

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

**PRIVIND ACTIVITATEA
COMPANIEI NAȚIONALE DE CĂI FERATE „CFR” SA
ÎN ANUL 2024**



RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

privind activitatea

Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR"

S.A. în anul 2024

Revizia: 1

Actualizat: octombrie 2025

Consiliul de Administrație

Prenume și nume

Diana-Doina ȚENEA– Președinte

Marian-Marius CHIPER

Ion DAMIAN

Mihaela MOCANU

Dorin MITAN

Marian ZAMFIR

CUPRINS

Cap. 1 Preambul	9
Cap. 2 Transportul feroviar din România – aspecte esențiale	12
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	13
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar	13
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	14
2.1.3 Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale	14
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	15
2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier	15
2.2.2 Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar	16
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport	17
2.4 Politica Uniunii Europene privind dezvoltarea transportului feroviar	17
Cap. 3 Prezentare generală a companiei și a mediului de business	19
3.1 Rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român	20
3.2 Funcționarea sistemului feroviar român	21
3.3 Obiectul de activitate al CFR SA - prezentare sintetică	21
3.4 Finanțarea publică a transportului feroviar	22
3.4.1 Probleme de principiu	22
3.4.2 Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar	23
3.4.2.1 Legislația europeană	23
3.4.2.2 Legislația națională	24
3.4.3 Finanțarea publică a infrastructurii feroviare	25
3.4.3.1 Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare	25
3.4.3.2 Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare	26
3.5 Infrastructura feroviară - prezentare sintetică	28
3.5.1 Caracteristici principale	28
3.5.2 Degradarea infrastructurii feroviare	29
3.5.3 Utilizarea infrastructurii feroviare	31
3.6 Societăți afiliate	33
Cap. 4 Aspecte relevante privind activitatea de administrare a companiei în perioada analizată	34
4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată	35
4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată	36
4.3 Priorități strategice stabilite de Consiliul de Administrație privind dezvoltarea companiei	42
4.3.1 Obiective strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	42
4.3.1.1 Obiective strategice generale	42
4.3.1.2 Obiective strategice specifice	43
4.3.2 Acțiuni strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	44
4.3.2.1 Acțiuni strategice privind creșterea veniturilor companiei	44
4.3.2.2 Acțiuni strategice privind reducerea costurilor companiei	45
4.3.2.3 Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european	45

4.3.3	Măsuri necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei.....	46
4.3.3.1	Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier.....	46
4.3.3.2	Implementarea planului de acțiune pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	47
4.3.3.3	Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare.....	48
4.4	Principalele decizii ale Consiliului de Administrație în perioada analizată	50
Cap. 5	Aspecte relevante privind rezultatele activităților desfășurate în perioada analizată	54
5.1	Finanțarea din fonduri publice naționale a companiei în perioada 2023-2026	56
5.1.1	Fonduri publice necesare.....	56
5.1.1.1	Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	56
5.1.1.2	Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	59
5.1.1.3	Fonduri publice necesare pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	60
5.1.2	Fonduri publice alocate.....	62
5.1.2.1	Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	62
5.1.2.2	Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	62
5.1.2.3	Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	63
5.1.3	Acoperirea necesităților de finanțare	63
5.1.4	Ipoteze asumate de Consiliul de Administrație	64
5.2	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar.....	66
5.2.1	Venituri.....	66
5.2.1.1	Venituri din exploatare	66
5.2.1.1.1	Venituri proprii	67
5.2.1.1.2	Venituri din alocații bugetare	68
5.2.1.1.3	Venituri din subvenții pentru investiții	70
5.2.1.2	Venituri financiare	70
5.2.2	Cheltuieli	71
5.2.2.1	Cheltuieli de exploatare	71
5.2.2.1.1	Cheltuieli cu bunuri și servicii.....	75
5.2.2.1.2	Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	76
5.2.2.1.3	Cheltuieli cu personalul	76
5.2.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	77
5.2.2.2	Cheltuieli financiare.....	77
5.2.3	Rezultat brut.....	78
5.2.4	Creanțe	78
5.2.5	Plăți restante	80
5.3	Situația realizării creditelor bugetare	81
5.3.1	Cheltuieli curente	82
5.3.1.1	Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	82
5.3.1.2	Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:	83
5.3.1.3	Investiții ale agenților economici	84
5.3.1.4	Reparații curente la infrastructura feroviară publică.....	86
5.3.1.5	Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului.....	86
5.3.1.6	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare	87
5.3.1.7	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020.....	88
5.3.1.8	Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	89
5.3.1.9	Alte cheltuieli - Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	90
5.3.1.10	Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR	90
5.3.2	Operațiuni financiare	91
5.4	Principalele rezultate ale activităților de exploatare a infrastructurii feroviare	92
5.4.1	Operarea infrastructurii feroviare.....	92
5.4.1.1	Regularitatea trenurilor de călători	92
5.4.1.2	Regularitatea trenurilor de marfă.....	92
5.4.1.3	Viteze comerciale.....	93

