitorizarea și soluționarea disputelor contractuale			
N-H.1	Monitorizarea disputelor contractuale		m	%
N-H.2	Soluționarea disputelor contractuale		m	%
N-I.	Indicatori privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor			
N-I.1	Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate		P	%
N-I.2	Controlul calității fazelor de proiectare		P	%
N-I.3	Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu		P	%
N-I.4	Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor		P	%

Cod	Denumire indicator	Tip indicator	UM
N-J.	Indicatori privind managementul activităților companiei		
N-J.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	m	%
N-J.2	Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	P	%

Mențiune: Tipul indicatorului poate fi:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

Modul de definire a indicatorilor nefinanciari operaționali din tabelul de mai sus este cel prevăzut în anexa nr. 8 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 920/2021 și actualizat anual în conformitate cu prevederile art. 39 alin. (1) din OUG nr. 12/1998.

6.3.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

În conformitate cu prevederile HG nr. 722/2016, în vigoare la data de 13.02.2023, fiecărui indicator de performanță nefinanciar operațional i se asociază un set de obiective cuantificate (ținte), eșalonate pe ani pentru întreaga perioadă de referință care face obiectul contractelor de mandat ale membrilor Consiliului de Administrație al companiei.

Sub rezerva aprobării de către Guvern a actului adițional pentru anul 2023 la contractului de activitate și performanță al companiei, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali.

Tabelul 56 –Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari 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	%	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	%	99,33	99,43	99,53	99,58
6	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare 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	%	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

Nr. crt	Indicator de performanță	UM	Obiective anuale			
			2023	2024	2025	2026
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr	20	9	6	12
18	N-G.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	%	84,15	84,99	85,84	86,14
19	N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale	%	29,17	58,47	72,1	75,15
20	N-I.1. Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	%	0,0	0,0	0,0	0,0
21	N-I.2. Controlul calității fazelor de proiectare	%	100	100	100	100
22	N-I.3. Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	%	100	100	0,0	100
23	N-I.4. Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	%	100	100	0,0	100
24	N-J.2. Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	%	100	100	100	100

Mențiuni:

- Obiectivele aferente anului 2023 sunt conforme cu obiectivele stabilite prin proiectul de act adițional pentru anul 2023 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor a companiei prin Hotărârea AGA nr. 21 / 16.06.2023.
- Obiectivele aferente anilor 2024-2026 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, în ipoteza asigurării finanțării companiei din fonduri publice naționale conform planului de finanțare prezentat în Tabelul 22 de mai sus. Aceste valori vor trebui revizuite și actualizate anual, în corelare cu legea bugetului de stat pentru anul respectiv și cu actul adițional din anul respectiv la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025.
- În conformitate cu prevederile anexei nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025, obiectivele anuale aferente indicatorului *N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate* (poziția 13 din tabel) includ rezultatele tuturor proiectelor de investiții care vizează modernizarea trecerilor la nivel prin montarea de instalații BAT/SAT sau prin înlocuirea cu pasaje denivelate. Sunt luate în considerare:
 - proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare finanțate din fonduri europene nerambursabile care includ modernizarea unor treceri la nivel;
 - proiectele de investiții privind modernizarea trecerilor la nivel finanțate de la bugetul de stat;
 - proiectul privind modernizarea a 160 de treceri la nivel finanțat prin PT (pe baza unei estimări preliminare a programului de realizare a proiectului).
- Obiectivul aferent anului 2026 al indicatorului *N-E.1.1. Lungime linie electrificată* (poziția 16 din tabel) a fost stabilit luând în considerare necesitatea finalizării până în anul 2026 a proiectelor de investiții finanțate din PNRR care vizează electrificarea următoarelor relații:
 - Cluj Napoca – Episcopia Bihor – 161 km
 - Constanța – Mangalia – 43 km
 - Rădulești – Giurgiu – 57 km
- Indicatorul *N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale* (poziția 19 din tabel) cuantifică gradul cumulat de absorbție al fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale: POIM, CEF, PNRR și PT. Obiectivele asociate acestui indicator au fost stabilite luând în considerare perioadele de derulare a programelor, cuantumul fondurilor alocate prin fiecare program, regulile specifice de funcționare a fiecărui program și programele de implementare a proiectelor de investiții aferente fiecărui program.
- În conformitate cu prevederile anexei nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025, indicatorii de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor majore de investiții, respectiv indicatorii de la pozițiile 20-23 din tabelul de mai sus, cuantifică calitatea documentațiilor aferente anumitor faze ale procesului de implementare a proiectelor majore de investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile, respectiv: atribuirea studiilor de fezabilitate, finalizarea proiectării, atribuirea contractelor de execuție a lucrărilor. În cazul în care în anul respectiv nu este planificată nici o fază de tipul respectiv s-a stabilit, prin convenție, că valoarea obiectivului asociat indicatorului respectiv este 0 (zero). În aceste cazuri, se consideră din oficiu că indicatorul respectiv este realizat 100%.
- Definițiile indicatorilor de performanță nefinanțari operaționali sunt prevăzute în anexa nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” — S.A. pentru perioada 2021—2025. Pentru a facilita interpretarea datelor prezentate în tabel, în coloana privind unitățile de măsură (UM) au fost incluse unele mențiuni sintetice privind semnificația valorilor obiectivelor anuale asociate indicatorilor de performanță.

6.3.3 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare

6.3.3.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind activitățile de întreținere și reparații a infrastructurii feroviare, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 57 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de întreținere și reparații

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
N-A.1	Viteza tehnică asigurată	Total rețea	P	km/h	66,67	69,52	104,27
		Magistrala 200	P	km/h	62,46	72,15	115,51
		Magistrala 300	P	km/h	51,60	79,80	154,65
		Magistrala 400	P	km/h	60,85	65,41	107,49
		Magistrala 500	P	km/h	77,37	85,26	110,20
		Magistrala 600	P	km/h	77,42	73,98	95,56
		Magistrala 700	P	km/h	76,94	72,62	94,39
		Magistrala 800	P	km/h	112,73	119,27	105,80
		Magistrala 900(100)	P	km/h	69,89	72,91	104,32
		Total magistrale	aux	km/h	71,85	80,18	111,59
N-A.2	Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	Total rețea	P	%	76,44	79,70	104,27
		Magistrala 200	P	%	56,73	65,52	115,51
		Magistrala 300	P	%	50,24	77,69	154,65
		Magistrala 400	P	%	78,71	84,61	107,49
		Magistrala 500	P	%	76,15	83,91	110,20
		Magistrala 600	P	%	80,93	77,34	95,56
		Magistrala 700	P	%	82,64	78,00	94,39
		Magistrala 800	P	%	92,58	97,95	105,80
		Magistrala 900(100)	P	%	71,15	74,22	104,32
		Total magistrale	aux	%	76,62	85,50	111,59
N-A.3	Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor						
	N-A.3.1. Valoare indisponibilitate	Total rețea	P	zile*km	863 546,75	371 523,07	232,43
		Magistrala 200	m	zile*km	-	15 504,69	
		Magistrala 300	m	zile*km	-	54 189,50	
		Magistrala 400	m	zile*km	-	20 141,19	
		Magistrala 500	m	zile*km	-	19 629,51	
		Magistrala 600	m	zile*km	-	2 244,23	
		Magistrala 700	m	zile*km	-	3 527,50	
		Magistrala 800	m	zile*km	-	10 986,06	
		Magistrala 900(100)	m	zile*km	-	41 398,96	
		Total magistrale	aux	zile*km	-	167 621,64	

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
	N-A.3.2. Rată de indisponibilitate	Total rețea	m	%	-	15,15	
		Magistrala 200	m	%	-	11,57	
		Magistrala 300	m	%	-	21,40	
		Magistrala 400	m	%	-	16,27	
		Magistrala 500	m	%	-	13,19	
		Magistrala 600	m	%	-	5,03	
		Magistrala 700	m	%	-	6,11	
		Magistrala 800	m	%	-	12,11	
		Magistrala 900(100)	m	%	-	28,82	
		Total magistrale	aux	%	-	16,82	
N-A.4	Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	Total rețea	P	nr	10	3	30
		Magistrala 200	m	nr	0	0	0
		Magistrala 300	m	nr	0	0	0
		Magistrala 400	m	nr	1	0	0
		Magistrala 500	m	nr	1	0	0
		Magistrala 600	m	nr	1	0	0
		Magistrala 700	m	nr	0	0	0
		Magistrala 800	m	nr	0	0	0
		Magistrala 900(100)	m	nr	1	0	0
		Total magistrale	aux	nr	4	0	0
N-A.5	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru mentenanță						
	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere		P	%	99,33	96,87	97,52
	Fonduri alocate		aux	mii lei	-	145 000	
	Sume cheltuite		aux	mii lei	-	140 455	
	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente		P	%	94,47	20,30	21,49
	Fonduri alocate		aux	mii lei	-	53 030	
	Sume cheltuite		aux	mii lei	-	10 767	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 3 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 6 din tabel)

V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel).

În cazul indicatorului **N-A.3.1. Valoare indisponibilitate** indicele de realizare a obiectivului asociat indicatorului de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) este calculat în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_{Obj} / V_R \quad [\%]$$

unde V_R și V_{Obj} au semnificația menționată mai sus

4. Tabelul include și indicatorii de monitorizare ale căror valori sunt corelate cu valorile indicatorilor de performanță privind activitățile de întreținere și reparații a infrastructurii feroviare

6.3.3.2 Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind activitățile de reînnoire a infrastructurii feroviare, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 58 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de întreținere și reparații

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
N-B.1	Lungime linie reînnoită (refacție)	Total rețea	P	km	9,6	0,0	0,00
		Magistrala 200	m	km	-	-	
		Magistrala 300	m	km	-	-	
		Magistrala 400	m	km	-	-	
		Magistrala 500	m	km	-	-	
		Magistrala 600	m	km	-	-	
		Magistrala 700	m	km	-	-	
		Magistrala 800	m	km	-	-	
		Magistrala 900(100)	m	km	-	-	
		Total magistrale	aux	km	-	-	
N-B.2	Numărul punctelor periculoase eliminate						
	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire		P	nr	0	0	100,00
	N-B.2.2. Cotă totală de reducere a numărului de puncte periculoase (prin reparații curente și reînnoire)		m	%	-	-	

Mentțiuni:

- Informațiile din coloana 3 au următoarele semnificații:
P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA
m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță
aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță
- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$
unde:
 V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 6 din tabel)
 V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel).

6.3.4 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare

6.3.4.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind activitățile de operare a infrastructurii feroviare, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 59 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de operare a infrastructurii

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-C.1	Punctualitatea trenurilor de călători	P	min/100 km	1,60	1,45	110,34
	Întârzierea totală la destinație a trenurilor de călători	aux	minute		1 309 394	
	Întârzierea la destinație a trenurilor de călători - cauze	aux	minute		467 370	
	Parcursul total al trenurilor de călători - total rețea	aux	tren*km		32 194 217	
N-C.2	Predictibilitatea trenurilor de călători	P	%	99,11	98,93	99,81
	Parcurs total anulat al trenurilor de călători - cauze CFR	aux	tren*km		326 527	
	Parcursul total al trenurilor de călători - total rețea	aux	tren*km		30 618 272	
N-C.3	Punctualitatea trenurilor de marfă	P	min/100 km	1,09	1,27	85,82
	Întârzierea totală la destinație a trenurilor de marfă	aux	minute		12 409 962	
	Întârzierea la destinație a trenurilor de marfă - cauze	aux	minute		133 701	
	Parcursul total al trenurilor de marfă - total rețea	aux	tren*km		10 557 291	
N-C.4	Siguranța circulației (accidente și incidente)	P	nr/mil.tren*km	0,84	0,81	103,70
	Total accidente si incidente	aux	nr		311	
	Total accidente si incidente - cauze CFR	aux	nr		33	
	Parcurs total al trenurilor pe rețeaua nationala	aux	tren*km		40 723 938,197	
N-C.5	Creșterea nivelului de siguranță la trecerile la nivel					
	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	P	nr	48	8	16,66
	N-C.5.2. Cotă de creștere a siguranței la trecerile la nivel	m	%	19,05	3,17	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță N-C.1, N-C.3 și N-C.4 (R_i - coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

4. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță N-C.2 și N-C.5 (R_i - coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_{Obj} / V_R \quad [\%]$$

unde V_R și V_{Obj} au semnificația menționată mai sus.

6.3.4.2 Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind volumele de activitate, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 60 - Realizarea indicatorilor de performanță privind volumele de activitate

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
N-D.1	Parcursul trenurilor de călători						
	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	P	tren*km	62 300 000	30 318 379,06	48,67
		Magistrala 200	m	tren*km	-	1 614 806,95	
		Magistrala 300	m	tren*km	-	6 076 928,57	
		Magistrala 400	m	tren*km	-	1 855 074,92	
		Magistrala 500	m	tren*km	-	2 983 718,43	
		Magistrala 600	m	tren*km	-	936 460,96	
		Magistrala 700	m	tren*km	-	843 232,09	
		Magistrala 800	m	tren*km	-	1 846 014,37	
		Magistrala 900(100)	m	tren*km	-	3 153 689,41	
		Rețea închiriată	m	tren*km	-	1 813 733,42	
		Total rețea națională	m	tren*km	-	32 132 112,48	
	N-D.1.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de călători						
		a. Parcursul trenurilor de călători pe magistrale	m	tren*km	-	19 309 925,69	
		b. Cota magistrale în traficul de călători	m	%	-	63,69	
	N-D.1.3. Intensitatea traficului de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	m	trenuri/zi	-	17,16	
		Magistrala 200	m	trenuri/zi	-	19,46	
		Magistrala 300	m	trenuri/zi	-	50,96	
		Magistrala 400	m	trenuri/zi	-	19,77	
		Magistrala 500	m	trenuri/zi	-	37,88	
		Magistrala 600	m	trenuri/zi	-	18,52	
		Magistrala 700	m	trenuri/zi	-	19,70	
		Magistrala 800	m	trenuri/zi	-	38,09	
		Magistrala 900(100)	m	trenuri/zi	-	30,21	
		Total magistrale	m	trenuri/zi	-	31,09	
		Rețea închiriată	m	trenuri/zi	-	11,71	
		Total rețea națională	m	trenuri/zi	-	16,72	
N-D.2	Parcursul trenurilor de marfă						
	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	P	tren*km	23 000 000,00	10 557 291,22	45,90
		Magistrala 200	m	tren*km	-	580 435,28	
		Magistrala 300	m	tren*km	-	1 364 297,44	
		Magistrala 400	m	tren*km	-	161 842,48	
		Magistrala 500	m	tren*km	-	1 360 809,83	
		Magistrala 600	m	tren*km	-	14 980,92	
		Magistrala 700	m	tren*km	-	124 766,49	
		Magistrala 800	m	tren*km	-	1 662 552,08	
		Magistrala 900(100)	m	tren*km	-	2 021 818,88	
		Rețea închiriată	m	tren*km	-	140 579,18	
		Total rețea națională	m	tren*km	-	10 697 870,40	

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6	7
	N-D.2.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de marfă						
	a. Parcursul trenurilor de marfă pe magistrale		m	tren*km	-	7 291 503,39	
	b. Cota magistrale în traficul de marfă		m	%	-	69,07	
	N-D.2.3. Intensitatea traficului de marfă pe rețea						
	Total rețea operată de CFR SA		m	trenuri/zi	-	5,98	
	Magistrala 200		m	trenuri/zi	-	7,00	
	Magistrala 300		m	trenuri/zi	-	11,44	
	Magistrala 400		m	trenuri/zi	-	1,73	
	Magistrala 500		m	trenuri/zi	-	17,28	
	Magistrala 600		m	trenuri/zi	-	0,30	
	Magistrala 700		m	trenuri/zi	-	2,91	
	Magistrala 800		m	trenuri/zi	-	34,31	
	Magistrala 900(100)		m	trenuri/zi	-	19,37	
	Total magistrale		m	trenuri/zi	-	11,74	
	Rețea închiriată		m	trenuri/zi	-	0,91	
	Total rețea națională		m	trenuri/zi	-	5,57	

Meniuni:

- Informațiile din coloana 3 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărei valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 6 din tabel)

V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel).

- Tabelul include și indicatorii de monitorizare ale căror valori sunt corelate cu valorile indicatorilor de performanță privind volumele de activitate

6.3.4.3 Realizarea indicatorilor privind protecția mediului

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind protecția mediului, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 61 - Realizarea indicatorilor de performanță privind protecția mediului

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-E.1	Linie electrificată					
	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	P	km	4 031	4 031	100,00
	N-E.1.2. Cotă electrificare	m	%		37,97	

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:
P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA
m - indicator de monitorizare, pentru monitorizarea unor aspecte ale activității care nu depind exclusiv de companie sau pentru evidențierea suplimentară a unor aspecte care sunt deja măsurate prin indicatorii de performanță
- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$
unde:
 V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 6 din tabel)
 V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel).