5.4.2	Volumele de activitate	93
5.4.2.1	Traficul de călători	93
5.4.2.2	Traficul de marfă	94
5.5	Principalele rezultate ale activităților de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	96
5.5.1	Întreținerea și repararea infrastructurii feroviare	96
5.5.2	Reînnoirea infrastructurii feroviare	97
5.6	Stadiul proiectelor de modernizare a infrastructurii finanțate din fonduri europene nerambursabile	100
5.6.1	Evoluția lucrărilor	100
5.6.2	Proceduri de achiziție în derulare	109
5.6.3	Proiecte în pregătire	110
5.6.4	Evoluția fondurilor	111
5.7	Consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice	113
5.7.1	Limitarea excesivă a cheltuielilor companiei	113
5.7.2	Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor	114
5.8	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	115
Cap. 6	Realizarea indicatorilor de performanță asumați de Consiliul de Administrație	120
6.1	Preambul	121
6.2	Indicatorii de performanță financiari	121
6.3	Realizarea indicatorilor de performanță financiari	122
6.3.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare și corespondența cu fondurile alocate	122
6.3.2	Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	124
6.3.3	Realizarea indicatorilor de performanță financiari	124
6.3.3.1	Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei	124
6.3.3.2	Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii	125
6.3.3.3	Realizarea indicatorilor privind cheltuielile	126
6.3.3.4	Realizarea indicatorilor privind rezultatele	127
6.3.3.5	Realizarea indicatorilor privind creanțele	127
6.3.3.6	Realizarea indicatorilor privind productivitatea	128
6.3.3.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari	129
6.4	Indicatorii de performanță nefinanciari operaționali	130
6.4.1	Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	130
6.4.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	132
6.4.3	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	133
6.4.3.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații	133
6.4.3.2	Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire	136
6.4.3.3	Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	140
6.4.4	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare	141
6.4.4.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii	141
6.4.4.2	Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate	142
6.4.4.3	Realizarea indicatorilor privind protecția mediului	144
6.4.4.4	Realizarea indicatorilor privind alte componente ale activității de exploatare	145
6.4.4.5	Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	145
6.4.5	Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare	147
6.4.5.1	Realizarea indicatorilor privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor	149
6.4.5.2	Realizarea indicatorilor privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	151
6.4.5.3	Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de investiții	156
6.4.6	Indicatorii privind alte activități ale companiei	157
6.4.7	Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	160
6.5	Indicatorii de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	162

6.5.1	Lista indicatorilor de performanță	162
6.5.2	Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanța corporativă	162
6.5.3	Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă.....	163
6.5.3.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	163
6.5.3.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății.....	165
6.5.3.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	166
6.5.3.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	167
6.5.3.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	168
6.5.3.6	Sinteza realizării indicatorilor privind guvernanța corporativă.....	169
6.6	Determinarea indicelui global de performanță al activității Consiliului de Administrație	170
Cap. 7	Măsuri necesare	171
Cap. 8	Recomandări	180
Cap. 9	Concluzii	181

LISTA FIGURI

Figura 1 – Avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar	13
Figura 2 – Structura de principiu a sistemului feroviar roman	20
Figura 3 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare	23
Figura 4 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor necesare ale administratorului infrastructurii feroviare	25
Figura 5 – Rețeaua feroviară română	28
Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română	31
Figura 7 – Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar	32
Figura 8 – Intensitatea traficului pe rețele feroviare din Europa.....	32
Figura 9 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a companiei	42
Figura 10 – Acoperirea necesităților de finanțare din fonduri publice	49
Figura 11 – Limitarea cheltuielilor CFR SA din cauza finanțării insuficiente din fonduri publice.....	113

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Fondurile publice alocate în perioada 2021-2025 pentru întreținerea, repararea și reînnoirea infrastructurii feroviare	26
Tabelul 2 – Viteze tehnice proiectate ale rețelei feroviare române	28
Tabelul 3 – Caracteristicile principale ale rețelei feroviare române	29
Tabelul 4 – Elemente ale infrastructurii feroviare publice care au depășit termenele de scadență la reînnoire	30
Tabelul 5 – Obiective strategice generale și specifice ale strategiei de dezvoltare a companiei	41
Tabelul 6 – Sinteză planului strategic privind creșterea veniturilor companiei	44
Tabelul 7 – Sinteză planului strategic privind reducerea costurilor companiei	45
Tabelul 8 – Sinteză planului strategic privind integrarea în spațiul feroviar unic european	45
Tabelul 9 - Cuantumul fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice, conform prevederilor HG nr. 985/2020	57
Tabelul 10 - Valori estimate ale necesităților de finanțare ținând cont de evoluția contextului economic și legislativ	58
Tabelul 11 - Valori estimate ale cursului de schimb al monedei naționale în perioada 2023-2026	58
Tabelul 12 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	59
Tabelul 13 - Programul de recuperare a restanțelor privind reparațiile curente prevăzut în HG nr. 985/2020	59
Tabelul 14 - Cuantumul actualizat al fondurilor publice necesare în perioada 2023-2026 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice.....	60
Tabelul 15 - Scadențe la reînnoire ale elementelor infrastructurii feroviare publice.....	60
Tabelul 16 - Programul cadru de recuperare reînnoire a infrastructurii feroviare prevăzut în HG nr. 985/2020	60
Tabelul 17 - Actualizarea necesarului de finanțare în perioada 2021-2025 pentru reînnoirea infrastructurii feroviare publice	61
Tabelul 18 - Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	62
Tabelul 19 - Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	62
Tabelul 20 - Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	63

Tabelul 21 – Acoperirea necesităților de finanțare ale companiei în perioada 2023-2026	64
Tabelul 22 – Planul multianual de finanțare din fonduri publice naționale a infrastructurii feroviare redimensionat conform prevederilor legale în vigoare	65
Tabelul 23 – Indicatorii principali BVC 2024	66
Tabelul 24 – Situația sintetică a veniturilor	66
Tabelul 25 – Situația sintetică a veniturilor proprii	67
Tabelul 26 – Situația veniturilor din alocații bugetare	68
Tabelul 27 – Situația veniturilor din subvenții pentru investiții	70
Tabelul 28 – Situația veniturilor financiare	70
Tabelul 29 – Situația sintetică a cheltuielilor	71
Tabelul 30 – Situația cheltuielilor de exploatare	71
Tabelul 31 – Situația sintetică a cheltuielilor cu servicii executate de terți	76
Tabelul 32 – Situația detaliată a indicatorului „alte cheltuieli”	76
Tabelul 33 – Situația detaliată a indicatorului „Alte cheltuieli de exploatare”	77
Tabelul 34 – Situația realizării creditelor bugetare la data de 31.12.2024	81
Tabelul 35 – Regularitatea trenurilor de călători în anul 2024, comparativ cu anul 2023	92
Tabelul 36 – Regularitatea trenurilor de directe de marfă în anul 2024, comparativ cu anul 2023	92
Tabelul 37 – Viteza comercială a trenurilor în anul 2024, comparativ cu anul 2023	93
Tabelul 38 – Volumele de activitate în traficul de călători în anul 2024, comparativ cu anul 2023	93
Tabelul 39 – Volumele de activitate în traficul de marfă în anul 2024, comparativ cu anul 2023	94
Tabelul 40 – Situația indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații în anul 2024, comparativ cu anul 2023	96
Tabelul 41 – Situația indicatorilor privind activitățile de reînnoire în anul 2024, comparativ cu anul 2023	97
Tabelul 42 – Progresul contractelor de execuție a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare	110
Tabelul 43 – Execuția bugetară la data de 31.12.2024	111
Tabelul 44 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	116
Tabelul 45 – Realizarea finanțării aferente indicatorilor de performanță	121
Tabelul 46 – Lista indicatorilor financiari de performanță și monitorizare și corespondența cu categoriile de fonduri alocate	122
Tabelul 47 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	124
Tabelul 48 - Realizarea indicatorilor financiari privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei	124
Tabelul 49 - Realizarea indicatorilor financiari privind veniturile proprii	125
Tabelul 50 - Realizarea indicatorilor financiari privind cheltuielile	126
Tabelul 51 - Realizarea indicatorilor privind rezultatele financiari	127
Tabelul 52 - Realizarea indicatorilor financiari privind creanțele	127
Tabelul 53 - Realizarea indicatorilor financiari privind productivitatea	128
Tabelul 54 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari	129
Tabelul 55 - Lista indicatorilor nefinanciari operaționali de performanță și monitorizare	130
Tabelul 56 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	132
Tabelul 57 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de întreținere și reparații	133
Tabelul 58 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de reînnoire	136
Tabelul 59 - Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	140
Tabelul 60- Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de operare a infrastructurii	141
Tabelul 61 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind volumele de activitate	142
Tabelul 62 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind protecția mediului	144

Tabelul 63 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor.....	145
Tabelul 64 - Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare.....	146
Tabelul 65 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor.....	147
Tabelul 66 - Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură până la data de 31.12.2024.....	148
Tabelul 67 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	150
Tabelul 68 - Realizarea indicatorilor privind monitorizarea și soluționarea disputelor contractuale	151
Tabelul 69 - Monitorizarea disputelor contractuale.....	151
Tabelul 70 - Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare.....	156
Tabelul 71 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	157
Tabelul 72 - Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei.....	158
Tabelul 73 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	158
Tabelul 74 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari ai companiei	159
Tabelul 75 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali.....	160
Tabelul 76 – Lista indicatorilor nefinanciari privind guvernanta corporativă	162
Tabelul 77 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	162
Tabelul 78 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei	164
Tabelul 79 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	164
Tabelul 80 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	165
Tabelul 81 - Realizarea indicatorului de performanță privind revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor, pentru administratori	167
Tabelul 82 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	168
Tabelul 83 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	168
Tabelul 84 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011.....	169
Tabelul 85 - Realizarea indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă.....	169
Tabelul 86 - Sinteza realizării indicatorilor de performanță ai Consiliului de Administrație	170

CAP. 1 PREAMBUL

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

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

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 relevante 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 calitate de administrator al infrastructurii feroviare, în cadrul sistemului feroviar român.