6.3.5 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare

6.3.5.1 Realizarea indicatorilor privind activitatea de pregătire și implementare a proiectelor

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare administrate de CFR SA și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 62 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2021	Realizat 30.06.2021	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-G.1	Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură	P	nr	20	5	25,00
	Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură	aux	anul	conform tabelului A8.30 din anexa 8 la contract	conform datelor din Tabelul 63 de mai jos	
N-G.2	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură prin programele operaționale	P	%	84,15	29,40	34,94
	Fonduri publice alocate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei		3 049 949	
	Sume cheltuite pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei		896 592	

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2021	Realizat 30.06.2021	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-G.3	Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate pentru proiectele de infrastructură	P	%	29,17	21,90	75,08
	Total fonduri europene nerambursabile alocate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei		29 319 170	
	Sume cheltuite și rambursate în anul curent pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei		426 678	
	Total sume cheltuite și rambursate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei		6 421 749	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA
aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 \cdot V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

Tabelul 63 - Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură până la data de 30.06.2021

Nr. Crt.	Cod măsură prioritară	Titlu proiect	Finalizarea fazelor intermediare [anul]										
			Pregătirea documentației de licitație pentru SF	Licitația pentru atribuirea SF	Semnare contract realizare SF	Aprobare SF	Aprobare PTh (pt contracte SF+PTh)	Aprobare indicatori proiect	Pregătirea documentației de licitație pentru execuție lucrări	Licitația pentru atribuirea execuției lucrărilor	Semnare contract execuție lucrări	Aprobare PTh (pt contracte proiectare+execuție)	Recepție la terminarea lucrărilor
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	A.6.2.1	Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport International Henri Coanda București Faza I: Racord C.F. La terminalul T1, Aeroport International Henri Coanda București	2017	2018	2018	2018		2019	2019	2019	2019	2019	2021
2	A.6.2.3	Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța	2018	2018	2019	2022		2022	2023	2023	2023		
3	A.7.4.3	Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea stației CF Gara de Nord București - Faza SF	2019	2019	2019	2022		2022	2023	2023			
4	B.1.1.1	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			2007			2011	2011	2011	2014		2022
5	B.1.1.2	Reabilitarea liniei de CF Brașov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coșlariu - Simeria			2007			2011	2011	2011	2014		2023
6	B.1.1.4	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

Nr. Crt.	Cod măsură prioritară	Titlu proiect	Finalizarea fazelor intermediare [anul]										
			Pregătirea documentației de licitație pentru SF	Licitația pentru atribuirea SF	Semnare contract realizare SF	Aprobare SF	Aprobare PTh (pt contracte SF+PTh)	Aprobare indicatori proiect	Pregătirea documentației de licitație pentru execuție lucrări	Licitația pentru atribuirea execuției lucrărilor	Semnare contract execuție lucrări	Aprobare PTh (pt contracte proiectare+execuție)	Recepție la terminarea lucrărilor
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
7	B.1.1.5	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria , componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara			2007			2018	2016	2016	2020		
8	B.1.1.6	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, secțiunea Apața - Cața			2007			2018	2017	2017	2020		
9	B.1.1.7	Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov	2018	2018	2020	2023		2023					
10	B.1.1.8	Implementarea masurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighisoara-Brașov-Predeal-Constanta), certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare	2020	2020	2020								
11	B.1.1.9	Modernizarea liniei de cale ferată București - Craiova	2021	2021	2021								
12	B.1.2.1	Modernizarea liniei feroviare Caransebes-Timisoara-Arad	2014	2014	2015	2020		2021	2021	2021	2022	2023	
13	B.1.2.2	Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean	2016	2016	2018	2022		2022	2022	2023			
14	B.1.2.3	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/ Est – Mediteranean	2016	2016	2017	2020		2021					
15	B.2.1.1	Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată pe tronsonul București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră	2016	2016	2017	2023		2023					
16	B.2.1.2	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiesti Triaj - Focsani	2019	2019	2020	2023		2023					
17	B.2.1.3	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani - Roman	2019	2019	2020	2023		2023					
18	B.2.1.4	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Roman – Iași - Frontiera	2019	2019	2020	2023		2023					
19	B.2.1.5	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani–Dărmănești	2019	2019	2020	2023		2023					
20	B.2.1.6	Studiu de fezabilitate - Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești -Vicșani -Frontieră	2019	2019	2020	2022		2023					
21	B.2.1.7	Studiu de fezabilitate și proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Coslariu – Cluj-Napoca	2021	2021	2022								
22	B.2.1.8	Studiu de fezabilitate și proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Apahida - Suceava	2021	2021	2022								
23	B.2.2.1	Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	2016	2016	2017	2021		2022	2021	2022	2023	2023	

6.3.5.2 Realizarea indicatorilor privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind capacitatea administrativă a CFR SA de pregătire și implementare a proiectelor, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 64 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-I.1	Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	P	%	0	0	100,00
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru studii de fezabilitate publicate	aux	nr	0	0	
	Numărul total de poziții completate de CFR SA, aferente documentațiilor respective, în listele de verificare prevăzute în Anexa nr. 14, capitolul 14.1	aux	nr	0	0	
N-I.2	Controlul calității fazelor de proiectare	P	%	100	50	50,00
	Numărul documentațiilor de proiectare finalizate în cadrul studiilor de fezabilitate și/sau în cadrul contractelor de tip proiectare și execuție	aux	nr	2	1	
	Numărul total de poziții completate de CFR SA, aferente documentațiilor respective, în listele de verificare prevăzute în Anexa nr. 14, capitolul 14.2	aux	nr	12	6	
N-I.3	Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	P	%	100	50	50,00
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru lucrări, publicate	aux	nr	2	1	
	Numărul total de poziții completate de CFR SA, aferente documentațiilor respective, în listele de verificare prevăzute în Anexa nr. 14, capitolul 14.3	aux	nr	24	12	
N-I.4	Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	P	%	100	100	100,00
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru lucrări, publicate	aux	nr	2	2	
	Numărul total de poziții completate de CFR SA, aferente documentațiilor respective, în listele de verificare prevăzute în Anexa nr. 14, capitolul 14.4	aux	nr	12	12	

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații:

P - indicator de performanță, a cărui valoare contribuie la evaluarea indicelui global de performanță al CFR SA

aux - indicator auxiliar, necesar pentru calcularea indicatorilor de performanță

2. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R_i - coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} \quad [\%]$$

unde:

V_R - valoarea realizată a indicatorului de performanță (coloana 5 din tabel)

V_{Obj} - valoarea obiectivului anual asociat indicatorului de performanță (coloana 4 din tabel).

6.3.6 Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind managementul activităților companiei, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 65 - Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	2	3	4	5	6
N-J.2	Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	P	%	100,00	107,69	107,69

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.
- Informațiile din coloana 5 sunt determinate pe baza tabelului de mai jos, luând în considerare prevederile paragrafului 8.4.2 din anexa nr. 8.4 la contract, coroborate cu prevederile anexei nr. 15 la contract
- Indicele de realizare a obiectivului asociat indicatorului de performanță J.2 (coloana 6 din tabel) este calculat în baza formulei (xxi) prevăzute în paragraful 11.5 din Anexa nr. 11 la contract.

Tabelul 66 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice

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

6.3.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță nefinanciari operaționali, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 67 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	3	4	5	6
1	N-A.1. Viteza tehnică asigurată	km/h	66,67	69,52	104,27%
2	N-A.2. Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	%	76,44	79,70	104,27%
3	N-A.3.1. Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor - Valoare indisponibilitate	zile*km	863 546,75	371 523,07	232,43%
4	N-A.4. Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	10	3	30,00%
5	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	%	99,33	96,87	97,52%
6	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	%	94,47	20,30	21,49%
7	N-B.1. Lungime linie reînnoită (refacție)	km	9,6	0,0	0,00%
8	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	0	0	100,00%
9	N-C.1. Punctualitatea trenurilor de călători	min. întârziere/100 km	1,60	1,45	110,34%
10	N-C.2. Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99,11	98,93	99,81%
11	N-C.2. Punctualitatea trenurilor de marfă	min. întârziere/100 km	1,09	1,27	85,82%
12	N-C.4. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr. accidente și incidente/mil.tren*km	0,84	0,81	103,70%
13	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	nr	48	8	16,66%
14	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	62 300 000,00	30 318 379,06	48,67%
15	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	23 000 000,00	10 557 291,22	45,90%
16	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	4 031	4 031	100,00%
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr	20	5	25,00%
18	N-G.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	%	84,15	29,40	34,94%
19	N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale	%	29,17	21,90	75,08%
20	N-I.1. Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	%	0,0	0,0	100,00%
21	N-I.2. Controlul calității fazelor de proiectare	%	100	50	50,00%
22	N-I.3. Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	%	100	50	50,00%
23	N-I.4. Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	%	100	100	100,00%
24	N-J.2. Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	%	100	107,69	107,69%

6.4 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ NEFINANCIARI PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.4.1 Lista indicatorilor de performanță

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernanta corporativă pe care Consiliului de Administrație îi consideră relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea companiei, prezentate în paragraful 4.1 de mai sus.

Pentru selectarea acestor indicatori au fost luate în considerare:

- datele monitorizate prin contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, cu referire mai ales la anexa nr. 8 la acest contract;
- recomandările formulate de acționar prin scrisoarea de așteptări.

Tabelul 68 – Lista indicatorilor nefinanțari privind guvernanta corporativă

Cod	Denumire indicator	Tip indicator	UM
GC.	Indicatori privind guvernanta corporativă		
GC.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei *	P	%
GC.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%
GC.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	P	%
GC.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%
GC.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	P	%

* Indicatorul GC.1 „Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei” este definit conform pct. J.1 din anexa nr. 8 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025, document aprobat prin HG nr. 920/2021 și actualizat anual în conformitate cu prevederile art. 39 alin.(1) din OUG nr. 12/1998.

6.4.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțari privind guvernanta corporativă

În conformitate cu prevederile HG nr. 722/2016, în vigoare la data de 13.02.2023, fiecărui indicator de performanță nefinanciar privind guvernanta corporativă i se asociază un set de obiective cuantificate (ținte), eșalonate pe ani pentru întreaga perioadă de referință care face obiectul contractelor de mandat ale membrilor Consiliului de Administrație al companiei.

Tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțari privind guvernanta corporativă.

Tabelul 69 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțari privind guvernanta 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 Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A., anexă la OMTI nr. 1361/4.08.2022.

6.4.3 Realizarea indicatorilor privind governanța corporativă

6.4.3.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei

Cadrul general de funcționare și dezvoltare a Sistemului de control intern managerial (SCIM) la CNCF „CFR”-S.A. este reglementat prin Dispoziția Directorului General nr. 181/2022 și prin Procedura de Sistem „Metodologia pentru dezvoltarea Sistemului de Control intern managerial la CNCF „CFR”-S.A.”, cod PS 0-5.3-02 ediția 2, revizia 2. Reglementările interne sunt în acord cu cerințele Ordinului S.G.G. (Secretarului General al Guvernului) nr. 600/2018 „privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice”.

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

Potrivit prevederilor OSGG nr. 600/2018, implementat reprezintă 100%. La nivel de companie, pentru anul 2022 a fost apreciat „Gradul de conformitate a sistemului de control intern managerial cu standardele la CNCF „CFR”-SA: 100% - implementat – 16 standarde”.

În domeniul SCIM se realizează raportări semestriale, ultimul raport cuprinzând date privind stadiul implementării standardelor de control intern managerial pentru semestrul I 2023, aprobat prin act nr. 1C/1003/28.08.2023, fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: <http://appiasi/zonedelucru/SitePages/Pornire.aspx>

Indicatorul de performanță **GC.1** este definit conform pct. J.1 din anexa nr. 8 la contractul de activitate și performanță al companiei pentru perioada 2021-2025. Realizarea indicatorului **GC.1** se calculează pe baza metodologiei stabilite în Anexa nr. 15 a HG nr. 920/2021, având în vedere:

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

Se utilizează formula de calcul:

$$R_{SCIM} = \left[\frac{\sum \text{Standarde } R_{impl}^i}{N_{Standarde} - 1} \right] \quad [\%]$$

în care:

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

$\sum_{Standarde}$ - Sumă de la 1 la $N_{Standarde}$

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

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

Pentru anul 2022, gradul de realizare a indicatorului **GC.1**, calculat pe baza metodologiei stabilite în Anexa nr. 15 a HG nr. 920/2021, a fost de **106,67 %**. Având în vedere că în semestrul I al acestui an nu s-au înregistrat evoluții de natură să conducă la deteriorarea implementării sistemului de control intern managerial la nivelul companiei, rezultă că acest grad de realizare a indicatorului **GC.1** se menține inclusiv la data de 30.06.2023.

6.4.3.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

„Politica CNCF „CFR” - SA în domeniul Sistemului de Management Integrat Calitate - Mediu - Siguranță Feroviară” promovează sistemul de transport feroviar, satisfacerea necesităților și așteptărilor părților interesate în legătură cu rețeaua de transport feroviar, prin furnizarea de servicii de calitate, în condiții de siguranță feroviară, dezvoltarea infrastructurii feroviare, precum și modernizarea acestora prin mijloace mecanizate. Conține angajamentul managementului referitor la activitatea de obținere a autorizării subsistemelor structurale fixe sau nou construite, reînnoite sau modernizate – componente ale sistemului de transport feroviar național și implementarea unui management energetic eficient. De asemenea, conține elemente pentru sistemul de control intern managerial, protecția datelor cu caracter personal și pentru sistemul ERI (Entitate Responsabilă cu Întreținerea).

De asemenea, Politica prevede angajamentul pentru creșterea performanțelor companiei în toate domeniile de activitate, inclusiv prin:

- măsuri specifice siguranței feroviare;
- identificarea, evaluarea și controlul riscurilor aferente obiectivelor și/sau activităților companiei, inclusiv a riscurilor asociate siguranței feroviare generate de activitățile proprii, cât și cele generate de factorii externi;
- respectarea obligațiilor de conformare aplicabile;
- acțiuni pentru protecția mediului și prevenirea poluării;
- implementarea unui management energetic eficient;
- adaptarea continuă a proceselor în scopul satisfacerii exigențelor părților interesate.

Identificarea, evaluarea, ierarhizarea, tratarea, monitorizarea și revizuirea riscurilor se realizează conform procedurii PS 0-6.1 „Managementul riscurilor”, ed.3, rev.0 și aplicației „Registru de riscuri”, cod r 0-6.1-01. Aplicația a fost actualizată în anul 2022.

Raportările SCIM și cele ale sistemului de management integrat calitate-mediu-siguranță (Analiza Efectuată de Management) conțin analize detaliate privind managementul riscurilor (evoluția riscurilor pentru anul precedent, registru de riscuri actualizat pentru anul în curs, profile de risc pentru riscurile inerente și riscurile reziduale).

În anul 2023, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate 951 de riscuri, din care 791 la SRCF 1-8 și 160 la Central; dintre acestea au fost identificate 5 riscuri semnificative, din care 1 risc semnificativ la Central. Privind „managementul riscurilor” au fost elaborate materiale pentru informarea salariaților companiei.

Informații privind managementul riscurilor sunt disponibile în portalul intern al companiei, la adresa: <http://appiasi/zonedelucru/SitePages/Pornire.aspx>.

Prin prisma acestor considerente, rezultă că indicatorul de performanță **GC.2. „Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății”** a fost realizat **100%**.

6.4.3.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Consiliul de Administrație al CFR SA a fost selectat pe baza unei proceduri de selecție derulate în conformitate cu prevederile OUG nr. 109/2011²⁴ de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și a fost numit prin Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor CNCF „CFR” S.A. nr. 7 din data de 13.02.2023.

În conformitate cu prevederile art. 30 alin. (1) din OUG nr. 109/2011, consiliul de administrație a elaborat Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” S.A. pentru perioada 2023-2027 (componenta de administrare), care a fost aprobat prin Hotărârea CA nr. 39/8.03.2023. În cadrul acestui document au fost stabilite propunerile privind indicatorii de performanță financiari și nefinanțari.

În conformitate cu prevederile art. 35 din OUG nr. 109/2011, consiliul de administrație a derulat procedura de selecție a directorilor societății. Directorii selectați ca urmare a acestei proceduri au fost numiți prin Hotărârea CA nr. 44/18.05.2023.

În conformitate cu prevederile art. 36 alin. (1) din OUG nr. 109/2011, directorii au elaborat o propunere pentru componenta de management a planului de administrare, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanțari stabiliți de consiliul de administrație.

Planul de administrare în integralitatea sa a fost aprobat prin Hotărârea CA nr. 48/11.07.2023, cu respectarea prevederilor art. 36 alin. (3) din OUG nr. 109/2011, după care a fost demarată procedura de negociere cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a indicatorilor de performanță rezultați din planul de administrare.

Indicatorii de performanță rezultați din planul de administrare au fost aprobați de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 31 din 21.09.2023.

Obligațiile privind raportarea semestrială a performanțelor administratorilor și directorilor sunt prevăzute la art. 55 alin. (1) din OUG nr. 109/2011:

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

Pentru asigurarea conformității cu aceste prevederi, consiliul de administrație al CFR SA a elaborat prezentul Raport, care va fi prezentat adunării generale a acționarilor. Raportul conține inclusiv evaluarea realizării la data de 30.06.2023 a indicatorilor de performanță rezultați din Planul de administrare.

Elaborarea prezentului Raport a fost întârziată pentru a permite directorilor conformarea cu prevederile art. 54 din OUG nr. 109/2011:

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

Directorii companiei au prezentat consiliului de administrație în data de 24.10.2023 un singur raport privind activitatea în trimestrele I și II. Atitudinea permisivă a consiliului de administrație în legătură cu raportările privind activitatea directorilor reprezintă o deficiență care trebuie corectată cu prioritate în perioada următoare.

Consiliul de administrație a constatat că nu dispune de instrumente de lucru adecvate care să îi permită monitorizarea continuă și evaluarea activității companiei. Având în vedere complexitatea activității CFR SA și responsabilitatea consiliului privind eficiența activității și rezultatele obținute de companie, această problemă reprezintă o deficiență care trebuie corectată cu prioritate în perioada următoare.

Prin prisma acestor considerente, rezultă că indicatorul de performanță **GC.3. „Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor”** a fost realizat în proporție de **75%**.

²⁴ OUG nr. 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare

6.4.3.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

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

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

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

- În conformitate cu prevederile art.6 din HG 1269/2021 a fost emisă Declarația Directorului General nr.1/4/1472/31.03.2022 privind asumarea unei agende de integritate organizațională pentru implementarea Strategia Națională Anticorupție 2021-2025;
- Prin Dispoziția Directorului General nr.39/20.03.2023 a fost actualizat Planul de integritate al CNCF "CFR" SA conform obiectivelor Strategia Națională Anticorupție 2021-2025;
- Au fost elaborate/actualizate reglementări interne (dispoziții și proceduri) care au vizat implementarea măsurilor de prevenire a corupției; "*Declarația averilor*", "*Declarația cadourilor*", "*Evaluarea riscurilor de corupție în cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale și locale*" și "*Evaluarea incidentelor de integritate din cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale și locale*".

Documentația și informațiile necesare se regăsesc în spațiul virtual la adresele:

- <http://appiasi/zonedelucru/Strategia%20Nationala%20Anticoruptie%20SNA/Forms/AllItems.aspx> (intranet)
- <https://cfr.ro/integritatea-institutionala/> (site-ul cfr.ro)

Riscurile de corupție la nivelul companiei sunt identificate și evaluate conform Procedurii Operaționale „*Managementul riscurilor de corupție*”, cod PO 0-6.1-01, ediția 1, revizia 1. A fost constituit Registrul Riscurilor de corupție la Central și la SRCF 1-8, fiind realizat profilul de risc. La nivelul companiei au fost identificate 236 de riscuri de corupție, din care 30 la Central și 206 la SRCF 1-8 (221 riscuri de nivel scăzut și 15 riscuri de nivel mediu). Anual, se monitorizează implementarea măsurilor de control (intervenție) și se actualizează Registrul riscurilor de corupție.

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

Obligațiile legale ale Consiliului de administrație privind publicarea pe site-ul companiei a unor informații de interes public sunt prevăzute de art. 51 alin. (1) din OUG nr. 109/2011.

Tabelul următor evidențiază modul de soluționare a acestor obligații legale.

Tabelul 70 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011

Nr. crt	Obligație legală de publicare	Publicat pe site-ul www.cfr.ro
1	hotărârile adunărilor generale ale acționarilor, în termen de 2 zile lucrătoare de la data adunării	https://cfr.ro/hotarari-aga-2023/
2	situațiile financiare anuale, în termen de 2 zile lucrătoare de la data aprobării	https://cfr.ro/situati-financiare/
3	raportările contabile semestriale, în termen de 45 de zile de la încheierea semestrului	https://cfr.ro/bilanturi-contabile/
4	componența consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv: numele și prenumele fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, CV-ul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, data încetării mandatului fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, afilierea politică a fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, statutul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, respectiv definitiv sau provizorii, remunerația fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv eventuale bonusuri sau beneficii	https://cfr.ro/lista-persoanelor-din-conducere/
5	declarațiile de avere și de interese ale fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului de pe întreaga durată a mandatului	https://cfr.ro/declaratii-de-avere/ https://cfr.ro/declaratii-de-interese/
6	raportul anual cu privire la remunerațiile și alte avantaje acordate administratorilor și directorilor, respectiv membrilor consiliului de supraveghere și membrilor directoratului în cursul anului financiar	https://cfr.ro/rapoarte/
7	Codul de etică, în 2 zile lucrătoare de la data adoptării, respectiv la data de 31 mai a fiecărui an, în cazul revizuirii acestuia	https://cfr.ro/codul-etic/
8	procedura prin care s-a făcut selecția membrilor consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, precum și revocările din funcțiile respective în ultimii 3 ani și motivele revocărilor	www.cfr.ro – secțiunea „Anunțuri”
9	scrisoarea de așteptări	https://cfr.ro/lista-persoanelor-din-conducere/ - secțiunea „Scrisoare de așteptări”
10	contractul de mandat	https://cfr.ro/lista-persoanelor-din-conducere/ - secțiunea „Contract de mandat administratori și directori – model”
11	bugetul pentru investiții în fiecare dintre ultimii 3 ani financiari	-
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	-
13	datoriile întreprinderii publice către bugetul de stat, către instituții de creditare și către parteneri comerciali, cu mențiunea pentru fiecare categorie cât la sută este reprezentat de restanțe de plată	-
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	-
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://cfr.ro/download-drr-2023-network-statement-2/
16	menționarea obiectivului de politică publică a întreprinderii	https://cfr.ro/ct-menu-item-4/
17	situațiile de risc/analiza de risc din domeniul de activitate al întreprinderii	https://cfr.ro/sisteme-de-management-adoptate-de-cncf-cfr-sa/ - secțiunea „Managementul riscurilor”
18	raportul anual agregat pe pagina web a întreprinderii	https://cfr.ro/rapoarte/ - secțiunea „Raportul de activitate al CFR SA”
19	planul de integritate al întreprinderii (dezvoltat în concordanță cu Ghidul de bună practică al OCDE privind controlul intern, etica și conformitatea) și mecanismul de raportare de către avertizorii în interes public a încălcărilor legii	https://cfr.ro/planul-de-integritate-al-institutiei/ https://cfr.ro/mecanismul-de-raportare-a-incalcarilor-legii/
20	raportul de audit extern	https://cfr.ro/rapoarte/ - secțiunea „Raportul auditorului”

Tabelul evidențiază că au fost soluționate 16 dintre cele 20 de obligații de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011. Rezultă că indicatorul de performanță **GC.5. „Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011”** a fost îndeplinit în proporție de **80%**.

Consiliul de administrație a solicitat conducerii executive să întreprindă cu celeritate acțiunile necesare pentru asigurarea în integralitate a conformității cu prevederile art. 51 din OUG nr. 109/2011.

6.4.3.6 Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2023.

Tabelul 71 – Realizarea indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2023	Realizat 30.06.2023	Realizare obiectiv [%]
0	1	3	4	5	6
1	GC.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	100	106,67	106,67%
2	GC.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	100	100	100,00%
3	GC.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	100	100	75,00%
4	GC.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	100	100	100,00%
5	GC.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	80	80,00%

CAP. 7 ACTIVITATEA DIRECTORILOR COMPANIEI

Conform legislației în vigoare, CFR SA funcționează în baza organigramei și a Regulamentului de organizare și funcționare aprobate de Consiliul de Administrație, activitatea acestuia fiind condusă de un director general și un director financiar selectați prin intermediul unei proceduri de selecție și fiind numiți prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii. Procedura de selecție și actele administrative prin care conducerea executivă a fost numită sunt publice, pe site-ul companiei.

Astfel, directorul general al CFR SA este domnul Ion SIMU-ALEXANDRU, numit în 18.05.2023, fără apartenență politică, în conformitate cu site-ul CFR SA, cu mandat până la data de 13.02.2027. Anterior dl. Ion SIMU-ALEXANDRU a îndeplinit funcția de director general al companiei de la data de 17.12.2021²⁵ pe baza unor mandate provizorii succesive. Director financiar (CFO) este domnul Iulian Florin MANTESCU, numit de asemenea în 18.05.2023, fără apartenență politică. Anterior dl. Iulian Florin MANTESCU a îndeplinit funcția de director financiar al companiei de la data de 2.06.2022²⁶ pe baza unor mandate provizorii succesive.

De asemenea, la nivel de sectoare și direcții de specialitate compania este condusă de o echipă alcătuită din următorii, după cum urmează:

1. REVIZORATUL GENERAL DE SIGURANȚA CIRCULAȚIEI FERROVIARE- Revizor General Nicolae Răzvan CONSTANTIN din 10.08.2023, definitiv pe post
2. REVIZORATUL GENERAL DE CONTROL FINANCIAR DE GESTIUNE- Revizor General Jeni Aura STANCIU din 01.06.2016, definitiv pe post
3. DIRECȚIA JURIDICĂ, director Ana-Maria DASCĂLU din 20.05.2022, definitiv pe post
4. DIRECȚIA RESURSE UMANE, director Claudia-Gabriela BURLEA din 16.10.2023, interimar pe post
5. DIRECȚIA ACHIZIȚII Director Manuela Daniela DUMITRESCU din 03.08.2022, interimar pe post
DIRECȚIA ACHIZIȚII Director Adjunct Iulia STAIU din 03.08.2022, interimar pe post
6. DIRECȚIA COMERCIALĂ Director Vasile GURZA din 25.07.2022, definitiv pe post
7. DIRECȚIA OPERAȚIUNI FINANCIARE Director Mihaela Virginia RUGEA din 07.11.2022, interimar pe post
8. DIRECȚIA CONTABILITATE Director Maria PÎRVU din 07.06.2022, interimar pe post
9. SECTOR EXPLOATARE Director General Adjunct Exploatare George Radu PIPA din 20.06.2022, interimar pe post
10. DIRECȚIA LINII Director Antonel Horia MĂRUNȚIȘ din 26.03.2018, definitiv pe post
DIRECȚIA LINII Director Adjunct Mecanizare Construcții Montaj CF Marius-Adrian DOBRE din 14.04.2020, definitiv pe post
11. DIRECȚIA INSTALAȚII Director Ioan POP din 17.01.2022, interimar pe post

²⁵ Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 229/15.12.2021

²⁶ Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 85/31.05.2021

12. DIRECȚIA AUTORIZARE SUBSISTEME FERROVIARE Director Marian CIOFALCĂ din 01.02.2022, definitiv pe post
13. DIRECȚIA TRAFIC Marian COȚOFANĂ Director din 03.05.2012, definitiv pe post
DIRECȚIA TRAFIC Horațiu IONESCU Director Adjunct Circulație din 09.06.2016, definitiv pe post
14. SECTOR TEHNIC Director General Adjunct Tehnic Aurelian ONECI din 08.11.2023, interimar pe post
15. DIRECȚIA TEHNICĂ Director Cristian-Florian DOBRESU din 22.07.2022, definitiv pe post
16. DIRECȚIA DEZVOLTARE PROIECTE FERROVIARE
17. DIRECȚIA STRATEGIE REGLEMENTĂRI ȘI REPREZENTARE EXTERNĂ Director Valentin DOROBANȚU din 03.02.2022, definitiv pe post
DIRECȚIA STRATEGIE REGLEMENTĂRI ȘI REPREZENTARE EXTERNĂ Director Adjunct Reprezentare Externă Radu URZICEANU din 07.07.2021, definitiv pe post
18. SECTOR PROIECTE CU FINANȚARE EXTERNĂ Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă Monica Maria MIHĂILEANU din 06.04.2020, interimar pe post
19. DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE CU FINANȚARE EXTERNĂ Director Eugen-Marius DEDU din 27.05.2022, definitiv pe post
DIRECȚIA IMPLEMENTARE PROIECTE CU FINANȚARE EXTERNĂ Director Adjunct Sorin Valentin DUMITRACHI din 01.06.2022, interimar pe post
20. DIRECȚIA PREGĂTIRE PROIECTE CU FINANȚARE EXTERNĂ Director Manuela BADEA din 08.07.2021, interimar pe post
21. DIRECȚIA MANAGEMENT FINANCIAR PROIECTE CU FINANȚARE EXTERNĂ Director Iulian Dănuț BLEOTU din 20.05.2022, definitiv pe post

Analizând managementul la nivelul directorilor generali adjuncți se constată că toate cele trei funcții sunt ocupate interimar, cea mai veche numire interimară fiind din 2020 iar cea mai nouă numire fiind din 8.11.2023.

Întrucât nu sunt toate CV-urile publicate până la momentul elaborării acestui raport, nu se poate aprecia calificarea sau competențele dovedite ale acestora.

Această abordare arată nevoia clară de susținere a performanței astfel încât directorul general, selectat prin procedură de selecție, să dispună de o echipă de conducere cu un nivel corespunzător de competență pentru atingerea rezultatelor asumate atât prin contractul de mandat cât și a celor rezultate din circumstanțele de conducere efectivă, fiind cunoscut faptul că activitatea CFR SA este deosebit de complexă.

Funcția de director, regăsită în număr de 17 posturi, este ocupată definitiv de 9 persoane și interimar de 8 persoane ceea ce arată o relativă vulnerabilitate a conducerii la nivelul direcțiilor de specialitate.

Motivarea angajaților în aceeași măsură ca procesul de evaluare a performanțelor acestora este parte a activității de management în sarcina directorului general și a directorului financiar.

De asemenea, dintre cele 5 funcții de director adjunct, 3 dintre acestea sunt ocupate definitiv iar două dintre poziții sunt ocupate interimar.

Se observă, de asemenea, că în domeniul financiar-contabilitate, aflat în directă coordonare a directorului financiar, domnul Iulian Măntescu, cele două poziții de director, directorul Direcției Operațiuni Financiare este numit interimar pe post precum și directorul Direcției Contabilitate este de asemenea, numit interimar pe post. Luând în considerare dificultățile întâmpinate în aprobarea bugetului, în asigurarea fluxurilor de cash-flow,

apreciem că și aici e nevoie de o reevaluare a abordării pentru identificarea celor mai bune soluții pentru eficientizarea activității.

O situație excepțională care merită subliniată este conducerea Direcției achiziții unde ambele funcții de conducere sunt ocupate interimar iar recomandarea este reevaluarea abordării astfel încât să existe soluții pentru motivarea angajaților într-un domeniu extrem de sensibil.

La nivelul Regionalelor CF, situația se prezintă astfel:

1. SUCURSALA REGIONALĂ CF BUCUREȘTI Marian-Cristian UNGUREAN Director din 01.07.2022, definitiv pe post
2. SUCURSALA REGIONALĂ CF CRAIOVA Ninel CERCEL Director din 15.07.2022, definitiv pe post
3. SUCURSALA REGIONALĂ CF TIMIȘOARA Adrian-Victor ISTRATI Director din 20.04.2022, interimar pe post
4. SUCURSALA REGIONALĂ CF CLUJ Petru CEȘA Director din 01.02.2023, definitiv pe post
5. SUCURSALA REGIONALĂ CF BRAȘOV Nicolae Stefan NEAGOTA Director din 24.05.2022, interimar pe post
6. SUCURSALA REGIONALĂ CF IAȘI Vasile COZUBAȘ Director din 13.03.2023, interimar pe post
7. SUCURSALA REGIONALĂ CF GALAȚI Gabriel OPREA Director din 01.12.2022, definitiv pe post
8. SUCURSALA REGIONALĂ CF CONSTANȚA Dorin MAER Director din 01.07.2022, definitiv pe post (CV postat pe site, neactualizat din 2014)

Se observă astfel că dintre cei 8 directori, sunt 3 directori numiți interimar, conducerea fiind asigurată interimar de aproximativ 1 an. Având în vedere modul de funcționare al Regionalelor CFR, cu relativă autonomie în cadrul companiei este de dorit ca pentru fiecare regională în parte, care se ocupă în distribuție geografică de funcționarea, întreținerea și dezvoltarea atât a infrastructurii cât și a serviciilor, se recomandă monitorizarea și verificarea rezultatelor managementului pe toate direcțiile, știut fiind că există un corespondent între atribuții și funcții cu nivelul central.

La nivel de colaborare directă între Consiliul de administrație și conducerea CNCFR SA se pot emite următoarele considerente și aprecieri:

- Nu există întâlniri de lucru și predictibilitate în solicitările de aprobare la nivelul CA chiar dacă există disponibilitate în acest sens exprimată de toți membri CA
- Solicitățile CA formalizate în hotărâri sunt puse în practică expres doar la nivelul deciziilor privind patrimoniul sau proiectele cu finanțare de la bugetul de stat sau din fonduri externe, orice alt răspuns la solicitări care au scopul îmbunătățirii activității de management fiind de cele mai multe ori întârziat.
- Directorii companiei nu informează operativ Consiliul de Administrație în legătură cu activitatea companiei și dificultățile întâmpinate. De altfel, există tendința de a nu se efectua nici măcar raportările trimestriale prevăzute de art. 54 din OUG nr. 109/2011. Deși actualii directori ai companiei exercită încă din anul 2022 funcțiile de director general, respectiv de director financiar, abia în data de 24.10.2023 a fost prezentat – la insistențele Consiliului de Administrație – un raport comun privind activitatea din primele două trimestre ale anului curent, fapt care a condus inclusiv la întârzierea finalizării prezentului raport al administratorilor.
- În ședințele de CA se discută atât principal cât și practic și astfel s-a ajuns la identificarea faptului că nu există pentru toate tipurile de activități proceduri operaționale actualizate, dându-se dispoziții în acest sens pentru elaborarea acestora sau pentru actualizarea la zi, în conformitate cu legislația în vigoare pe domeniile respective.

- Consiliul de administrație a constatat că nu dispune de instrumente de lucru adecvate care să îi permită monitorizarea continuă și evaluarea activității companiei și a directorilor. Având în vedere complexitatea activității CFR SA și responsabilitatea consiliului privind eficiența activității și rezultatele obținute de companie, această problemă reprezintă o deficiență care trebuie corectată cu prioritate în perioada următoare.
- Consiliul de administrație a constatat de-a lungul timpului că instrumente de lucru propuse, respectiv prioritizarea activitatilor, raportari trimestriale, actualizarea procedurilor, nu sunt în concordanță cu cutumele sau fluxurile de decizie ale companiei astfel ca acestea este necesar sa fie adecvate pentru a obtine si aplica un management modern care sa faca posibila monitorizarea continuă și evaluarea activității companiei și a tuturor nivelurilor de conducere. Acest aspect relevat reprezintă o deficiență care trebuie corectată cu prioritate în perioada următoare.
- O chestiune extrem de delicată este legată de faptul că nici la acest moment bugetul CFR SA nu este aprobat prin Hotărâre a Guvernului ceea ce vulnerabilizează extrem toate abordările, atât deciziile luate la nivel executiv cât și la nivelul administratorilor chiar dacă toate deciziile au fost luate cu bună credință și analizând în dezbateri toate variantele de lucru.
- De altfel, creșterea nivelului cheltuielilor cu salariile prin aplicarea deciziilor privind Statutul personalului doar de către managementul executiv a dus, în situația de criză bugetară extremă care a dus la măsuri fiscal-bugetare fără precedent, la dezechilibru bugetar și la întârzierea adoptării HG de aprobare a bugetului și la limitarea astfel a cheltuielilor în zona de dezvoltare.
- Lipsa finanțării din fonduri publice pentru întreținerea infrastructurii feroviare nu va ajuta în fapt la atingerea parametrilor tehnic propuși, creșterea traficului, creșterea vitezei, creșterea volumului de mărfuri și a numărului de călători. Mai mult, gradul foarte redus al acoperirii necesarului de finanțare din fonduri publice pune în pericol chiar asigurarea condițiilor minime de siguranță a circulației trenurilor pe rețeaua feroviară (a se vedea paragraful 5.5.2 de mai sus).
- Astfel, pentru a evita orice neconformitate, se solicită actualizarea organigramei și a regulamentului de organizare și funcționare a companiei.
- Chiar dacă CFR SA este o companie publică cu capital de stat, selecția managementului profesional trebuie să aibă ca rezultate pe termen mediu și lung o companie stabilă financiar, cu o echipă de management competitivă și capabilă să reacționeze și să ia decizii într-un mediu concurențial deosebit de puternic.

Având în vedere considerentele prezentate mai sus, Consiliul de Administrație recomandă elaborarea cu celeritate a unei strategii privind creșterea eficienței managementului executiv al companiei. Această strategie va include, dar fără a se limita la acestea:

- criteriile de selecție a personalului în vederea numirii pe posturile de director general adjunct, director de specialitate în centralul companiei (cu referire inclusiv la funcțiile echivalente) și director regional;
- criterii de evaluare în vederea definitivării pe posturile de director general adjunct, director de specialitate în centralul companiei (cu referire inclusiv la funcțiile echivalente) și director regional;
- criteriile de evaluare a activității desfășurate de persoanele care îndeplinesc funcțiile de director general adjunct, director de specialitate în centralul companiei (cu referire inclusiv la funcțiile echivalente) și director regional.

Această strategie va fi supusă spre aprobare Consiliului de Administrație.

CAP. 8 MĂSURI NECESARE

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

8.1	Reconsiderarea planului multianual de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare.....	175
8.2	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	185
8.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.....	186
8.4	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.....	190
8.5	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre.....	192
8.6	Instituirea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de marfă.....	194
8.7	Elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre.....	196
8.8	Elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate	197
8.9	Reconsiderarea unor tarife aferente serviciilor furnizate de CFR SA	199
8.10	Închiderea temporară a unor secții de circulație din motive tehnologice.....	203
8.11	Înființarea unor structuri operative subordonate Consiliului de Administrație	206

8.1 RECONSIDERAREA PLANULUI MULTIANUAL DE FINANȚARE DIN FONDURI PUBLICE A INFRASTRUCTURII FEROVIARE

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor totale ale companiei
-----------------	--

După cum s-a arătat anterior, în condițiile în care veniturile proprii ale CFR SA sunt limitate ca efect al politicilor de favorizare a transportului rutier prin externalizarea excesivă a costurilor acestui mod de transport.

În aceste condiții, legislația europeană și cea națională au instituit obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura administratorului infrastructurii feroviare finanțare din fonduri publice în cuantum suficient încât să asigure echilibrul financiar al companiei prin acoperirea integrală a costurilor necesare de administrare a infrastructurii.

În subcapitolul 5.1 de mai sus s-a arătat că actuala variantă a planului multianual de finanțare a companiei din fonduri publice prevede alocarea unor fonduri publice insuficiente, cu consecințe privind accelerarea degradării infrastructurii feroviare și imposibilitatea asigurării condițiilor de siguranță a circulației trenurilor pe rețeaua feroviară română.

Ca urmare, **sunt necesare demersuri susținute către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea reconsiderării cu celeritate a planului multianual de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.**

După cum s-a arătat în paragraful 4.3.2 de mai sus, redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare reprezintă o obligație asumată de statul român către Uniunea Europeană prin *PNRR – Componenta C4: Transport sustenabil – jalonul nr. 69*. Această obligație este prevăzută în HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
D - Dezvoltarea infrastructurii feroviare				
1	D.1	Redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare și actualizarea subsecvență a contractului de activitate și performanță al administratorului infrastructurii prin actul adițional aferent anului 2022	Q2 - 2022	MTI-DTF MTI-DE

Sursa: HG nr. 1302/2021

Această acțiune ar fi trebuit finalizată la data de 30.06.2022, astfel încât rezultatele să fie aplicabile începând cu anul 2023. Acțiunea nu a fost realizată până la data prezentă, iar consecința o reprezintă menținerea unui plan de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare care este subdimensionat și care nu este conform cu prevederile legislației în vigoare.

Demersul privind redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare se bazează în principal pe următoarele prevederi ale legislației în vigoare:

- Prevederile Legii nr. 202/2016** privind integrarea sistemului feroviar român în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare (care transpune în legislația națională prevederile Directivei 2012/34/UE):

- Art. 8 „Finanțarea administratorului infrastructurii”:**

„(2) Ministerul Transporturilor asigură administratorului infrastructurii ... finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt prevăzute la art. 3 pct. 3, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, ...

(4) În condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește 5 ani, conturile de profit și pierderi ale administratorului infrastructurii trebuie să prezinte cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități

comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând, dacă este cazul, plățile în avans de la stat efectuate conform prevederilor legislației în vigoare și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura. În acest scop, în cadrul contractului de activitate încheiat între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii, se va stabili finanțarea din partea statului astfel încât să asigure realizarea acestui echilibru, iar Ministerul Transporturilor va asigura alocarea fondurilor inclusiv, atunci când este cazul, pentru finanțarea unor acțiuni cu caracter multianual...”

2. Prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare:

• **Art. 1¹:**

„(1) Pentru aplicarea prevederilor art. 1 alin. (3) și pentru asigurarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate prin intermediul altor moduri de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și alte autorități competente acționează în scopul asigurării concurenței cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifyare, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport.