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

Este analizată finanțarea publică a transportului feroviar, cu accent pe finanțarea CFR SA.

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, consecință a 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 - Aspecte relevante privind activitatea de administrare a companiei în perioada analizată

În acest capitol sunt prezentate o serie de aspecte considerate relevante în ceea ce privește activitatea de administrare a companiei în perioada analizată.

Este prezentată componența Consiliului de Administrație și sunt trecute în revistă evoluțiile înregistrate din această perspectivă.

De asemenea, sunt prezentate aspecte relevante privind activitatea Consiliului de Administrație în cursul anului 2024.

Sunt trecute în revistă măsurile necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei și sunt analizate progresele realizate privind implementarea acestor măsuri.

Nu în ultimul rând, sunt trecute în revistă principalele decizii adoptate de Consiliul de Administrație în scopul îmbunătățirii activității companiei și consolidării situației economice a acesteia.

Cap. 5 - Aspecte relevante privind rezultatele activităților desfășurate în perioada analizată

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind rezultatele activității companiei în anul 2024.

Bugetul de venituri și cheltuieli al companiei a fost stabilit în condițiile asumării unor limitări severe ale cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare, cu un rezultat brut bugetat de -598.151,94 mii lei.

La balanta de verificare de la data de 31.12.2024 rezultatul brut - pierdere este în sumă de 278.733,93 mii lei,

rezultat obținut ca diferență între veniturile totale de **5.890.344,42 mii lei** și cheltuielile totale de **6.169.078,35 mii lei**.

Este prezentată sintetic situația realizării principalilor indicatori economico-financiar la data de 31.12.2024.

Sunt prezentate detalii cu privire la activitățile operaționale ale companiei, analizele prezentate fiind orientate în principal către următoarele categorii de activități operaționale:

- Activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare
- Activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare
- Activitățile de implementare a proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare.

În finalul acestui capitol sunt evidențiate principalele consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice.

Cap. 6 - Realizarea indicatorilor de performanță

În acest capitol sunt prezentate valorile realizate la data de 31.12.2024 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare și este determinat gradul de realizare a obiectivelor asociate acestor indicatori pentru anul 2024.

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 Actul adițional pe anul 2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, aprobat prin HG nr. 1460/2024.

Este cuantificat indicele global de performanță al activității consiliului de administrație, pe baza metodologiei aprobate de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 31/21.09.2023

Cap. 7 - Măsuri necesare

Acest capitol prezintă măsurile identificate de către Consiliul de Administrație drept necesare 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. 8 - Recomandări

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

Cap. 9 - Concluzii

Acest capitol sintetizează principalele concluzii ale raportului.

ANEXE

Anexa 1 – Declarația nefinanciară

În această anexă este prezentată declarația nefinanciară, întocmită în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Anexa 2 – Raportul de durabilitate

În această anexă este prezentat Raportul de durabilitate al CFR SA care conține informații relevante privind impactul CFR SA asupra aspectelor de durabilitate și informațiile necesare pentru înțelegerea modului în care aspectele de durabilitate afectează dezvoltarea, performanța și poziția întreprinderii, în conformitate cu prevederile *Regulamentului delegat (UE) 2023/2772 de completare a Directivei 2013/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește standardele de raportare privind durabilitatea*.

CAP. 2 TRANSPORTUL FEROVIAR DIN ROMÂNIA

ASPECTE ESENȚIALE

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

Cap. 2 Transportul feroviar din România – aspecte esențiale	12
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	13
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar	13
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar	14
2.1.3 Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale	14
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	15
2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier	15
2.2.2 Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar	16
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport	17
2.4 Politica Uniunii Europene privind dezvoltarea transportului feroviar	17

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 unitare² 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 unitare³ 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 transportați.

Aceste date sunt sintetizate în figura următoare.

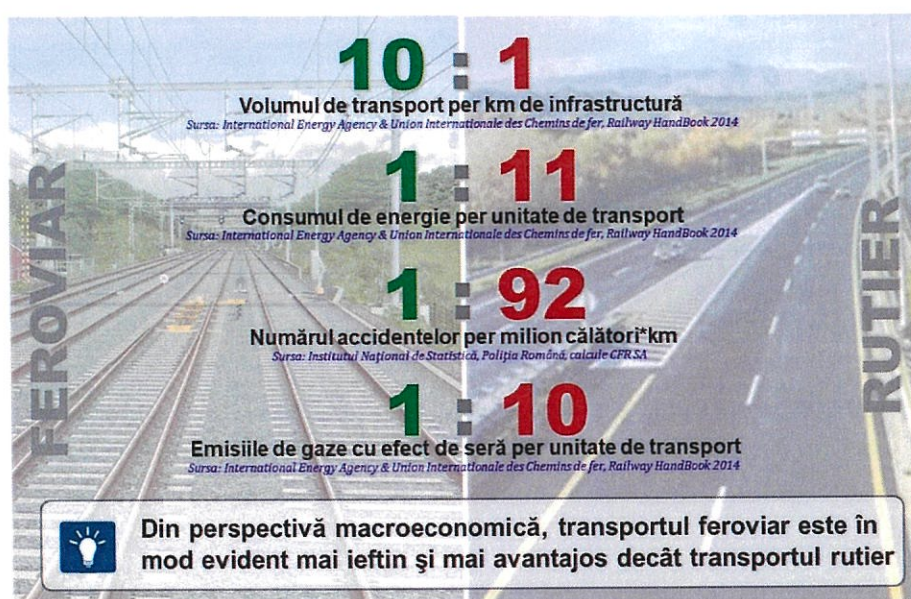


Figura 1 – Avantaje economice intrinseci ale transportului feroviar

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

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 International 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

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

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 alocările financiare asigurate trebuie să acopere integral costurile necesare, plus un profit suficient încât să permită dezvoltarea întreprinderii/întreprinderilor feroviare respective.

Având în vedere considerațiile prezentate, 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.

2.1.3 Beneficiile dezvoltării transportului feroviar din perspectiva intereselor economiei naționale

Considerentele prezentate anterior 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, 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, 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.

2.2 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.

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 alocarea de fonduri publice în perioada premergătoare atingerii pragului de sustenabilitate. Alocările de fonduri publice 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). Finanțarea 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 finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar are efecte directe privind limitarea artificială a competitivității transportului feroviar și migrarea clienților către transportul rutier, rezultă că

finanțarea 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 terestru prin generarea în mod artificial a unui dezavantaj competitiv major al transportului feroviar în raport cu cel rutier.

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 funcție 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:

Cap. 3	Prezentare generală a companiei și a mediului de business	19
3.1	Rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român	20
3.2	Funcționarea sistemului feroviar român	21
3.3	Obiectul de activitate al CFR SA - prezentare sintetică	21
3.4	Finanțarea publică a transportului feroviar	24
3.4.1	Probleme de principiu	24
3.4.2	Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar	23
3.4.2.1	Legislația europeană	23
3.4.2.2	Legislația națională	24
3.4.3	Finanțarea publică a infrastructurii feroviare	25
3.4.3.1	Prevederi legislative privind finanțarea publică a infrastructurii feroviare	25
3.4.3.2	Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare	26
3.5	Infrastructura feroviară - prezentare sintetică	28
3.5.1	Caracteristici principale	28
3.5.2	Degradarea infrastructurii feroviare	29
3.5.3	Utilizarea infrastructurii feroviare	31
3.6	Societăți afiliate	33

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.

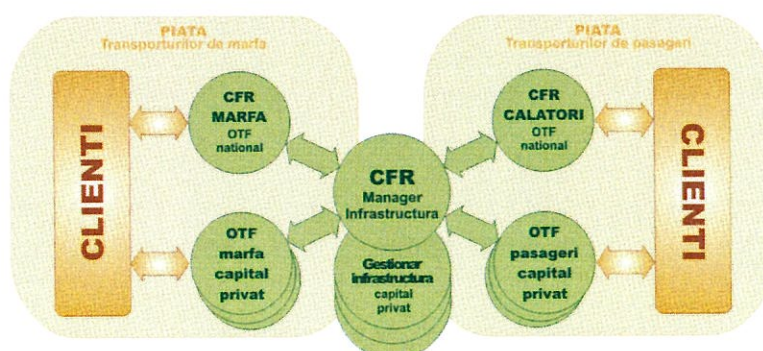


Figura 2 – Structura de principiu a sistemului feroviar român

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 care are încheiat cu administratorul infrastructurii un contract de acces la rețeaua feroviară. 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, asigură accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

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.

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 celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare publice și private, la parametrii stabiliți conform art. 16, prin activități de întreținere, reparații și reînnoire.
- d) Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare publice și private, în scopul îmbunătățirii performanțelor globale ale acesteia, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate a persoanelor și mărfurilor pe teritoriul României.
- e) Exploatarea patrimoniului administrat de companie. 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.
- h) 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.

i) 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.

j) 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 FINANȚAREA PUBLICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

3.4.1 Probleme de principiu

Studiile efectuate demonstrează că veniturile comerciale și costurile necesare ale companiilor feroviare variază în raport cu intensitatea traficului feroviar pe rețea. 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, aplicate în particular pentru administrarea infrastructurii feroviare, 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. Acest fapt conduce la necesitatea acoperirii costurilor necesare prin alocarea în acest scop a unor fonduri publice. Finanțarea publică necesară 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, 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.

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.

Mai mult decât atât, considerentele prezentate 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.