(2) În scopul prevăzut la alin. (1), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri care să asigure acoperirea de către beneficiarii transporturilor a costurilor de mediu, de accident, de infrastructură, precum și a altor costuri externe, pentru toate modurile de transport, în mod echitabil și nediscriminatoriu.

(3) În perioada de tranziție până la atingerea obiectivului prevăzut la alin. (2), în scopul creșterii eficienței economice și reducerii amprente de carbon a sistemului național de transport prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate prin intermediul altor moduri de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii aplică măsuri pentru echilibrarea competiției între modurile de transport, dar fără a se limita la acestea, cu respectarea legislației naționale și europene în domeniul ajutorului de stat, precum:

a) finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare și asigurării echilibrului financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară;”

• **Art. 21¹:**

„(1) În perioada în care transportul feroviar public nu poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarifyare existent, pe baza unei concurențe echitabile și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, statul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, urmărește să asigure echilibrul financiar al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară prin:

a) fonduri alocate de la bugetul de stat, pe baza unui program multianual de finanțare, în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare;

b) garantarea de către Guvern, prin Ministerul Finanțelor, a unor credite interne sau externe destinate finanțării activităților de administrare a infrastructurii feroviare.

(2) Programul multianual de finanțare prevăzut la alin. (1) se stabilește pe baza necesităților de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare și se adoptă prin hotărâre a guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Cheltuielile anuale necesare pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare din România se stabilesc de către compania națională care administrează infrastructura feroviară, în principal pe baza următoarelor elemente:

a) necesitățile de finanțare determinate conform prevederilor alin. (2);

b) normativele tehnice de întreținere, reparație și reînnoire a infrastructurii feroviare;

c) planul de realizare a proiectelor de investiții pentru reînnoirea, reabilitarea, consolidarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare.”

- **Art. 22:**

„(1) Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice se realizează de către Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A. pe baza veniturilor proprii și, în completare, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din fonduri alocate de la bugetul de stat.

...

(5) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor alocă anual companiei naționale care administrează infrastructura feroviară fonduri de la bugetul de stat care reprezintă diferența dintre costurile totale pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice și veniturile proprii ale companiei.

(5¹) Sumele prevăzute la alin. (5) se asigură și se transferă lunar companiei naționale care administrează infrastructura feroviară și se constituie ca venituri destinate să asigure realizarea echilibrului financiar al companiei, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016.

(5²) Sumele alocate de la bugetul de stat conform prevederilor alin. (5) se utilizează cu prioritate, în condițiile legii, pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, achitarea obligațiilor curente către bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale de stat, bugetul asigurărilor pentru șomaj, precum și bugetul Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate.”

- **Art. 25:**

„(1) Cheltuielile pentru reparații curente, reparații capitale, reînnoiri, investiții pentru modernizări, reabilitări, consolidări ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat și, după caz, din fondurile externe nerambursabile, în limita sumelor alocate și cu respectarea prevederilor europene și naționale în ceea ce privește regulile de eligibilitate a cheltuielilor, din fonduri de la bugetele locale obținute potrivit art. 37¹ și din veniturile obținute potrivit art. 22 alin. (2).”

3. Prevederile Hotărârii Guvernului nr. 920/2020 privind aprobarea Contractului de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. pentru perioada 2021 – 2025, cu modificările și completările ulterioare:

- **Art. 7 alin. (2):** „Ministerul are următoarele obligații:

...

b) să asigure, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (2) din Legea nr. 202/2016, alocarea către CFR SA de fonduri publice la un nivel corespunzător cu funcțiile acesteia, cu dimensiunea infrastructurii feroviare administrate de CFR SA și cu necesitățile financiare pentru administrarea infrastructurii feroviare. Necesitățile financiare pentru administrarea infrastructurii feroviare în Perioada de Referință sunt determinate conform strategiei prevăzute la art. 4 alin. (2) și sunt prezentate în Anexa nr. 9;

c) să asigure CFR SA, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (4) din Legea nr. 202/2016, realizarea în Perioada de Referință cel puțin a unui echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând, dacă este cazul, plățile în avans de la stat efectuate conform prevederilor legislației în vigoare și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura.”

- **Anexa nr. 9** la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. pentru perioada 2021 – 2025 „*Necesitățile financiare pentru administrarea infrastructurii feroviare în Perioada de Referință*”.

Coroborarea acestor prevederi legale relevă că **până la asigurarea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are obligația legală de a asigura CFR SA alocarea de fonduri bugetare în scopul acoperirii costurilor necesare pentru administrarea infrastructurii feroviare și asigurării echilibrului financiar al companiei.**

În conformitate cu prevederile art. 21¹ alin. (2) din OUG nr. 12/1998 planul de finanțare din fonduri publice a administratorului infrastructurii se stabilește pe baza necesităților de finanțare determinate prin strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, aprobată prin HG nr. 985/2020, stabilește că principalele priorități pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare sunt:

- reînnoirea infrastructurii feroviare, pe baza unui program de recuperare accelerată a restanțelor acumulate în ultimii 30 de ani;
- repararea infrastructurii feroviare, pe baza unui program etapizat de recuperare accelerată a restanțelor privind lucrările de reparații curente;
- întreținerea infrastructurii feroviare, activitate care trebuie derulată continuu în scopul de a evita degradarea suplimentară a parametrilor de performanță ai infrastructurii.

Ca urmare, în cele ce urmează este prezentată fundamentarea, conform prevederilor legale menționate mai sus, a necesităților de finanțare pentru aceste activități prioritare.

Titlul 55.01.55: „Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice”

Elemente de referință

a) Costurile privind întreținerea infrastructurii feroviare sunt costuri necesare în mod continuu pentru a asigura utilizarea în siguranță a infrastructurii feroviare. Întreținerea infrastructurii feroviare se efectuează pe baza normativelor de mentenanță existente, care stabilesc un echilibru optim între costurile privind mentenanța și beneficiile extinderii duratei de utilizare și operare a infrastructurii feroviare.

În conformitate cu documentele Master Planului General de Transport al României, se definește nivelul de întreținere pentru *funcționarea în regim permanent* a infrastructurii feroviare, care reprezintă acel nivel de întreținere care reduce la minim probabilitatea apariției unor defectări aleatoare ale unor elemente ale infrastructurii. Acest nivel de întreținere nu poate conduce la ameliorarea parametrilor de performanță ai infrastructurii, ci este nivelul necesar pentru a evita degradarea acestor parametri. În cazul unei infrastructuri feroviare noi sau a unei infrastructuri feroviare căreia i se aplică permanent un ritm normal de reînnoiri și reparații curente, *funcționarea în regim permanent* înseamnă funcționarea la nivelul parametrilor proiectați ai infrastructurii. Din perspectiva reglementărilor existente în cadrul sistemului feroviar român, nivelul de întreținere pentru *funcționarea în regim permanent* este cel definit prin instrucția nr 300.

b) Costurile privind asigurarea funcționării infrastructurii feroviare sunt costuri necesare în mod continuu pentru a asigura furnizarea de către administratorul infrastructurii a serviciilor prevăzute în anexa II la Legea nr. 202/2016, în vederea realizării transportului feroviar de călători și marfă. Activitățile administratorului infrastructurii privind asigurarea funcționării infrastructurii feroviare sunt activități esențiale din perspectiva asigurării continuității transportului feroviar public de călători și marfă, precum și din perspectiva valorificării eficiente a performanțelor infrastructurii feroviare în scopul creșterii competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport

c) În conformitate cu prevederile art. 22 alin. (1) și (5) din OUG nr. 12/1998, coroborate cu prevederile art. 8 alin. (2) și (4) din Legea nr. 202/2016, fondurile publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice au rolul de a asigura echilibrul financiar al administratorului infrastructurii prin acoperirea diferenței dintre costurile necesare și veniturile proprii ale companiei.

d) Metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice este prezentată în anexa 6 a HG nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025. Această metodologie asigură aplicarea prevederilor art. 8 alin. (2) și (4) din Legea nr. 202/2016, coroborate cu prevederile art. 22 alin. (1) și (5) din OUG nr. 12/1998. Metodologia a fost aplicată pe datele economice ale CFR SA din perioada 2015-2019 și a condus la rezultatele evidențiate în tabelul A6.7 din anexa 6 a HG nr. 985/2020 (pagina 12) și prezentate sintetic în tabelul următor.

Destinație fonduri publice	Fonduri publice necesare conform HG 985/2020 [mii euro]			
	2024	2025	2026	2027
Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice	316 667	316 667	316 667	316 667

e) Rezultatele aplicării metodologiei prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020 trebuie actualizate pentru a lua în considerație următoarele elemente semnificative:

i. Influența evoluției contextului economic și legislativ în perioada anterioară

Tabelul următor prezintă comparativ evoluția principalelor elemente prin care se determină necesitățile de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice pe baza metodologiei prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020 pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025. Comparatia se realizează între valorile aferente anului 2022 și valorile medii aferente perioadei 2015-2019, care au stat la baza determinării necesarului de finanțare în cadrul Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 (a se vedea anexa 6 a HG nr. 985/2020).

Diferențele evidențiate în tabel reprezintă rezultatul influenței în perioada 2020-2022 a unor elemente precum:

- creșterile succesive ale salariului minim brut pe economie,
- creșterile semnificative ale prețurilor în domeniul energiei,
- creșterea cheltuielilor de personal ca efect al absorbției filialelor,
- creșterea cheltuielilor de personal ca efect al preluării unor secții neinteroperabile închiriate ca urmare a încetării valabilității unor contracte de închiriere,
- creșterea prețurilor de achiziție a unor materiale și materii prime.

Având în vedere caracterul ireversibil al acestor elemente, creșterea determinată conform tabelului următor se aplică pentru toată perioada 2024-2027.

	rd	Anul 2022		Media perioadei 2015-2019		Diferența [mii euro]
		[mii lei]	[mii euro]	[mii lei]	[mii euro]	
0		1	2	3	4	5 = 2 - 4
Cheltuieli efective pentru mentenanță	1	1 507 399	305 667	921 057	201 046	+104 621
Cheltuieli de funcționare a companiei	2	3 954 126	801 810	2 539 857	554 394	+247 416
Venituri proprii	3	3 140 151	636 754	2 679 616	584 900	+51 853
Influența asupra finanțării necesare (rd.1+rd.2-rd.3)	4	-	-	-	-	+300 184

Mențiuni:

1. Valorile evidențiate în coloana 2 sunt determinate pe baza indicatorilor economico-financiari ai CFR SA realizați în anul 2022, utilizând regulile stabilite în anexa nr. 6 la HG nr. 985/2020.
2. Pentru calcularea sumelor din coloana 2 s-a utilizat cursul de schimb 1 euro = 4,9315 lei, care reprezintă valoarea medie aferentă anului 2022, conform datelor comunicate de Banca Națională a României.
3. Pentru calcularea sumelor din coloana 4 s-a utilizat cursul de schimb 1 euro = 4,5813 lei, care reprezintă valoarea medie aferentă perioadei 2015-2019 evidențiată în anexa nr. 6 la HG nr. 985/2020.
4. În conformitate cu prevederile art. 22 alin. (5) din OUG nr. 12/1998, influența asupra finanțării necesare (rd. 4, col. 5) este calculată pe baza formulei

$$D_S = C_M + C_F - V_{CFR}$$

unde

D_S - diferența de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, determinată de evoluția contextului economic și legislativ (col. 5, rd. 4)

C_M - variația cheltuielilor efective pentru mentenanța infrastructurii feroviare publice (col. 5, rd. 1)

C_F - variația cheltuielilor efective pentru funcționarea companiei (col. 5, rd. 2)

V_{CFR} - variația veniturilor proprii ale companiei (col. 5, rd. 3)

- ii. Influența aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020²⁷ privind statutul personalului feroviar și a creșterii salariului minim pe economie începând de la 1.01.2024
Efectul cumulat al aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020 și al creșterii salariului minim pe economie începând de la 1.01.2024 constă în creșterea cheltuielilor cu personalul cu suma de **1 698 755,85 mii lei/an** (respectiv **339 751,17 mii euro/an**). Echivalentul în euro s-a calculat luând în considerare valoarea medie estimată pentru anul 2024 a cursului de schimb lei/euro.
- iii. Influența cursului de schimb al monedei naționale
Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 6 a HG nr. 985/2020, cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2024-2027 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale.
Valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în actul nr. 3790/35633 din 6.10.2023. Pentru anul 2027 a fost luată în considerare valoarea estimată pentru anul 2026.
- iv. Influența aplicării prevederilor art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice²⁸
În vederea respectării prevederilor art. 8 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 privind obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, fondurile publice alocate în perioada 2024-2027 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie dimensionate astfel încât să ia în considerație efectele art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002.

Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 6 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului e) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

	U.M.	Rd.	2024	2025	2026	2027
Valoare necesară conform HG 985/2020	mii euro	1	316 667	316 667	316 667	316 667
Influența evoluției contextului economic în perioada anterioară	mii euro	2	300 184	300 184	300 184	300 184
Influența Legii nr. 195/2020 și a creșterii salariului minim	mii euro	3	339 751	339 751	339 751	339 751
Curs euro estimat	lei/euro	4	5,0000	5,0600	5,1200	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.4 x [rd.1 + rd.2 + rd.3])	mii lei	5	4 783 008	4 840 404	4 897 800	4 897 800
Influenta art.21 alin.(5) din Legea 500/2002 (rd.5 / 9)	mii lei	6	531 445	537 823	544 200	544 200
TOTAL alocare necesară actualizată (rd.5 + rd.6)	mii lei	7	5 314 454	5 378 227	5 442 001	5 442 001

Ca urmare, cuantumul actualizat al fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice este cel rezultat în rândul 7 al tabelului de mai sus și este prezentat în tabelul următor.

Cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice

Destinație fonduri publice	Fonduri publice necesare [mii lei]			
	2024	2025	2026	2027
Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice	5 314 454	5 378 227	5 442 001	5 442 001

²⁷ Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 820 din 7 septembrie 2020

²⁸ Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, publicată în Monitorul Oficial nr. 597 din 13 august 2002, cu modificările și completările ulterioare

Titlul 55.01.29: „Reparații curente la infrastructura feroviară publică”**Elemente de referință**

a) Semnificația lucrărilor de reparații curente este diferențiată în raport de sectorul de activitate. Astfel:

În sectorul linii reparațiile curente înseamnă repararea unor componente defecte ale infrastructurii feroviare care generează limitarea vitezei admisibile de circulație a trenurilor în vederea asigurării condițiilor de siguranță a circulației. Astfel de situații se manifestă în mod curent prin apariția punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză. În acest caz lucrările de reparații curente fac parte din categoria *mentenanță corectivă*.

În sectorul instalații reparațiile curente înseamnă înlocuirea unor componente cu grad avansat de uzură, în scopul prevenirii unor defectări potențial periculoase. În acest caz lucrările de reparații curente fac parte din categoria *mentenanță preventivă*. Ciclurile de înlocuire a componentelor în cadrul reparațiilor curente sunt stabilite prin reglementările în vigoare.

b) În conformitate cu prevederile art. 25 alin. (1) din OUG nr. 12/1998, cheltuielile administratorului infrastructurii pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice sunt finanțate de la bugetul de stat, din fondurile externe nerambursabile și din veniturile obținute potrivit art. 22 alin. (2) lit. b).

c) În anexa nr. 5 la HG nr. 985/2020 este prevăzut un program etapizat de recuperare accelerată a restanțelor privind lucrările de reparații curente, prezentat în tabelul următor.

	Anul										TOTAL
	I	II	II	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	
Costuri necesare reparații curente [milioane euro]	50	50	48	45	42	38	32	25	15	8	353

Această eșalonare a costurilor necesare pentru lucrările de reparații curente are în vedere recuperarea integrală a restanțelor existente la finalul anului 2020 și acoperirea unor noi necesități de reparații curente apărute în perioada analizată (defectări și scadențe).

d) Pentru actualizarea cuantumului necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice în perioada 2024-2027 trebuie luate în considerație următoarele elemente:

i. Influența cursului de schimb al monedei naționale

Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 5 a HG nr. 985/2020, cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2024-2027 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale.

Valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în actul nr. 3790/35633 din 6.10.2023. Pentru anul 2027 a fost luată în considerare valoarea estimată pentru anul 2026.

ii. Influența aplicării prevederilor art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice

În vederea respectării prevederilor art. 8 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 privind obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, fondurile publice alocate în perioada 2024-2027 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice trebuie dimensionate astfel încât să ia în considerație inclusiv efectele art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002.

Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 5 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului d) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

	U.M.	Rd.	2024	2025	2026	2027
Valoare necesară conform HG 985/2020	mii euro	1	45 000	42 000	40 000	38 000
Curs euro estimat	lei/euro	2	5,0000	5,0600	5,1200	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.1 x rd.2)	mii lei	3	225 000	212 520	204 800	194 560
Influenta art.21 alin.(5) din Legea 500/2002 (rd.3 / 9)	mii lei	4	25 000	23 613	22 756	21 618
TOTAL alocare necesară actualizată (rd.3 + rd.4)	mii lei	5	250 000	236 133	227 556	216 178

Ca urmare, cuantumul actualizat al fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice este cel rezultat în rândul 5 al tabelului de mai sus și este prezentat în tabelul următor.

Cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice

Destinație fonduri publice	Fonduri publice necesare [mii lei]			
	2024	2025	2026	2027
Reparații curente ale infrastructurii feroviare publice	250 000	236 133	227 556	216 178

Reînnoirea infrastructurii feroviare publice

Fondurile publice destinate reînnoirii infrastructurii feroviare publice sunt alocate în cadrul titlului bugetar 55.01.12 – „Investiții ale agenților economici cu capital de stat”.

Elemente de referință

a) Reînnoirea infrastructurii feroviare este necesară pentru a readuce infrastructura la parametrii de performanță proiectați inițial și pentru a permite revenirea la ciclurile normale de mentenanță care garantează valorificarea optimă a parametrilor proiectați ai infrastructurii.

b) Situația scadențelor la reînnoire ale principalelor elemente ale infrastructurii feroviare publice este prezentată în tabelul următor. Stabilirea termenelor de scadență la reînnoire a elementelor infrastructurii are în vedere inclusiv depășirea unui prag critic al defectărilor potențial periculoase, care conduce la multiplicarea restricțiilor de viteză și, implicit, la limitarea parametrilor efectivi de performanță ai infrastructurii.

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente pe rețeaua CFR	Scadente pt reînnoire	
			Nr U.M.	[%]
Linii curente și 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 joasă tensiune (LES, LEA)	Km.	3 881	3 328	85,8
Substații de tracțiune electrică	buc.	73	46	63,0
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	159	10 247	75,7

c) În anexa nr. 4 la HG nr. 985/2020 este prevăzut un **program etapizat de recuperare progresivă a restanțelor privind lucrările de reînnoire a infrastructurii feroviare publice**, prezentat în tabelul următor.

		Lungime refacție [km]	Costuri necesare reînnoire [mii euro]		
			Reînnoire linii curente și directe (refacție)	Reînnoire elemente critice de infrastructură	TOTAL
Anul	i	70	40 942	33 000	73 942
	ii	150	87 733	45 000	132 733
	iii	250	146 221	60 000	206 221
	iv	375	219 332	75 000	294 332
	v	550	321 687	90 000	411 687
	vi	600	350 931	100 000	450 931
	vii	600	350 931	100 000	450 931
	viii	600	350 931	100 000	450 931
	ix	650	380 175	100 000	480 175
	x	700	409 420	100 000	509 420
	xi	700	409 420	100 000	509 420
	xii	700	409 420	100 000	509 420
	xiii	750	438 664	100 000	538 664
	xiv	750	438 664	100 000	538 664
	xv	800	467 908	100 000	567 908
Total		8 245	4 822 377	1 303 000	6 125 377

d) Pentru actualizarea cuantumului necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice în perioada 2024-2027 trebuie luate în considerație următoarele elemente:

i. Influența cursului de schimb al monedei naționale

Având în vedere metodologia de determinare a necesităților de finanțare din fonduri publice pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice prezentată în anexa 4 a HG nr. 985/2020, cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2024-2027 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice trebuie actualizate în raport de evoluția cursului de schimb al monedei naționale.

Valorile medii anuale estimate pentru cursul de schimb al monedei naționale în perioada următoare sunt cele prezentate în actul nr. 3790/35633 din 6.10.2023. Pentru anul 2027 a fost luată în considerare valoarea estimată pentru anul 2026.

ii. Influența aplicării prevederilor art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice

În vederea respectării prevederilor art. 8 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 privind obligația statului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, de a asigura administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, fondurile publice alocate în perioada 2024-2027 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice trebuie dimensionate astfel încât să ia în considerație inclusiv efectele art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002.

Fonduri publice necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice

Cuantumul fondurilor publice necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice este determinat pe baza rezultatelor prezentate în anexa 4 a HG nr. 985/2020. Modul de actualizare conform prevederilor punctului d) de mai sus este prezentat în tabelul următor.

		U.M.	Rd.	2024	2025	2026	2027
Valoare necesară conform HG 985/2020 (rd.2 + rd.3)		mii euro	1	294 332	411 687	450 931	450 931
din care:	Linii curente si directe	mii euro	2	219 332	321 687	350 931	350 931
	Elemente critice infrastructură	mii euro	3	75 000	90 000	100 000	100 000
Curs euro estimat		lei/euro	4	5,0000	5,0600	5,1200	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.6 + rd.7)		mii lei	5	1 471 659	2 083 135	2 308 767	2 308 767
din care:	Linii curente si directe (rd.2 x rd.4)	mii lei	6	1 096 659	1 627 735	1 796 767	1 796 767
	Elemente critice infrastructură (rd.3 x rd.4)	mii lei	7	375 000	455 400	512 000	512 000
Influenta art.21 alin.(5) din Legea 500/2002 (rd.9 + rd.10)		mii lei	8	163 518	231 459	256 530	256 530
din care:	Linii curente si directe (rd.6 / 9)	mii lei	9	121 851	180 859	199 641	199 641
	Elemente critice infrastructură (rd.7 / 9)	mii lei	10	41 667	50 600	56 889	56 889
TOTAL alocare necesară actualizată (rd.12 + rd.13)		mii lei	11	1 635 177	2 314 594	2 565 296	2 565 296
din care:	Linii curente si directe (rd.6 + rd.9)	mii lei	12	1 218 510	1 808 594	1 996 407	1 996 407
	Elemente critice infrastructură (rd.7 + rd.10)	mii lei	13	416 667	506 000	568 889	568 889

Ca urmare, cuantumul actualizat al fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice este cel rezultat în rândul 11 al tabelului de mai sus și este prezentat în tabelul următor.

Cuantumul fondurilor publice care trebuie alocate în perioada 2024-2027 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice

Destinație fonduri publice	Fonduri publice necesare [mii lei]			
	2024	2025	2026	2027
Reînnoirea infrastructurii feroviare publice	1 635 177	2 314 594	2 565 296	2 565 296

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

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
------------------------	--

După cum s-a arătat în paragraful 4.3.1 de mai sus, internalizarea într-o proporție cât mai mare a costurilor generate de transportul rutier reprezintă o măsură cheie pentru restabilirea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru. În caz contrar, statul român va continua să suporte anual pierderi pe care Comisia Europeană le estimează la cel puțin 4% din PIB, iar declinul transportului feroviar va continua cu consecințe privind amplificarea progresivă a pierderilor suferite de economia națională prin promovarea în continuare a transportului rutier.

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

Pentru respectarea acestui angajament a fost adoptată Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România. Această lege a fost însă concepută astfel încât să mențină avantajele actuale conferite transportului rutier (a se vedea paragraful 4.3.1 de mai sus), ceea ce echivalează cu **nerespectarea de facto a angajamentului asumat față de Uniunea Europeană și – implicit – ratarea oportunității de a demara procesul de restabilire a unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru**. Modul de abordare ales are consecințe privind menținerea sau chiar amplificarea costurilor suportate de economia națională pentru susținerea artificială a transportului rutier.

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

Ca urmare **este necesar să fie inițiate demersuri ferme către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru demararea unui proces de corectare a Legii nr. 226/2023**. Modificarea și completarea Legii nr. 226/2023 ar trebui să vizeze implementarea următoarelor principii:

- Scopul principal al acestei legi constă în asigurarea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru, prin internalizarea unei cote cât mai substanțiale din costurile externe generate de transportul rutier.
- Efectul aplicării acestei legi trebuie să fie transferul modal către calea ferată a unei cote din ce în ce mai mari din fluxurile de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.
- Modificarea tarifelor rutiere trebuie să vizeze tarifarea în raport de distanță (aplicarea TollRo) pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători²⁹ și marfă³⁰.
- Tarifarea în raport de distanță a transporturilor rutiere comerciale de călători și marfă trebuie aplicată pe întreaga rețea rutieră a României, deoarece internalizarea costurilor transportului rutier ar fi nesemnificativă în cazul aplicării doar pe rețeaua de drumuri naționale, care reprezintă doar 20% din rețeaua rutieră.
- Trebuie stabilit un calendar de creștere progresivă a tarifelor unitare (tarifele per km) astfel încât:

²⁹ Cu referire la transporturi efectuate cu autocare, autobuze și microbuze

³⁰ Cu referire la transporturi de marfă efectuate cu vehicule cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

- să fie evitate eventuale dezechilibre economice generate de creșterea brutală a prețurilor serviciilor de transport rutier;
 - obiectivul privind internalizarea completă a costurilor transporturilor rutiere comerciale să poată fi atins în maxim 15-20 de ani;
 - legea să producă efecte încă din primul an de aplicare în sensul susținerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de călători și marfă transportate în prezent pe cale rutieră.
- f) În cazul în care este necesară o perioadă de tranziție pentru implementarea sistemului de tarificare în raport de distanță (TollRo), în această perioadă trebuie avută în vedere creșterea substanțială a tarifelor privind rovineta pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători și marfă, astfel încât inclusiv în această perioadă să fie încurajat transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.
- g) Nu este admisibilă utilizarea gratuită a infrastructurii rutiere pentru nici o categorie de servicii de transport (cu referire inclusiv la serviciile publice de transport rutier de călători), deoarece o astfel de abordare este contrară scopului enunțat la pct. a).
- h) Cea mai mare parte a fondurilor suplimentare obținute prin aplicarea noului sistem de tarificare a transporturilor rutiere comerciale trebuie utilizat pentru finanțarea modurilor de transport nepoluante, cu referire în principal la transportul feroviar.

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

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

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

8.3 RECONSIDERAREA MODULUI DE DIMENSIONARE A OBLIGAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC DE INTERES NAȚIONAL PRIVIND TRANSPORTUL FEROVIAR DE CĂLĂTORI

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

După cum s-a arătat anterior, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a compromis grav competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători și a provocat migrarea masivă a clienților tradiționali ai căii ferate către transportul rutier public interurban, efectuat cu autocare, autobuze și microbuze, precum și către transportul rutier individual, efectuat în principal cu autoturisme.

Pentru a compensa efectele negative ale acestei situații asupra economiilor naționale europene și pentru a preveni eliminarea transportului feroviar de pe piața transporturilor publice de călători, Uniunea Europeană a emis Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care conferă statelor membre posibilitatea instituirii unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de călători și stabilește obligația statului de a aloca fonduri publice pentru a acoperi costurile necesare de operare a serviciilor publice de transport feroviar de călători. Practic, pornind de la concluziile studiilor științifice privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.2), acest regulament european pune la dispoziția statelor membre instrumente legale care le permit să valorifice, în beneficiul economiei naționale și a societății, avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.1), cu referire în speță la transportul feroviar de călători.

După cum s-a arătat mai sus, distorsionarea masivă a competiției intermodale provocată de externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier nu permite funcționarea transportului feroviar de călători în regim comercial. Toate serviciile de transport feroviar de călători se efectuează în baza obligațiilor de serviciu public și beneficiază de compensația de serviciu public acordată în baza contractelor de servicii publice.

Analizele prezentate anterior au evidențiat că aplicarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 a fost deficitară. Compensația de serviciu public a fost subdimensionată în mod constant, ceea ce a condus pe de o parte la reducerea progresivă a ofertei de servicii publice, iar pe de altă parte la degradarea progresivă a parcului de material rulant, deoarece compensația de serviciu public insuficientă nu a permis efectuarea cheltuielilor necesare pentru întreținerea, repararea, reînnoirea, modernizarea și extinderea parcului de material rulant.

În vederea asigurării cadrului legal pentru aplicarea conformă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în anul 2022 a fost adoptată OUG nr. 107/2022 prin care s-au efectuat completări și modificări ale OUG nr. 12/1998. Printre modificările și completările stabilite prin OUG nr. 107/2022 se numără și cele referitoare la modul de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători. Astfel, art. 5 din OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi:

„(2) Obligațiile de serviciu public de interes național privind transportul feroviar al călătorilor sunt diferențiate în raport cu segmentele de piață relevante, respectiv, dar fără a se limita la piața internă de transport al pasagerilor, piața internațională de transport al pasagerilor, piața de transport suburban al pasagerilor, piața de transport regional al pasagerilor, piața de transport de lung parcurs al pasagerilor, piața de transport de mare viteză al pasagerilor și sunt stabilite astfel încât să asigure realizarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, stabilește obligațiile de serviciu public prevăzute la alin. (2) în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, ce conțin obligatoriu, pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

- a) principalele caracteristici ale categoriilor de servicii de transport feroviar de călători care fac obiectul obligației de serviciu public;
- b) cerințe minimale privind serviciile conexe și dotările care trebuie asigurate pentru fiecare dintre categoriile de servicii de transport feroviar prevăzute la lit. a);
- c) rutele care fac obiectul obligației de serviciu public și categoriile de servicii de transport feroviar de călători necesare pe fiecare rută;
- d) numărul zilnic de trenuri pentru fiecare rută și categorie de servicii de transport feroviar, precum și principalele repere orare recomandabile în vederea asigurării unor servicii publice adecvate de transport feroviar al călătorilor;
- e) materialul rulant pus la dispoziție de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea realizării obligației de serviciu public, dacă este cazul;
- f) cerințele de performanță măsurabile, transparente și verificabile ale serviciilor prevăzute la lit. a), cel puțin în ceea ce privește viteza comercială, punctualitatea serviciilor, capacitatea de transport și calitatea materialului rulant, precum și sistemul de stimulente care trebuie aplicat operatorilor de servicii publice pentru îndeplinirea acestor cerințe;
- g) tarifele care pot fi percepute de operatorii de servicii publice pentru serviciile de transport furnizate în cadrul obligației de serviciu public, inclusiv regulile privind reducerile care pot fi acordate pentru fidelizarea clienților;
- h) obiective privind costurile de realizare a obligației de serviciu public;
- i) condițiile în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și, după caz, acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligației de serviciu public.

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

- a) necesitățile de mobilitate a persoanelor pe rute interurbane și internaționale și evoluția prognozată a acestora în perioada de referință;
- b) politicile și strategiile la nivel european, național și sectorial în domeniul transportului de călători;
- c) cele mai bune practici ale statelor membre în domeniul serviciilor publice de transport feroviar al călătorilor;
- d) obiectivele stabilite privind creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători;
- e) evoluția prognozată a parametrilor de performanță și disponibilitate ai infrastructurii feroviare;
- f) concurența între modurile de transport și distribuția modală a cererilor de transport;
- g) disponibilitatea capacităților necesare de infrastructură, confirmată de administratorul/gestionarii infrastructurii feroviare publice;
- h) caracteristicile segmentelor de piață care diferențiază obligațiile de serviciu public;
- i) materialul rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public, precum și infrastructurile de servicii necesare pentru mentenanța și exploatarea acestui material rulant;
- j) costurile de realizare a obligațiilor de serviciu public și măsurile necesare pentru eficientizarea acestor costuri;
- k) costurile și beneficiile la nivelul societății și al economiei naționale, luând în considerare inclusiv costurile externe ale diferitelor moduri de transport.

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

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

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

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

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

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

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

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

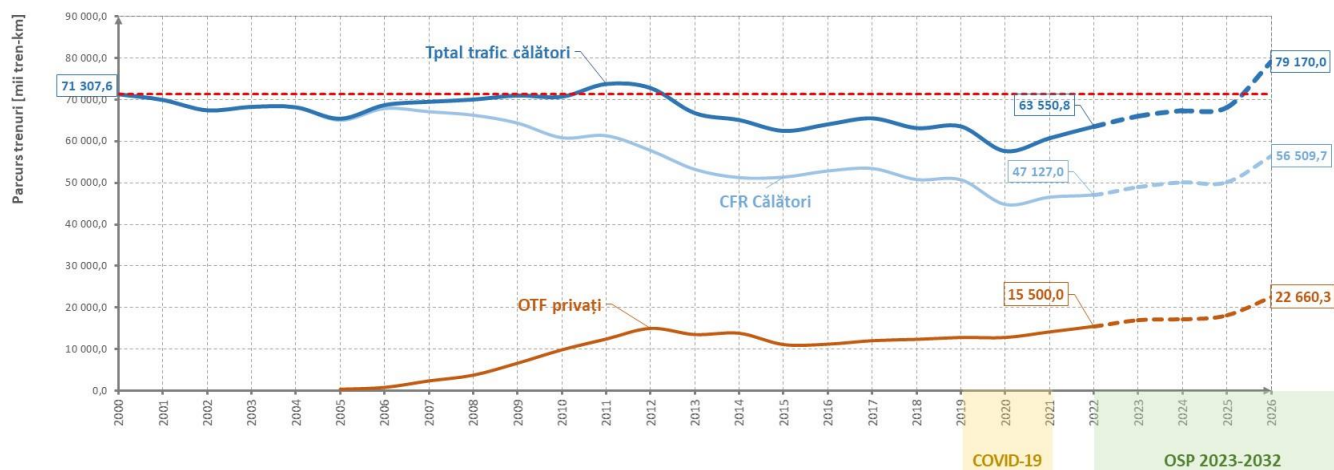


Figura 43 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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

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

De fapt, dacă se analizează graficul anterior în corelare cu graficul din Figura 44 de mai jos, se conturează în mod rezonabil concluzia că obligațiile de serviciu public nu au fost dimensionate în conformitate cu prevederile legale menționate anterior, ci au fost stabilite pornind de la proiecțiile Ministerului Finanțelor privind fondurile publice care urmează să fie alocate pentru compensarea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători. La data adoptării HG nr. 1453/2022 erau disponibile estimări ale Ministerului Finanțelor privind fondurile alocate până în anul 2025 inclusiv. Aceasta este probabil explicația pentru estimarea optimistă privind anul 2026.

Din perspectiva CFR SA, transportul feroviar de călători este deosebit de important deoarece înseamnă cca. 75% din totalul traficului feroviar derulat pe rețeaua feroviară națională și generează aproape două treimi din totalul veniturilor proprii operaționale ale companiei. Ca urmare, dezvoltarea viitoare a companiei și a infrastructurii feroviare sunt strict condiționate de dezvoltarea viitoare a transportului feroviar de călători.

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

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

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

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

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

8.4 RECONSIDERAREA MODULUI DE DIMENSIONARE A COMPENSAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC DE INTERES NAȚIONAL PRIVIND TRANSPORTUL FEROVIAI DE CĂLĂTORI

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
------------------------	--

În principiu interesul CFR SA privind creșterea veniturilor proprii aferente traficului feroviar de călători ar trebui să se limiteze la măsura menționată anterior cu privire la reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.

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

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

Graficul din Figura 44-a evidențiază evoluția proiectată a valorilor totale ale compensației de serviciu public. Este estimată o ușoară creștere progresivă în raport cu anul 2022, dar este evident că această creștere nu acoperă nici măcar creșterile de costuri generate de creșterea prețurilor și de aplicarea prevederilor Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

Mult mai relevantă din această perspectivă este evoluția valorilor compensației unitare per tren-km, evidențiată în Figura 44-b. Se observă că, mai ales în cazul CFR Călători, aceste valori se vor menține practic la nivelul anului 2022 (nu sunt disponibile informații privind media globală a compensației unitare). Aceasta înseamnă că, cel puțin până în anul 2026, proiecțiile ARF nu iau în considerare acoperirea unor costuri pentru achiziționarea în leasing operațional a materialului rulant necesar pentru creșterea ofertei de servicii publice privind transportul feroviar de călători. Implicit, **CFR SA nu poate conta pe o creștere semnificativă a veniturilor proprii aferente traficului feroviar de călători în perioada 2023-2026.**

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

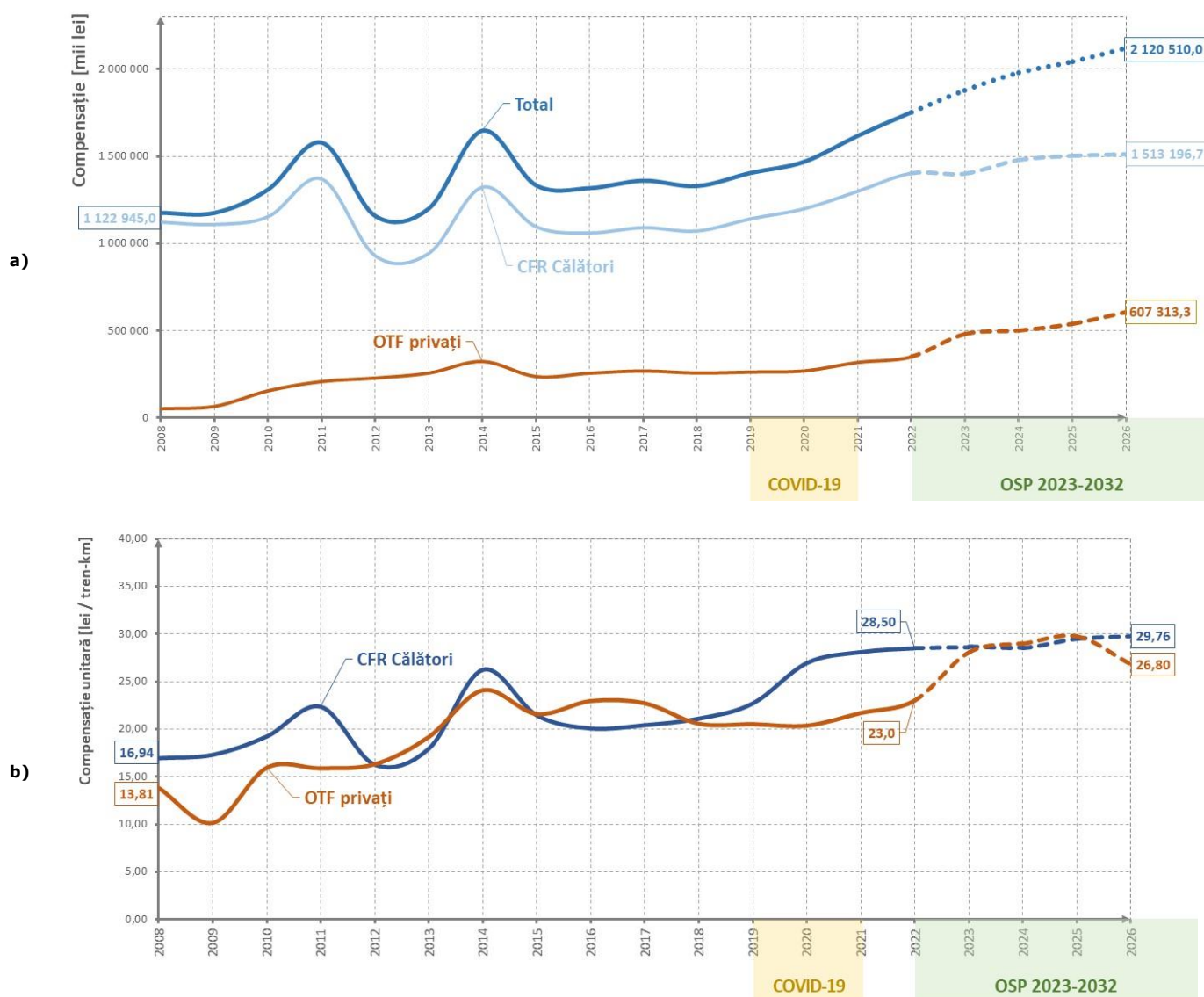


Figura 44 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

a) Valoarea compensației [mii lei]

b) Compensația unitară [lei/tren-km]