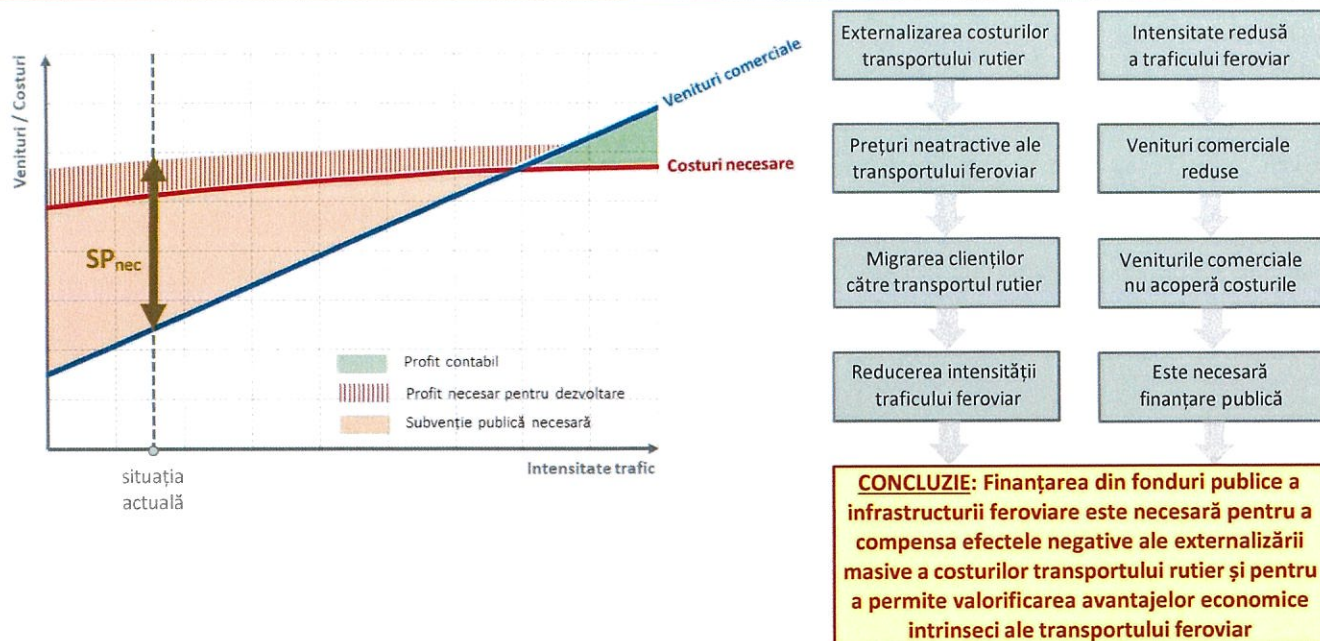


Figura 3 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a infrastructurii feroviare

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.

3.4.2 Principii legislative privind finanțarea publică a transportului feroviar

3.4.2.1 Legislația europeană

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.

Legislația europeană actuală se focalizează în principal asupra legiferării mecanismelor de finanțare publică a transportului în domeniul administrării infrastructurii feroviare, prin Directiva 2012/34/UE⁴, și în domeniul transportului feroviar de călători, prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007⁵.

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.”

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. 2015/909⁶. Acest regulament reprezintă un act de

⁴ 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.

⁵ 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 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 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016

⁶ 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

punere în aplicare al prevederilor Directivei 2012/34/UE.

3.4.2.2 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. 202/2016⁷. 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. 12/1998⁸. 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.

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

⁷ 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

⁸ 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

3.4.3 Finanțarea publică a infrastructurii feroviare

3.4.3.1 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. 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.

Veniturile proprii 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.

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

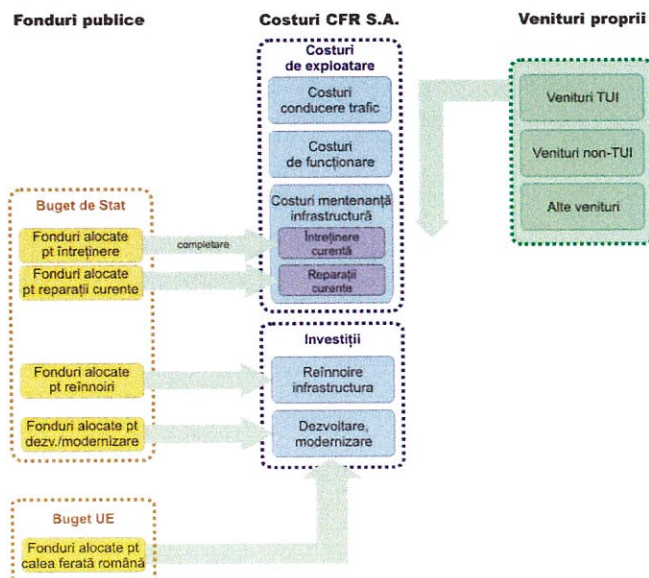


Figura 4 - Schema de principiu privind acoperirea costurilor necesare ale administratorului infrastructurii feroviare

Sursa: Strategia de dezvoltare 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.

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 asigurate 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. Din nefericire, acest tarif este mult 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 Consiliului de Administrație al CFR SA.