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

Reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători reprezintă o obligație asumată de statul român către Uniunea Europeană prin PNRR – Componenta C4: Transport sustenabil – jalonul nr. 69. Această obligație este prevăzută în HG nr. 1302/2021 privind

aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

8.5 CORELAREA ȘI INTEGRAREA SISTEMELOR DE SERVICII PUBLICE PRIVIND TRANSPORTUL CĂLĂTORILOR PE RUTE TERESTRE

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

În condițiile în care transportul public de călători pe rute interurbane terestre, atât rutier cât și feroviar, se realizează exclusiv pe baza unor contracte de servicii publice, distorsionarea competiției dintre modulele de transport poate fi

corectată în mare măsură prin corelarea celor două sisteme de transport public și integrarea lor într-un sistem integrat la nivel național. Având în vedere:

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

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

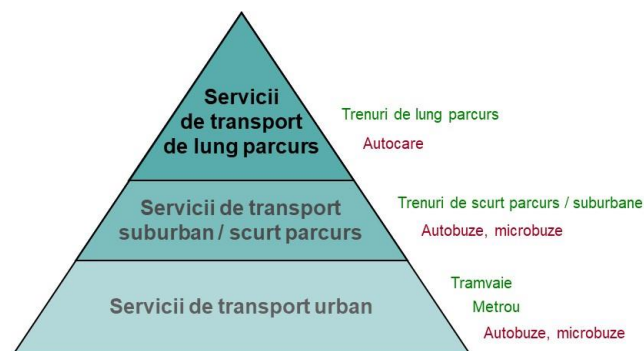


Figura 45 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

Complementar, transportul rutier ar urma să asigure servicii de transport de călători pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. În acest sens sunt vizate inclusiv servicii de transport rutier de lung parcurs pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. Preponderente ar trebui să fie serviciile de transport rutier de scurt parcurs, proiectate astfel încât să asigure transportul călătorilor la/de la cea mai apropiată stație de cale ferată. În orice caz, ar trebui evitată existența unor servicii de transport rutier al călătorilor pe relații unde există conexiuni feroviare.

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

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

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

- creșterea mobilității persoanelor pe teritoriul național;
- migrarea progresivă a opțiunilor de călătorie de la transportul individual către transportul public;
- creșterea cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători pe rute interurbane terestre;
- reducerea masivă a costurilor economiei naționale generate de externalizarea costurilor transportului rutier (a se vedea paragraful 2.3.2 de mai sus).

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

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

Din perspectiva CFR SA, **eliminarea progresivă a competiției între transportul feroviar și transportul rutier public în domeniul transportului de călători pe rutele interurbane care sunt deservite de transportul feroviar are potențialul de a genera efecte semnificative în ceea ce privește migrarea clienților către transportul feroviar, cu consecințe privind creșterea veniturilor proprii ale companiei legate de transportul feroviar de călători.** Aceste efecte ar putea

fi amplificate prin reconsiderarea serviciilor de transport rutier de scurt parcurs astfel încât să asigure cu prioritate transportul călătorilor la/de la cea mai apropiată stație de cale ferată.

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

8.6 INSTITUIREA UNOR OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC PRIVIND TRANSPORTUL FEROVIAR DE MARFĂ

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

După cum s-a arătat anterior, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a compromis grav competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de marfă și a provocat eliminarea completă a transportului feroviar de pe piața expedițiilor de marfă de dimensiuni mici.

Din perspectiva CFR SA consecințele acestei situații au fost devastatoare. Compania a pierdut o cotă foarte importantă din veniturile proprii operaționale, respectiv veniturile care erau generate de traficul feroviar de marfă în containere și de cel cu vagoane izolate. Pierderea acestor venituri a condus la limitarea drastică a cheltuielilor necesare, iar una dintre consecințele majore constă în degradarea avansată a infrastructurilor de servicii destinate traficului feroviar de marfă în vagoane izolate (stații de triaj și stații tehnice).

După cum s-a arătat în Planul de Administrare, orice strategie de recâștigare a clientelei pierdute de sistemul feroviar în ceea ce privește transportul mărfurilor trebuie să se axeze pe reabilitarea transportului combinat de marfă (cu focalizare asupra transportului mărfurilor în containere) și a transportului de marfă cu vagoane izolate.

O astfel de abordare este prevăzută inclusiv prin *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare*, aprobată prin HG nr. 985/2020. Mai mult decât atât, analizele prezentate în cadrul acestui document arată că reabilitarea transportului combinat de marfă și a transportului de marfă cu vagoane izolate reprezintă o condiție sine qua non pentru a asigura transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport al mărfurilor derulate în prezent pe cale rutieră.

Ca urmare, în condițiile în care prin PNRR s-a instituit angajamentul statului român de a asigura până în anul 2026 creșterea traficului feroviar de marfă cu cel puțin 25% față de anul 2020 (Componenta C4 : Transport sustenabil – jalonul nr. 69), *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021 prevede un set amplu de acțiuni care vizează reabilitarea transportului combinat de marfă și a transportului de marfă cu vagoane izolate. În ambele cazuri, punctul de pornire este instituirea unor obligații de serviciu public care să permită formarea unor prețuri competitive în raport cu serviciile similare de transport rutier.

Aceste acțiuni ar fi trebuit implementate începând din anul 2023, urmând să fie apoi îmbunătățite anual. Din nefericire, până în prezent nu a fost demarată nici una dintre aceste acțiuni, ceea ce înseamnă că **pentru CFR SA nu există nici o perspectivă în viitorul apropiat în ceea ce privește creșterea veniturilor proprii aferente traficului de marfă**. Dimpotrivă, în ultimii ani s-a conturat o tendință de scădere progresivă a traficului de marfă (a se vedea paragraful 3.6.2 de mai sus).

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
M - Traficul combinat de marfă				
M.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
11	M.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi, care să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici. Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul combinat de marfă pe rute terestre, bazat pe transportul feroviar; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul combinat de marfă pe rute terestre.	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DE
V - Traficul de marfă în vagoane izolate				
V.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
15	V.1.1	Implementarea la nivel național a unui sistem de servicii publice privind transportul feroviar de marfă în vagoane izolate, care să devină o alternativă atractivă în raport cu transportul rutier al expedițiilor de marfă de dimensiuni mici (de ordinul capacității de încărcare a unui vagon). Include: a) instituirea unor obligații de serviciu public pentru toate categoriile de servicii care contribuie la transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; b) stabilirea adecvată a tarifelor serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public privind transportul feroviar de marfă cu vagoane izolate; c) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate; d) asigurarea finanțării necesare din fonduri publice a compensației de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă în vagoane izolate	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DE

Sursa: HG nr. 1302/2021

Ca urmare, **este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR SA a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară în vederea instituirii cu celeritate a unor obligații de serviciu public privind transportul combinat de marfă și transportul feroviar de marfă în vagoane izolate.**

În principiu, instituirea acestor obligații de serviciu public trebuie să implice reguli similare cu obligațiile de serviciu public privind transportul feroviar de călători, reguli care sunt reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În acest caz, compensarea obligațiilor de serviciu public intră sub incidența legislației privind ajutorul de stat. Trebuie însă avut în vedere că există o deschidere maximă a Comisiei Europene pentru aprobarea oricărei scheme de ajutor de stat care vizează transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport. Ca urmare, eforturile trebuie direcționate spre motivarea și dimensionarea adecvată a schemelor de ajutor de stat astfel încât să poată fi demonstrată orientarea spre transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport.

8.7 ELABORAREA ȘI ADOPTAREA STRATEGIEI PRIVIND DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI INTERMODAL DE MARFĂ PE RUTE TERESTRE

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

Dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre, care utilizează exclusiv calea ferată pentru transportul pe cea mai mare parte a parcursului fiecărei expediții de marfă, este un demers de mare complexitate. Instituirea unor obligații de serviciu public pentru această categorie de transporturi de marfă (a se vedea paragraful anterior) este o condiție necesară, dar nu și suficientă.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare identifică un set amplu de probleme care trebuie soluționate pentru a asigura succesul unui demers necesar pentru dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre. În particular, anexa nr. 21 la strategie evidențiază în detaliu problematica aferentă dezvoltării transportului intermodal containerizat pe rute terestre.

Problemele cele mai importante sunt incluse ca acțiuni distincte în *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
M - Traficul combinat de marfă				
M.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
12	M.1.2	Asigurarea logisticii necesare realizării obligațiilor de serviciu public privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF
M.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport				
13	M.2.1	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport combinat de marfă pe rute terestre și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor și al UTI.	anual, începând din 2023 ???	ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-DE
14	M.2.2	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport combinat de marfă pe rute terestre, bazată pe Modelul Național de Transport.	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie
15	M.2.3	Integrarea terminalelor private în sistemul național de servicii publice privind transportul combinat de marfă pe rute terestre	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF

Sursa: HG nr. 1302/2021

Aceste acțiuni ar fi trebuit să genereze rezultate începând din anul 2023, dar nu au fost încă demarate.

Amplarea și diversitatea problemelor a căror soluționare este necesară pentru a asigura succesul demersului privind dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre impun elaborarea unei strategii sectoriale care să asigure o abordare coerentă și eficientă. O astfel de recomandare este formulată inclusiv în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, care prevede următoarele:

„... în perioada următoare este necesară fundamentarea unei strategii detaliate privind promovarea transportului intermodal feroviar-auto containerizat. O astfel de strategie trebuie elaborată și adoptată în regim prioritar sub coordonarea Ministerului Transporturilor, cu participarea cel puțin a administratorului infrastructurii feroviare și a operatorilor feroviari de marfă. În cadrul acestei strategii trebuie luate în considerație aspecte precum:

- pregătirea cadrului legislativ privind definirea și implementarea unui mecanism de compensare din fonduri publice a costurilor aferente serviciilor care contribuie la transportul intermodal feroviar-auto containerizat;

- implicarea administratorului infrastructurii în construirea, reabilitarea și/sau modernizarea terminalelor intermodale, inclusiv aspecte privind transferul în proprietatea CFR SA a terminalelor deținute în prezent de CFR Marfă; trebuie avută în vedere inclusiv posibilitatea accesării de către administratorul infrastructurii a fondurilor europene nerambursabile pentru construirea, reabilitarea și/sau modernizarea terminalelor intermodale;
- creșterea eficienței economice și a nivelului de performanță al modelelor de business specifice transportului intermodal feroviar-auto containerizat;
- parcul de containere pentru traficul intermodal intern;
- definirea modelului de business privind implicarea managerului infrastructurii feroviare în transportul intermodal al containerelor;
- managementul integrat al traficului intermodal feroviar-auto containerizat.”

Ar fi de dorit ca o astfel de strategie să fie abordată într-o manieră cuprinzătoare și să includă și soluții pentru dezvoltarea altor modalități de transport combinat de marfă pe rute terestre precum: transportul semi-trailerelor, transportul RO-LA etc.

Având în vedere:

- importanța dezvoltării transportului combinat de marfă pe rute terestre din perspectiva creșterii veniturilor proprii ale CFR SA,
- necesitatea implicării CFR SA în definirea și implementarea strategiei de dezvoltare a transportului combinat de marfă pe rute terestre,
- necesitatea respectării angajamentului asumat față de Uniunea Europeană în ceea ce privește implementarea *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

este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR SA a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu privire la elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului intermodal de marfă pe rute terestre.

8.8 ELABORAREA ȘI ADOPTAREA STRATEGIEI PRIVIND DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR DE MARFĂ ÎN VAGOANE ISOLATE

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

Dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate este, de asemenea, un demers de mare complexitate. Instituirea unor obligații de serviciu public pentru această categorie de transporturi de marfă (a se vedea paragraful 8.6 de mai sus) este o condiție necesară, dar nu și suficientă.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare identifică un set amplu de probleme care trebuie soluționate pentru a asigura succesul unui demers necesar pentru dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. În particular, paragraful 9.1.8 din strategie evidențiază în detaliu problematica aferentă dezvoltării transportului feroviar de marfă în vagoane izolate (acțiunea strategică A.8.3).

Problemele cele mai importante sunt incluse ca acțiuni distincte în *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
V - Traficul de marfă în vagoane izolate				
V.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
16	V.1.2	Reabilitarea infrastructurilor de servicii specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate. Include: a) reabilitarea stațiilor tehnice și de triaj și dotarea adecvată pentru prelucrarea eficientă a trenurilor și a vagoanelor izolate; b) reabilitarea liniilor publice de încărcare-descărcare din stații, a rampelor pe care le deserveșc, precum și a magaziiilor de mărfuri adiacente	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie MTI-DGOIT MTI-DE CFR SA
17	V.1.3	Stimularea racordării la rețeaua de infrastructură feroviară publică a mai multor linii ferate industriale deținute de beneficiari	anual, începând din 2023	MTI-DTF MTI-Strategie
V.2 - Creșterea performanței și calității serviciilor de transport				
18	V.2.1	Creșterea nivelului de calitate a serviciilor de transport feroviar de marfă în vagoane izolate și de adecvare a acestora la necesitățile de transport și la cerințele clienților. Include: a) implementarea de servicii adecvate în raport de necesitățile de transport: servicii de transport feroviar cu orar prestabilit între triaje/stații tehnice, servicii de operare a triajelor/stațiilor tehnice, servicii de transport feroviar de proximitate în zonele de influență ale triajelor/stațiilor tehnice; b) asigurarea unor niveluri ridicate ale vitezei comerciale a mărfurilor, prin măsuri de digitalizare și management inteligent al expedițiilor de marfă în vagoane izolate și al vagoanelor goale	anual, începând din 2023	ARF MTI-DTF MTI-DGOIT MTI-DE
19	V.2.2	Proiectarea unui sistem performant de servicii de transport feroviar de marfă în vagoane izolate, bazată pe utilizarea Modelului Național de Transport	Q4 - 2025	ARF MTI-DTF MTI-Strategie

Sursa: HG nr. 1302/2021

Aceste acțiuni ar fi trebuit să genereze rezultate începând din anul 2023, dar nu au fost încă demarate.

Amplarea și diversitatea problemelor a căror soluționare este necesară pentru a asigura succesul demersului privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate impun elaborarea unei strategii sectoriale care să asigure o abordare coerentă și eficientă. O astfel de recomandare este formulată inclusiv în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, care prevede următoarele:

„în perioada următoare este necesară fundamentarea unei strategii detaliate în acest sens. O astfel de strategie trebuie elaborată în regim prioritar sub coordonarea Ministerului Transporturilor, cu participarea cel puțin a administratorului infrastructurii feroviare și a operatorilor feroviari de marfă. În cadrul acestei strategii trebuie luate în considerație aspecte precum:

- pregătirea cadrului legislativ privind definirea obligației de serviciu public de transport feroviar al mărfurilor cu vagoane izolate și implementarea mecanismului de compensare din fonduri publice a costurilor aferente acestui serviciu;
- pregătirea cadrului legislativ privind funcționarea operatorilor de proximitate;
- reabilitarea și modernizarea stațiilor de triaj/tehnice, inclusiv automatizarea principalelor procese tehnologice;
- creșterea eficienței economice și a nivelului de performanță ale modelelor de business specifice transportului feroviar de marfă în vagoane izolate;
- creșterea accesibilității transportului feroviar din perspectiva acestui tip de servicii, cu referire atât la conectarea directă a clienților la rețeaua feroviară prin linii industriale, cât și la dezvoltarea unor terminale publice de marfă care să ofere facilități de încărcare/descărcare a mărfurilor în vagoane izolate;
- definirea unui model de business specific, care să permită operarea flexibilă a trenurilor locale și directe, independent de entitățile care dețin vagoanele puse la dispoziția clienților;
- managementul integrat al traficului de vagoane izolate.”

Avînd în vedere:

- importanța dezvoltării transportului feroviar de marfă în vagoane izolate din perspectiva creșterii veniturilor proprii ale CFR SA,
- necesitatea implicării CFR SA în definirea și implementarea strategiei de dezvoltare a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate,
- necesitatea respectării angajamentului asumat față de Uniunea Europeană în ceea ce privește implementarea *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

este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR SA a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu privire la elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate.

8.9 RECONSIDERAREA UNOR TARIFE AFERENTE SERVICIILOR FURNIZATE DE CFR SA

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor proprii ale companiei
-----------------	---

O problemă esențială din perspectiva echilibrului financiar al oricărei societăți furnizoare de servicii o reprezintă dimensionarea adecvată a tarifelor aferente serviciilor furnizate.

În principiu, tarifele trebuie dimensionate astfel încât încasările aferente acestor tarife să acopere costurile necesare pentru furnizarea serviciilor respective, plus o cotă de profit necesară în vederea asigurării resurselor de dezvoltare. Dacă tarifele sunt dimensionate sub nivelul costurilor necesare există riscul furnizării unor servicii necompetitive, cu consecințe privind migrarea clienților către concurență și deteriorarea progresivă a situației financiare a societății. Dacă tarifele sunt dimensionate sau chiar sub nivelul costurilor efective, societatea va opera în pierdere, cu consecințe privind deteriorarea accelerată a situației financiare a societății. Pe de altă parte, dacă tarifele sunt mai mari decât cele ale societăților competitori pe piața respectivă clienții vor migra către concurență iar veniturile societății respective se vor reduce progresiv, cu consecințe privind deteriorarea progresivă a situației financiare a societății și eliminarea treptată a societății de pe piața respectivă.

În cazul CFR SA problema este mai complexă deoarece criteriile de analiză sunt diferențiate în raport de piața luată în considerare. Astfel:

Pe piața transporturilor feroviare CFR SA are statut de monopol deoarece, conform legislației în vigoare, este unicul administrator al infrastructurii feroviare din România. În aceste condiții există pericolul unui comportament comercial abuziv care să afecteze caracterul echitabil și nediscriminatoriu al competiției pe această piață, motiv pentru care prețurile serviciilor furnizate de CFR SA sunt monitorizate de Consiliul Concurenței, prin structura sa specializată Consiliul Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar.

Pe piețele transporturilor de călători și marfă pe rute terestre, CFR SA împreună cu operatorii de transport feroviar concurează cu operatorii de transport rutier (a se vedea paragraful 3.2 de mai sus). Din această perspectivă este esențial nivelul de competitivitate al tarifelor CFR SA, deoarece aceste tarife se regăsesc în tarifele serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă iar valoarea acestor tarife contribuie în mod esențial la atractivitatea transportului feroviar în raport cu concurența. Pe de altă parte, în paragraful 2.2.1 - *Externalizarea costurilor transportului rutier* de mai sus s-a arătat că politicile de externalizare masivă a costurilor transportului rutier au generat în mod artificial un handicap competitiv al transportului feroviar în raport cu cel rutier în ceea ce privește prețurile serviciilor de transport. Din acest motiv, legislația europeană și cea națională au instituit o serie de mecanisme legale menite să compenseze distorsionarea competiției între modurile de transport terestru generată de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier.