3.4.3.2 Practica finanțării publice a infrastructurii feroviare

În perioada 2012 – 2020 s-a evidențiat 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.

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 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 actul adițional pe 2024 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, aprobat prin HG nr. 1460/2024.

Tabelul 1 – 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	3.051.251	5.314.452	5.378.226	18.386.575
Fonduri alocate	1.381.365	1.939.746	1.975.261	3.186.983	3.831.314	12.314.669
Acoperire necesar	68,86%	73,57%	64,74%	59,97%	71,24%	66,98%
Deficit finanțare	-624.661	-696.874	-1.075.990	-2.127.469	-1.546.913	-6.071.907
Reparații curente						
Fonduri necesare	246.020	246.575	237.432	250.000	236.133	1.216.160

Fonduri alocate	36.665	41.873	53.030	47.727	50.710	230.005
Acoperire necesar	14,90%	16,98%	22,33%	19,09%	21,48%	18,91%
Deficit finanțare	-209.355	-204.702	-184.402	-202.273	-185.423	-986.155
Reînnoire						
Fonduri necesare	363.824	654.572	1.020.073	1.635.177	2.314.594	5.988.240
Fonduri alocate	103.140	104.024	103.246	117.276	89.960	517.646
Acoperire necesar	28,35%	15,89%	10,12%	7,17%	3,89%	8,64%
Deficit finanțare	-260.684	-550.548	-916.827	-1.517.901	-2.224.634	-5.470.594
TOTAL fonduri publice						
Fonduri necesare	2.615.870	3.537.767	4.308.756	7.199.629	7.928.953	25.590.975
Fonduri alocate	1.484.505	2.043.770	2.078.507	3.304.259	3.921.274	13.062.319
Acoperire necesar	56,75%	57,77%	48,24%	45,89%	49,46%	51,04%
Deficit finanțare	-1.131.365	-1.493.997	-2.230.249	-3.895.370	-4.007.680	-12.528.656

Sursa: act adițional pe 2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025

După cum se observă se preconizează menținerea unui nivel foarte redus de acoperire a necesarului de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare. 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 12.528 miliarde lei, ceea ce înseamnă o medie anuală de 2,5 miliarde lei/an. Această creștere semnificativă reprezintă în primul rând rezultatul finanțării publice insuficiente a infrastructurii feroviare, care a condus la creșterea necesarului de finanțare.

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, 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 INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ - PREZENTARE SINTETICĂ

3.5.1 Caracteristici principale

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

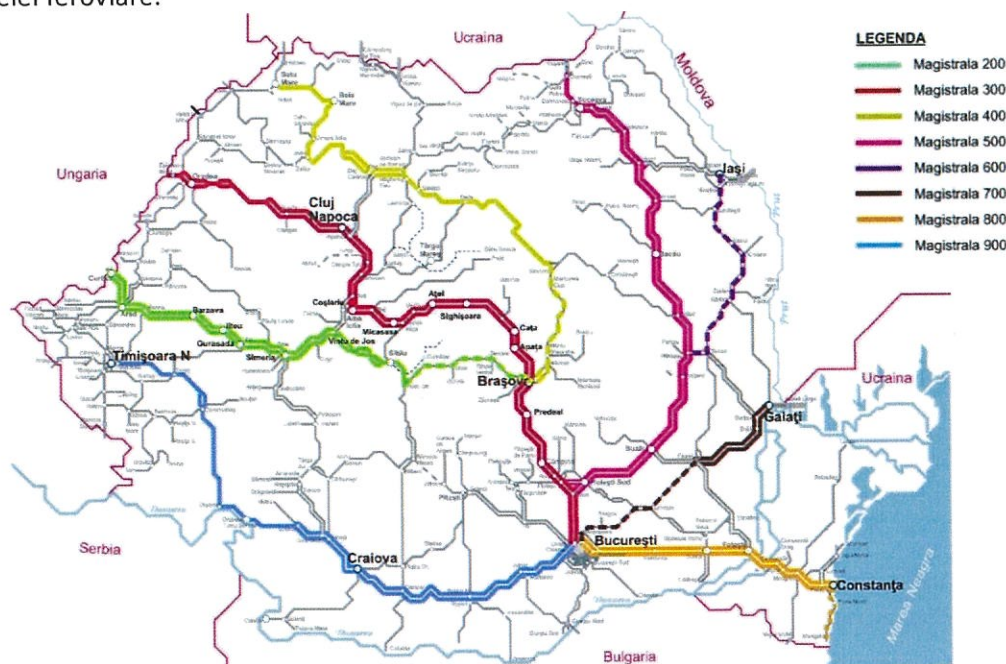


Figura 5 – Rețeaua feroviară română

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 2 – 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 cu populația, 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 3 – 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	559
19.	Instalații CEM	39
20.	Instalații MACT	18
21.	Instalații de asigurare	296
22.	Instalații BLA	965
23.	Instalații de semnalizare automată la treceri la nivel	1.195

Sursa: Documentul de Referință al Rețelei CFR 2024 - 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.