Astfel:

- În domeniul infrastructurii feroviare au fost instituite reguli de limitare a tarifelor aferente unora dintre serviciile furnizate de administratorul infrastructurii. Simultan a fost instituită obligația statului de a asigura finanțarea din fonduri publice a administratorului infrastructurii feroviare astfel încât să asigure acoperirea integrală a costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare (a se vedea paragraful 3.5.3.1 - *Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare* de mai sus).
- În domeniul transportului feroviar de călători a fost instituit conceptul de *obligație de serviciu public*, care permite statului să solicite efectuarea de servicii de transport feroviar de călători la prețuri limitate astfel încât să fie competitive cu prețurile serviciilor similare de transport rutier. Simultan a fost introdus conceptul de *compensație de serviciu public*, care înseamnă obligația statului de a aloca fonduri publice care să asigure acoperirea integrală a costurilor de operare a serviciilor care fac obiectul obligației de serviciu public, plus profitul necesar pentru asigurarea resurselor de dezvoltare (a se vedea paragraful 3.5.2 - *Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar* de mai sus). Trebuie remarcat că prin compensația de serviciu public trebuie acoperite inclusiv costurile aferente serviciilor furnizate de CFR SA către operatorii de transport feroviar de călători.

Serviciile care trebuie furnizate de CFR SA către operatorii de transport feroviar sunt prevăzute în Anexa II la Legea nr. 202/2016. Aceste servicii sunt structurate în următoarele categorii:

- serviciile aferente pachetului minim de acces pe infrastructura feroviară publică;
- serviciile specifice infrastructurilor de servicii pe care le operează, inclusiv accesul pe calea ferată la aceste infrastructuri de servicii;
- serviciile suplimentare precum: furnizarea curentului de tracțiune, preîncălzirea trenurilor de călători, controlul transportului mărfurilor periculoase etc;
- serviciile auxiliare precum: servicii de emitere a biletelor în gările pentru călători, furnizarea de informații suplimentare etc.

Serviciile din categoriile b), c) și d) de mai sus sunt denumite generic *servicii adiționale*.

Tariful aferent pachetului minim de acces pe infrastructura feroviară publică se numește *tarif de utilizare a infrastructurii* (TUI). Metodologia de determinare a TUI este prezentată în Anexa nr. 25 la *Documentul de Referință al Rețelei CFR* (DRR). DRR este publicat pe site-ul CFR la adresa <https://cfr.ro/download-drr-2023-network-statement-2/>

Tarifele aferente serviciilor adiționale sunt enumerate în Anexa nr. 23 la DRR. Valoarea tarifelor aferente serviciilor furnizate de CFR SA este publicată în Anexa nr. 26.a la DRR.

Graficul din figura de mai jos prezintă structura veniturilor proprii ale CFR SA în anul 2023 (a se vedea paragraful 5.3.1.1.1 de mai sus).

Se observă că veniturile însumate aferente TUI și serviciilor adiționale reprezintă 85,31% din totalul veniturilor proprii ale companiei în anul 2023. Această cotă foarte ridicată se regăsește în fiecare an. Diferențele de la an la an sunt mici, fiind generate de variația cuantumului celorlalte categorii de venituri proprii.

De asemenea, se observă că veniturile aferente serviciilor adiționale reprezintă doar 6,15% din totalul veniturilor proprii ale companiei. Această cotă este relativ constantă de la un an la altul.

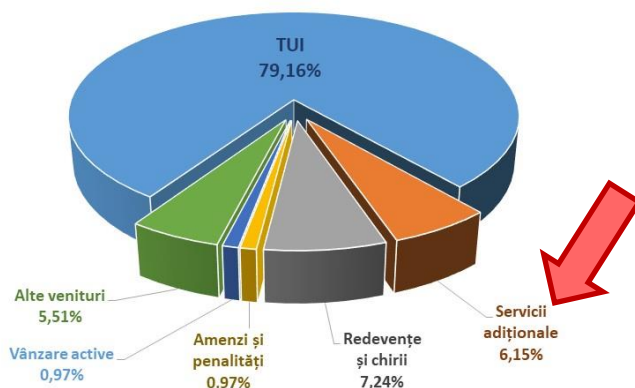


Figura 46 – Structura estimată a veniturilor proprii în anul 2023

Dacă se pune problema reconsiderării unor tarife din perspectiva acoperirii costurilor de furnizare a serviciilor respective, prima tentație ar fi reconsiderarea TUI, care reprezintă cca 80% din veniturile proprii ale companiei. Dimensionarea TUI este însă strict reglementată de legislația europeană, cu referire în principal la Directiva 2012/34/UE și la Regulamentul (UE) nr. 2015/909³¹. Contrar principiilor enunțate mai sus, **TUI nu trebuie să acopere costurile de furnizare a pachetului minim de acces pe infrastructura feroviară publică**. Dimpotrivă, Regulamentul (UE) nr. 2015/909 stabilește o serie de limitări foarte stricte ale nivelului TUI, astfel încât să nu fie afectată competitivitatea serviciilor de transport feroviar în ceea ce privește prețurile. După cum s-a arătat anterior, diferența până la nivelul necesar al costurilor trebuie să fie acoperită de stat prin alocarea adecvată de fonduri publice către administratorul infrastructurii feroviare. Logica reglementărilor europene este că statul trebuie să compenseze efectul negativ al externalizării masive și excesive a costurilor transportului rutier prin fonduri publice alocate transportului feroviar.

Valorile TUI practicate în prezent în România sunt la limita maximă admisă de legislația europeană, fapt care este de natură să afecteze competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar, mai ales în domeniul transportului de călători unde transportul rutier public beneficiază de utilizarea gratuită a infrastructurii rutiere. Lipsa de competitivitate a prețurilor transportului feroviar, inclusiv din cauza nivelului ridicat al TUI, se reflectă în tendința de scădere a traficului feroviar de marfă ca efect al migrării progresive a clienților către transportul rutier.

Ca urmare, **nu se pune problema reconsiderării TUI în sensul creșterii acestuia, deoarece o astfel de abordare ar contraveni legislației europene și ar afecta negativ competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier. O eventuală creștere a TUI ar conduce de fapt la diminuarea veniturilor proprii ale CFR SA, ca efect al migrării masive a clienților către transportul rutier.**

În ceea ce privește serviciile adiționale, nu sunt disponibile date privind structura veniturilor aferente acestei categorii de servicii.

Tabelul 72 – Structura veniturilor din servicii adiționale

Indicator	Realizări la data de:		Variație față de anul anterior	BVC 2023	
	30.06.2022	30.06.2023		Valoare prevăzută	Grad de realizare
	[mii lei]	[mii lei]		[mii lei]	[%]
0	1	2	3	4	5
Total venituri din servicii adiționale	32 710,99	32 322,05	98,81	75 000,00	43,10
din care: opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare					
închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații/automate					
emitere bilete					
accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară					
manevra vehiculelor feroviare					
staționare operativă					
staționare pentru lungă durată					
staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor					
transportul macaralelor CNCF „CFR” - S.A și al trenurilor de					
intervenție pentru restabilirea circulației					
utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației					
transporturi excepționale					
verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale					
serviciul de emitere a legitimațiilor de călătorie					
întocmirea de trase					
efectuarea experimentelor pentru sporirea tonajelor de					
remorcat sau modificarea modului de remorcare a trenurilor					
întreruperea suspendării activității de mișcare					
alte servicii					

³¹ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciului de transport feroviar

Lipsa unor astfel de informații nu permite efectuarea unor analize privind tariful serviciilor adiționale care să fundamenteze eventuale decizii de reconsiderare a acestor tarife în vederea creșterii veniturilor proprii ale companiei. Din acest motiv trebuie considerat că reprezintă **o deficiență a managementului executiv**, deficiență care trebuie corectată cu celeritate.

Chiar și în lipsa acestor informații, este evident că este necesar să fie acordată o atenție specială serviciilor prevăzute la pct. 2 lit. a) din Anexa II la Legea nr. 202/2016:

„2. Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri:

a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emisie a biletelor;”

Acestea sunt serviciile și facilitățile furnizate de administratorul infrastructurii către clienții transportului feroviar de călători în gările de călători: facilități și servicii pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor în/din trenuri, servicii de informare, facilități și servicii privind așteptarea trenurilor etc.

CFR SA nu are relații contractuale cu călătorii, care sunt beneficiarii direcți ai acestor servicii. Ca urmare, aceste servicii sunt tarificate operatorilor de transport feroviar de călători. În conformitate cu prevederile pct. 1.1 din Anexa nr. 23 la DRR, acest tarif se numește „*Tarif pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare*”. Conform pct. 2.1 din Anexa nr. 26.a la DRR, **valoarea acestui tarif este de 1,53 lei/oprire** (valabil de la 1.03.2023).

La insistențele Consiliului de Administrație s-a reușit evidențierea veniturilor aferente acestui tarif în primele 6 luni ale anului curent. Această valoare este de **3 661,36 mii lei**, care reprezintă:

- **11,33%** din totalul veniturilor din servicii adiționale și
- **0,86%** din totalul veniturilor din TUI.

Trebuie luate în considerare următoarele elemente:

- Serviciile oferite în gările de călători sunt esențiale din perspectiva atractivității pentru clienți a serviciilor de transport feroviar de călători.
- Pentru furnizarea acestor servicii, CFR SA pune la dispoziția călătorilor gările de călători cu toate facilitățile acestora destinate deservirii călătorilor. Conform Legii nr. 202/2016, gările de călători și facilitățile acestora constituie infrastructuri de servicii operate de CFR SA.
- CFR SA deține și operează peste 800 de gări de călători.
- Gările de călători nu fac parte din infrastructura feroviară publică, motiv pentru care nu fac obiectul fondurilor publice alocate CFR SA. Altfel spus, CFR SA nu poate utiliza fonduri publice pentru mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea gărilor de călători și a facilităților acestora.

Ca urmare, mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea gărilor de călători și a facilităților acestora pot fi finanțate exclusiv din veniturile proprii ale CFR SA. **Principala sursă de finanțare a activităților de mentenanță, reînnoire și dezvoltare a gărilor de călători și a facilităților acestora ar trebui să fie veniturile aferente tarifului pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare.**

Datele de mai sus arată însă că CFR SA încasează doar cca 7 milioane lei/an din tariful pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare. O astfel de sumă este total insuficientă pentru a asigura finanțarea activităților de mentenanță, reînnoire și dezvoltare a gărilor de călători și a facilităților acestora, ceea ce explică degradarea accelerată a gărilor de călători și imposibilitatea furnizării unor servicii de calitate în legătură cu îmbarcarea/debarcarea călătorilor în/din trenuri.

Aceste considerente evidențiază faptul că **tariful pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare este mult subdimensionat și, ca urmare, nu poate acoperi costurile necesare de furnizare a serviciilor respective**. Pentru comparație, alte companii europene de administrare a infrastructurii încasează pentru acest tip de serviciu sume care reprezintă 50 ... 80% din încasările aferente TUI.

Ca urmare, **este imperios necesară demararea cu celeritate de către CFR SA a unei acțiuni de redimensionare a tarifului pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare, astfel încât încasările aferente acestui tarif să poată constitui o sursă fiabilă de finanțare a activităților de mentenanță, reînnoire și dezvoltare a gărilor de călători și a facilităților acestora destinate călătorilor.** Redimensionarea acestui tarif trebuie să asigure conformitatea cu prevederile art. 31 alin. (7) din Legea nr. 202/2016:

„(7) Tarifele impuse pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la pct. 2 din anexa nr. II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.”

Creșterea tarifului pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare va conduce în mod evident la creșterea semnificativă a costurilor operatorilor de transport feroviar de călători pentru operarea serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public. În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale OUG nr. 12/1998, aceste costuri sunt eligibile pentru a fi acoperite din compensația de serviciu public. Altfel spus, **aceste costuri suplimentare ale operatorilor de transport feroviar de călători intră sub incidența obligațiilor legale ale statului de a asigura compensarea integrală din fonduri publice a costurilor de operare a serviciilor de transport care fac obiectul obligațiilor de serviciu public.**

Ca urmare, este necesară colaborarea cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară în scopul inițierii de către acestea a demersurilor necesare pentru ca redimensionarea tarifului pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare să nu afecteze nici competitivitatea serviciilor de transport feroviar de călători și nici operarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători.

8.10 ÎNCHIDEREA TEMPORARĂ A UNOR SECȚII DE CIRCULAȚIE DIN MOTIVE TEHNOLOGICE

Scopul măsurii:	Atenuarea efectelor negative ale subfinanțării companiei asupra siguranței circulației trenurilor
------------------------	--

După cum s-a arătat mai sus, în perioada de la înființarea companiei până în prezent CFR SA s-a confruntat permanent cu un nivel insuficient al veniturilor, în principal ca urmare a aplicării consecvente a unei politici de subfinanțare din fonduri publice a companiei și a infrastructurii feroviare. Aceasta a obligat compania să limiteze sever cheltuielile, cu consecințe privind imposibilitatea efectuării activităților necesare de administrare a infrastructurii feroviare, cu referire în principal la activitățile de întreținere, reparații și reînnoire.

Una dintre consecințele subfinanțării prelungite din fonduri publice a companiei și a infrastructurii feroviare a constat în degradarea accelerată a infrastructurii feroviare. Imposibilitatea efectuării reînnoirilor a condus la situația actuală în care majoritatea subsistemelor infrastructurii înregistrează depășirea termenelor de scadență la reînnoire pentru mai mult de 60% dintre elemente. Ponderea elementelor care au depășit termenele de scadență la reînnoire este însă de peste 75% în cazul liniilor curente și directe (liniile pe care se derulează efectiv circulația trenurilor), de peste 76% în cazul liniilor electrice de contact și de peste 90% în cazul instalațiilor de semnalizare feroviară.

Imposibilitatea efectuării reînnoirilor, coroborată cu imposibilitatea efectuării lucrărilor necesare de întreținere și reparare, a condus la creșterea exponențială a probabilității de defectare a elementelor infrastructurii feroviare. Problema este analizată și semnalată în *Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025*³², în preambulul subcapitolului 9.1.

³² Document aprobat prin HG nr. 985/2020

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente în anul 2021	Scadente la reînnoire			
			Anul 1990		Anul 2021	
			Nr U.M.	[%]	Nr U.M.	[%]
Linii curente si directe (lungime desfășurată)	km.	13 545	1 364	10,1	10 247	75,7
Poduri	buc.	4 565	1 171	25,7	2 985	65,4
Podete	buc.	13 124	1 119	8,5	9 130	69,6
Terasamente	km.	15 062	116	0,8	9 673	64,2
Tuneluri	buc.	188	24	12,8	110	58,5
Instalații de semnalizare în stații (SCB)	buc.	1 025	386	37,7	946	92,3
Instalații de semnalizare în linie curentă (BLA)	km.	7 876	2 750	34,9	6 692	85,0
Linii electrice de contact	km.	8 349	770	9,2	6 405	76,7
Linii electrice joasa tensiune (LES, LEA)	km.	3 881	2 965	76,4	3 328	85,8
Substații de tracțiune electrica	buc.	73	7	9,6	46	63,0
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	159	0	0,0	119	74,8

Un prim efect vizibil al creșterii probabilității de defectare a elementelor infrastructurii feroviare constă în disponibilitatea imprevizibilă a infrastructurii feroviare. Defectările din ce în ce mai frecvente ale unor elemente ale infrastructurii conduc la necesitatea instituirii unui număr mare de restricții de viteză accidentale, precum și la un număr mare de deranjamente ale instalațiilor de semnalizare feroviară. Acestea afectează negativ performanțele circulației trenurilor și generează un volum din ce în ce mai mare de întârzieri în parcurs ale acestora

Efectul mai puțin vizibil, dar deosebit de periculos, constă în creșterea probabilității de apariție a unor defectări care pot afecta siguranța circulației trenurilor. În prezent, în condițiile în care resursele financiare sunt permanent insuficiente, activitățile de întreținere și reparare a infrastructurii se focalizează practic exclusiv pe intervențiile strict necesare pentru a preveni creșterea probabilității de defectare periculoase peste nivelul considerat critic.

Problema este însă că, în condițiile în care se va perpetua practica subfinanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare, nu se mai poate garanta menținerea unui nivel admisibil al riscului de producere a unor defectări periculoase pentru circulația trenurilor.

Imposibilitatea efectuării reînnoirilor într-un ritm superior celui de depășire a termenelor de scadență la reînnoire va conduce la multiplicarea elementelor de infrastructură cu grad avansat de degradare și, implicit, cu probabilități ridicate de defectare periculoasă. Pe de altă parte, menținerea unui grad foarte scăzut de acoperire a necesarului de finanțare pentru activitățile de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare va conduce în mod inevitabil la imposibilitatea efectuării intervențiilor strict necesare pentru a preveni creșterea probabilității de defectare periculoase peste nivelul considerat critic.

Analiza datelor prezentate mai sus cu privire la fondurile publice alocate în perioada 2022-2023 și la cele estimate a fi alocate în perioada 2024-2026³³ evidențiază că, în pofida obligațiilor legale privind acoperirea costurilor necesare ale administratorului infrastructurii feroviare, **gradul de acoperire a necesarului total de finanțare din fonduri publice este prevăzut să scadă până în anul 2026 la cca 50% față de valoarea înregistrată în anul 2022** (a se vedea graficul din figura următoare).

Evoluții similare sunt estimate și în ceea ce privește reînnoirea (scădere de la 28,35% până la 5,51%) și întreținerea (scădere de la 73,57% până la 43,03%). Prin excepție, gradul de acoperire a necesarului de finanțare pentru reparații ar trebui să înregistreze o creștere, dar nu va depăși 20,89% din necesarul de finanțare.

³³ Conform datelor transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

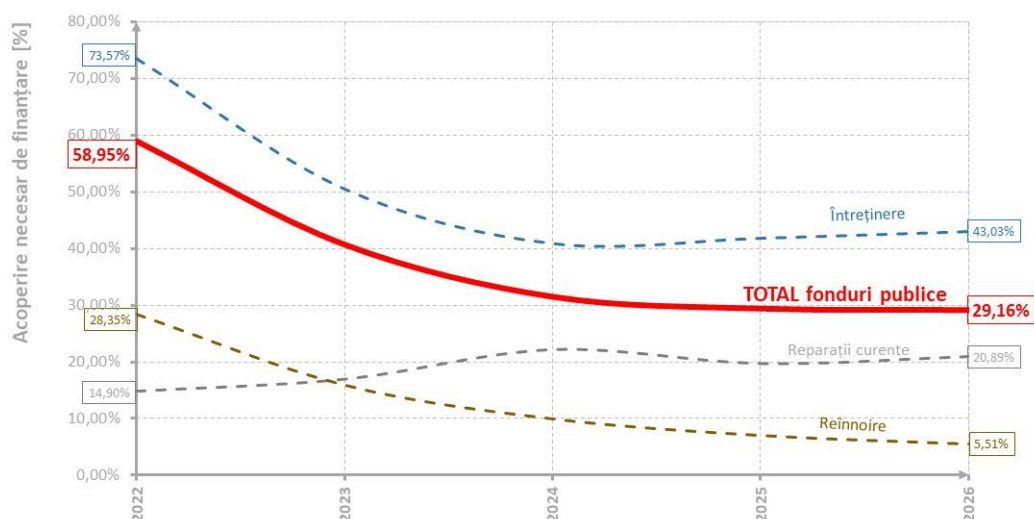


Figura 47 – Evoluția estimată a gradului de acoperire a costurilor necesare în perioada 2022-2026

Sursa: Date companie

În condițiile în care se preconizează reducerea gradului de acoperire a necesarului de finanțare din fonduri publice pentru administrarea infrastructurii feroviare până la mai puțin de 30% din necesar, iar analizele prezentate anterior arată că veniturile proprii ale companiei se vor menține – în cel mai bun caz – la un nivel similar anilor anteriori, este evident că nu vor mai putea fi asigurate condițiile minime de siguranță a circulației trenurilor pe întreaga rețea feroviară.

Având în vedere că răspunderea pentru siguranța circulației trenurilor pe infrastructura feroviară revine în întregime administratorului infrastructurii, **trebuie luată în considerare necesitatea aplicării prevederilor art. 27 alin. (2) din OUG nr. 12/1998:**

„(2) Închiderea liniilor ferate din motive tehnologice se face de către compania națională care administrează infrastructura feroviară, în conformitate cu normele de exploatare a infrastructurii în condiții de siguranță a circulației.”

Ca urmare, trebuie efectuată cu celeritate o analiză în vederea identificării secțiilor de circulație pentru care ar fi oportună închiderea temporară din motive tehnologice (imposibilitatea asigurării condițiilor de siguranță a circulației) în cazul continuării practicilor de subfinanțare din fonduri publice a activităților prioritare de administrare a infrastructurii feroviare, respectiv întreținerea, repararea și reînnoirea.

Nu se pune problema închiderii unor linii în proporția neacoperirii necesarului de finanțare din fonduri publice. Scopul urmărit este acela de a permite utilizarea fondurilor alocate pentru a se putea efectua activitățile minime necesare în vederea asigurării condițiilor de siguranță a circulației trenurilor pe liniile menținute în exploatare. Acest demers este complementar celui recomandat la paragraful 8.1 de mai sus.

Analiza va avea în vedere criterii precum (dar fără a se limita la acestea):

- starea tehnică actuală a infrastructurii;
- impactul închiderii liniei asupra veniturilor proprii ale companiei (în principiu ar trebui selectate secții de circulație cu impact cât mai redus asupra veniturilor proprii ale companiei);
- posibilitatea utilizării integrale a personalului pe alte secții de circulație din zona geografică respectivă, în scopul completării personalului normat pe aceste secții și reducerii/eliminării costurilor aferente orelor suplimentare;
- costurile necesare pentru a preveni vandalizarea infrastructurii feroviare de pe secțiile care ar trebui închise temporar din motive tehnologice;
- distribuirea cât mai uniformă pe rețea a secțiilor propuse pentru închidere din motive tehnologice, în scopul de a preveni afectarea excesivă a unor zone geografice în ceea ce privește mobilitatea populației și a mărfurilor.

Pe baza acestei analize se va întocmi o listă prioritizată a secțiilor de circulație susceptibile pentru a fi închise din motive tehnologice în cazul în care continuă practica subfinanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare și a companiei. Oportunitatea închiderii din motive tehnologice a acestor secții de circulație va fi aprobată de Consiliul de Administrație.

Demersul privind închiderea unor secții de circulație din motive tehnologice trebuie să fie iterativ. În principiu sunt recomandabile următoarele iterații:

- a) Informarea prealabilă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a Autorității pentru Reformă Feroviară, a Consiliului Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar și a operatorilor de transport feroviar în legătură cu intenția de închidere a unor linii din motive tehnologice în cazul continuării practicii de subfinanțare a companiei și a infrastructurii feroviare.
- b) Întocmirea unei liste a secțiilor de circulație care ar putea fi propuse pentru închidere din motive tehnologice și stabilirea prioritizării.
- c) Supunerea acestei liste spre analiză Consiliului de Administrație în vederea aprobării oportunității aplicării prevederilor art. 27 alin. (2) din OUG nr. 12/1998.
- d) Informarea autorităților publice locale interesate în legătură cu posibilitatea închiderii din motive tehnologice a secțiilor de circulație de pe lista aprobată de Consiliul de Administrație. Cu această ocazie, autoritățile publice locale vor fi informate inclusiv în legătură cu posibilitățile legale de a încheia cu CFR SA contracte de activitate locală având ca obiect linii de cale ferată care prezintă interes pentru autoritatea publică locală respectivă (cu referire în principal la art. 37¹ din OUG nr. 12/1998).
- e) Eliminarea din lista menționată la pct. c) a liniilor pentru care s-au încheiat contracte de activitate locală cu autoritățile publice locale interesate.
- f) Emiterea unui comunicat de presă prin care se explică motivele care impun necesitatea închiderii temporare a unor linii de cale ferată din motive tehnologice.

Închiderea efectivă a liniilor se va efectua progresiv, în raport de modul de asigurare a finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare. Deciziile de închidere efectivă vor fi aprobate de Consiliul de Administrație, la propunerea conducerii executive. Fiecare astfel de decizie va fi comunicată operatorilor de transport feroviar.

8.11 ÎNFIINȚAREA UNOR STRUCTURI OPERATIVE SUBORDONATE CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE

Scopul măsurii:	Consolidarea capacității administrative a Consiliului de Administrație de a monitoriza și evalua activitatea companiei și a conducerii executive
-----------------	--

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, consiliul de administrație este răspunzător pentru funcționarea în bune condiții a companiei.

Astfel, Legea nr. 31/1990³⁴ conține următoarele prevederi:

- **Art. 137:**

„ (1) Societatea pe acțiuni este administrată de unul sau mai mulți administratori, numărul acestora fiind totdeauna impar. Când sunt mai mulți administratori, ei constituie un consiliu de administrație.”

³⁴ Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare

- **Art. 142:**

„(1) Consiliul de administrație este însărcinat cu îndeplinirea tuturor actelor necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al societății, cu excepția celor rezervate de lege pentru adunarea generală a acționarilor.

(2) Consiliul de administrație are următoarele competențe de bază, care nu pot fi delegate directorilor:

a) stabilirea direcțiilor principale de activitate și de dezvoltare ale societății;

b) stabilirea politicilor contabile și a sistemului de control financiar, precum și aprobarea planificării financiare;

...

d) supravegherea activității directorilor;”

- **Art. 144²:**

„(2) Administratorii răspund față de societate pentru prejudiciile cauzate prin actele îndeplinite de directori sau de personalul încadrat, când dauna nu s-ar fi produs dacă ei ar fi exercitat supravegherea impusă de îndatoririle funcției lor.”

De asemenea, art. 3 alin. (4) din OUG nr. 109/2011 prevede următoarele:

„(4) Competența de a lua decizii cu privire la administrarea întreprinderii publice și răspunderea pentru aceste decizii revine, în condițiile prevăzute de lege, administratorilor sau, după caz, directorilor, în funcție de competențele și atribuțiile fiecăruia.”

Problema este însă că, în cazul CFR SA, consiliul de administrație nu dispune de instrumentele de lucru strict necesare pentru a asigura realizarea în bune condiții a sarcinilor sale de supraveghere a activității companiei și a directorilor, precum și a sarcinilor de analiză și evaluare în vederea stabilirii direcțiilor principale de activitate și de dezvoltare ale societății.

De asemenea, trebuie avut în vedere că art. 50 din OUG nr. 109/2011 a fost modificat prin Legea nr. 187/2023³⁵ și prevede următoarele:

„(2) Compartimentul de audit intern se constituie distinct în subordinea directă a consiliului de administrație sau a consiliului de supraveghere, după caz.”

Ca urmare cu ocazia proximei reorganizări a companiei, dar nu mai târziu de 6 luni de la data intrării în vigoare a Legii nr. 187/2002, **se va modifica organigrama centralului companiei astfel încât aceasta să prevadă următoarele structuri în subordinea directă a consiliului de administrație:**

- a) Structura de audit public intern.
- b) O structură destinată monitorizării și analizării activității companiei. În cadrul acestei structuri vor fi prevăzute posturi cu nivel înalt de calificare, salarizate în mod corespunzător.
- c) Secretariatul CA / AGA.

³⁵ Legea nr. 187/2023 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare

CAP. 9 RECOMANDĂRI

Având în vedere analizele prezentate în cadrul prezentului document și măsurile identificate drept necesare, Consiliul de Administrație al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA formulează următoarele recomandări către conducerea executivă a companiei:

Recomandarea nr. 1

Se vor întreprinde toate acțiunile necesare pentru implementarea măsurilor definite în Cap. 8. Directorul general va informa lunar consiliul de administrație cu privire la acțiunile întreprinse și progresele realizate.

Recomandarea nr. 2

Se va elabora cu celeritate o strategie privind creșterea eficienței managementului executiv al companiei, luând în considerare recomandările formulate în cadrul Cap. 7. Această strategie va fi supusă spre aprobare Consiliului de Administrație în termen de 45 de zile de la data aprobării prezentului raport.

Recomandarea nr. 3

Conducerea executivă va supune spre aprobare Consiliului de Administrație oportunitatea oricărei acțiuni de modificare a valorilor tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare.

Recomandarea nr. 4

Rapoartele trimestriale prevăzute la art. 54 din OUG nr. 109/2011 vor fi prezentate consiliului de administrație în termen de cel mult 45 de zile de la terminarea trimestrului. Rapoartele vor asigura conformitatea cu prevederile legale în vigoare.

Recomandarea nr. 5

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2023. Se va acorda o atenție deosebită indicatorilor care la data de 30.06.2023 înregistrează un grad redus de realizare a obiectivelor asociate.

Recomandarea nr. 6

Se va implementa cu celeritate un sistem de evidențiere analitică a veniturilor proprii ale companiei, detaliat cel puțin la nivel de tip de tarif și operator de transport feroviar. Sistemul trebuie să fie complet operațional și aplicabil de la 1.01.2024. Până la acest termen, conducerea executivă va analiza necesitatea implementării evidențierii analitice detaliate și pentru alți indicatori economico-financiari și va informa consiliul de administrație cu privire la concluziile analizei.

Recomandarea nr. 7

Având în vedere evoluția actuală nesatisfăcătoare a utilizării surselor de finanțare pentru investiții, Consiliul de Administrație recomandă implementarea cu celeritate a unui sistem de monitorizare/raportare dinamică a stadiului implementării proiectelor derulate în cadrul companiei atât la nivel central cât și regional, care va urmări atât gradul de utilizare a resurselor alocate acestor proiecte cât și modul în care sunt îndeplinite obligațiile contractuale ale antreprenorilor și beneficiarului în ceea ce privește atingerea jaloanelor programate conform graficelor de execuție aprobate pentru care a fost alocată această finanțare, respectiv mobilizarea personalului și utilajelor antreprenorilor cât și închiderea și recepția fazelor executate în termen.

Conducerea executivă va informa lunar Consiliul de Administrație asupra evoluției stadiului proiectelor aflate în implementare. Respectarea termenelor de implementare și de utilizare a fondurilor alocate va reprezenta un criteriu esențial de evaluare a activității și performanței managementului executiv responsabil.

CAP. 10 CONCLUZII

Este demonstrat științific că transportul feroviar are o serie de avantaje economice intrinseci care îi conferă o superioritate evidentă în ceea ce privește eficiența economică în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier.

De asemenea, este demonstrat științific că transportul feroviar este profitabil din punct de vedere economic începând de la anumit nivel al intensității traficului feroviar, denumit prag de sustenabilitate economică. Atingerea pragului de sustenabilitate economică este însă condiționată de asigurarea în perioada premergătoare a unei finanțări publice suficiente încât să permită companiilor feroviare acoperirea costurilor necesare și să asigure resursele necesare pentru dezvoltare.

Dezvoltarea transportului feroviar și transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent prin alte moduri de transport are potențialul de a genera multiple beneficii pentru societate și pentru economia națională, precum: reducerea costurilor totale ale economiei naționale privind transporturile, reducerea progresivă a necesarului de finanțare din fonduri publice până la migrarea către profit a companiilor feroviare, reducerea semnificativă a suprasolicitării rețelei rutiere.

Cu toate că beneficiile dezvoltării transportului feroviar sunt evidente, motiv pentru care politicile Uniunii Europene din domeniul transporturilor sunt orientate spre dezvoltarea acestui mod de transport, în România sunt adoptate și implementate consecvent politici de promovare prioritară a transportului rutier, concomitent cu obstrucționarea severă a transportului feroviar. Principalele instrumente utilizate pentru favorizarea transportului rutier și obstrucționarea celui feroviar sunt externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar, în pofida obligațiilor legale instituite prin legislația europeană și cea națională.

Externalizarea masivă a costurilor transportului rutier distorsionează mecanismul de formare a prețurilor pe piața transporturilor de o manieră care dezavantajează transportul feroviar. Deși transportul feroviar este structural mai ieftin decât transportul rutier, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier permite operatorilor rutieri să ofere prețuri mai mici decât prețurile serviciilor similare de transport feroviar, creând astfel aparența că transportul rutier este mai ieftin.

Subvenționarea publică insuficientă a transportului feroviar contribuie în mod direct la distorsionarea semnificativă a competiției între transportul feroviar și cel rutier, în sensul generării unui mediu competițional inechitabil și discriminatoriu care dezavantajează transportul feroviar și conferă în mod artificial transportului rutier multiple avantaje competitive relevante în raport cu transportul feroviar.

Un studiu recent al Comisiei Europene arată că, urmare acestor practici, România suportă anual cheltuieli de cca 5,7% din PIB-ul național pentru a acoperi costurile transportului rutier și pentru a susține aceste avantaje competitive ale transportului rutier în dauna celui feroviar. La nivelul Uniunii Europene, implementarea politicilor de dezvoltare prioritară a transportului feroviar au avut ca efect limitarea acestor costuri anuale la doar 1,88% din PIB-ul comunitar, dar această limitare este considerată încă insuficientă iar nivelul cheltuielilor destinate acoperirii costurilor generate de transportul rutier este considerat excesiv și îngrijorător. O simplă comparație între cele două situații arată că dacă România ar implementa politicile Uniunii Europene în domeniul transporturilor și ar obține rezultate la nivelul mediei comunității europene, ar reuși să reducă cheltuielile totale ale statului legate de transporturi cu sume anuale care ar reprezenta cca 4% din PIB-ul național (dintre care majoritatea reprezintă cheltuieli bugetare). În condițiile în care în România se depun în prezent eforturi mari pentru reducerea deficitului bugetar cu cca 1,5 – 2% din PIB, o astfel de opțiune cu potențial de reducere a deficitului bugetar cu 3 - 4% din PIB ar trebui în mod normal să fie foarte atractivă. Deocamdată nu există însă semnale că ar exista preocupări pentru o abordare similară celei a Uniunii Europene, în pofida beneficiilor potențiale evidente.

Din perspectiva CFR SA, elementele menționate mai sus descriu situația funcționării companiei într-un mediu de business profund ostil. Veniturile comerciale ale companiei sunt limitate drastic ca efect al politicilor statului de favorizare a transportului rutier, iar finanțarea publică insuficientă nu permite acoperirea costurilor necesare de administrare a infrastructurii feroviare.

Marea problemă este că această situație se perpetuează de mai mult de 20 de ani, ceea ce a condus la angajarea companiei într-o spirală severă a declinului, care reprezintă o consecință a practicilor consecvente de externalizare excesivă a costurilor transportului rutier, precum și a practicilor de subfinanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare.

Situația din anul 2023 este mult mai gravă decât media ultimilor 10 ani. Fondurile publice alocate companiei în anul 2023 acoperă doar 35,8% din necesar, iar deficitul total de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare în anul 2023 a ajuns la valoarea de 3,18 miliarde lei, ceea ce înseamnă mai mult decât dublul mediei anuale a deficitului de finanțare din ultimii 10 ani.

În aceste condiții, proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al companiei a fost stabilit în condițiile asumării unor limitări severe ale cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare. Ca urmare rezultatul brut preconizat este de -955 436,44 mii lei, adică o pierdere care reprezintă o cotă de doar 30,06% din deficitul de finanțare al companiei în acest an. Deși bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2023 reflectă consecințele nerespectării obligațiilor legale privind finanțarea din fonduri publice a infrastructurii feroviare, acest buget nu a fost încă aprobat de Guvern din cauza opoziției Ministerului Finanțelor.

Principalele consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice a companiei în anul 2023 și ale neaprobării bugetului anual de venituri și cheltuieli al companiei sunt:

- Limitarea excesivă a cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare, cu efecte privind continuarea în ritm accelerat a degradării infrastructurii feroviare.
- Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor, din cauza creșterii probabilității de apariție a defectărilor potențial periculoase ale infrastructurii feroviare.
- Imposibilitatea valorificării prevederilor Legii nr. 195/2020, cu consecințe privind ratarea oportunității oferită de lege privind restabilirea atractivității pe piața muncii a activităților din domeniul administrării infrastructurii feroviare.

În aceste condiții, dacă în anii următori va continua practica finanțării insuficiente a infrastructurii feroviare din fonduri publice în pofida obligațiilor legale privind finanțarea infrastructurii feroviare la nivelul necesităților de finanțare stabilite conform prevederilor legale în vigoare, CFR SA va fi obligată să ia în considerare închiderea unor secții de circulație din motive tehnologice, întrucât nu va putea asigura respectarea normelor de exploatare a infrastructurii în condiții de siguranță a circulației pe întreaga rețea feroviară.

O astfel de abordare nu este de dorit, deoarece ar avea multiple efecte negative atât asupra companiei cât și asupra economiei naționale. Din nefericire, această abordare s-ar putea însă dovedi inevitabilă.

Raportul prezintă gradul de realizare a indicatorilor cheie de performanță la data de 30.06.2023. Valorile realizate ale indicatorilor de performanță au fost determinate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile Anexei nr. 8 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA (*Indicatorii de Performanță și Monitorizare privind activitățile CFR SA*), actualizată prin proiectul Actului adițional pe anul 2023 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, proiect avizat în Consiliul de Administrație al companiei prin Hotărârea nr. 45 din 25.05.2023 și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 21/16.06.2023.

Gradul de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor cheie de performanță la data de 30.06.2023 poate fi considerat în general satisfăcător pentru majoritatea indicatorilor, deoarece asigură condițiile privind realizarea la un nivel bun la sfârșitul anului. În a doua parte a anului conducerea executivă trebuie să își focalizeze atenția mai ales asupra indicatorilor de performanță cu grad redus de realizare la sfârșitul primului semestru, astfel încât gradul de realizare la sfârșitul anului să reflecte o activitate bună a companiei care să conducă la cele mai bune rezultate posibile în condițiile finanțării asigurate.

Consiliul de Administrație a identificat unele deficiențe în ceea ce privește colaborarea cu directorii și cu echipa de conducere executivă a companiei. De asemenea au fost constatate unele probleme potențiale privind componența echipei de conducere executivă și stabilitatea acesteia. Aceste deficiențe trebuie corectate cu celeritate în scopul de a asigura creșterea eficienței managementului executiv al companiei.

Urmare analizelor efectuate, Consiliul de Administrație identifică o serie de măsuri necesare pentru îmbunătățirea activității companiei. Sunt vizate cu preponderență măsuri destinate să conducă la creșterea veniturilor companiei. Implementarea acestor măsuri necesită o colaborare eficientă a companiei cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în beneficiul reciproc al celor două entități. În acest sens trebuie remarcat că majoritatea măsurilor care vizează creșterea veniturilor CFR SA sunt măsuri prevăzute în anexa la HG nr. 1302/2021 pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport, adică măsuri asumate de Guvernul României în vederea respectării angajamentelor asumate față de Uniunea Europeană prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Nu în ultimul rând, în cadrul raportului sunt formulate o serie de recomandări adresate conducerii executive a companiei în vederea eliminării unor deficiențe și îmbunătățirii activității companiei.