3.5.2 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 4 – Elemente ale infrastructurii feroviare publice care au depășit termenele de scadență la reînnoire

Elementele infrastructurii feroviare publice	U.M.	Existente în anul 2024	Scadente la reînnoire			
			Anul 1990		Anul 2024	
			Nr U.M.	[%]	Nr U.M.	[%]
Linii curente și directe (lungime desfășurată)	km.	13 441	1 364	10,1	9 877	73,48
Poduri	buc.	4 559	1 171	25,7	2 776	60,89
Podete	buc.	13 110	1 119	8,5	8 489	64,75
Terasamente	km.	15 107	116	0,8	9 623	63,70
Tuneluri	buc.	188	24	12,8	101	53,72
Instalații de semnalizare în stații (SCB)	buc.	1 003	386	37,7	894	89,13
Instalații de semnalizare în linie curentă (BLA)	km.	7 874	2 750	34,9	6 275	79,69
Linii electrice de contact	km.	10 506	770	9,2	8 064	76,76
Linii electrice joasă tensiune (LES, LEA)	km.	4 838	2 965	76,4	4 000	82,67
Substații de tracțiune electrică	buc.	77	7	9,6	53	68,83
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	173	0	0,0	119	80,35

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. Aproape 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 fluența 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 peste 70% din numărul total de poduri și podete au durata normală de funcționare expirată⁹, 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.

⁹ 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 ale administratorului infrastructurii feroviare sunt practic direct proporționale cu parcursul total al trenurilor pe rețeaua feroviară aflată în administrarea acestuia.

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

Graficele din figura următoare prezintă evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română în perioada 1989-2024. 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: 21,80 trenuri/zi
- trafic de călători: 16,46 trenuri/zi
- trafic de marfă: 5,34 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.

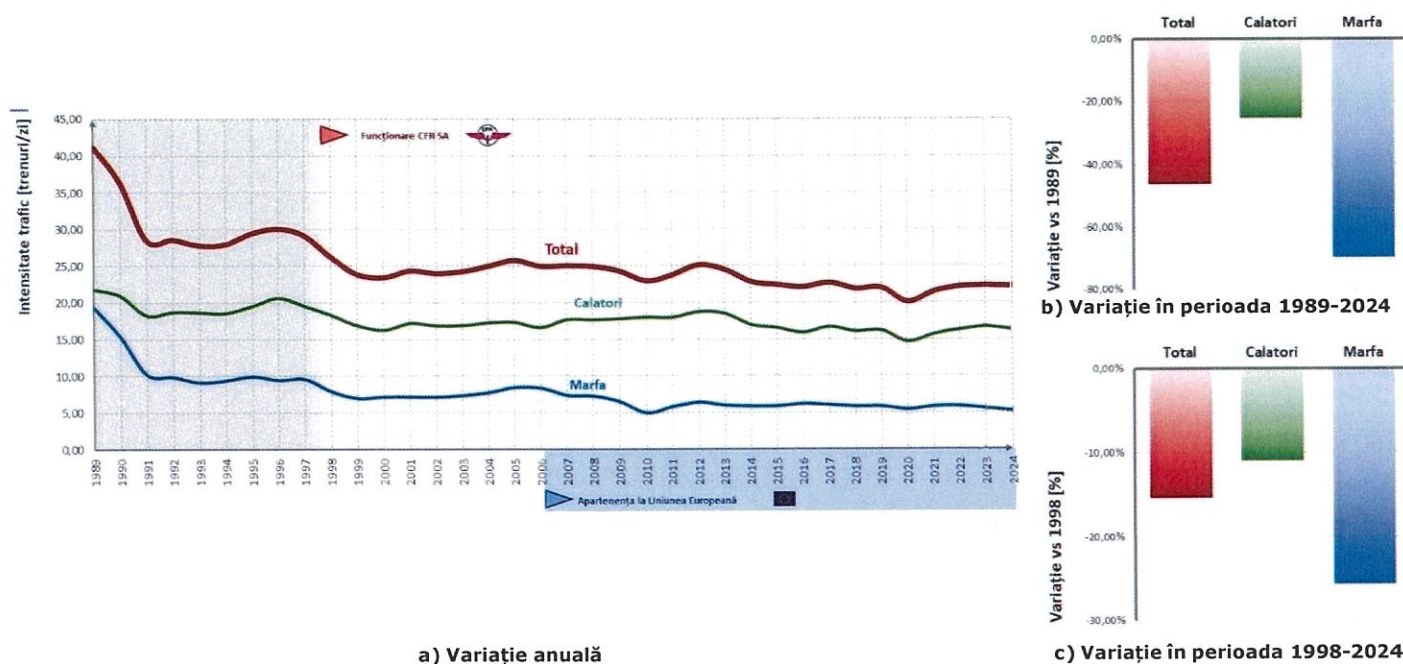


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară română

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 aprox. 88%, intensitatea traficului feroviar de călători a scăzut doar cu aprox. 25%. 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.

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

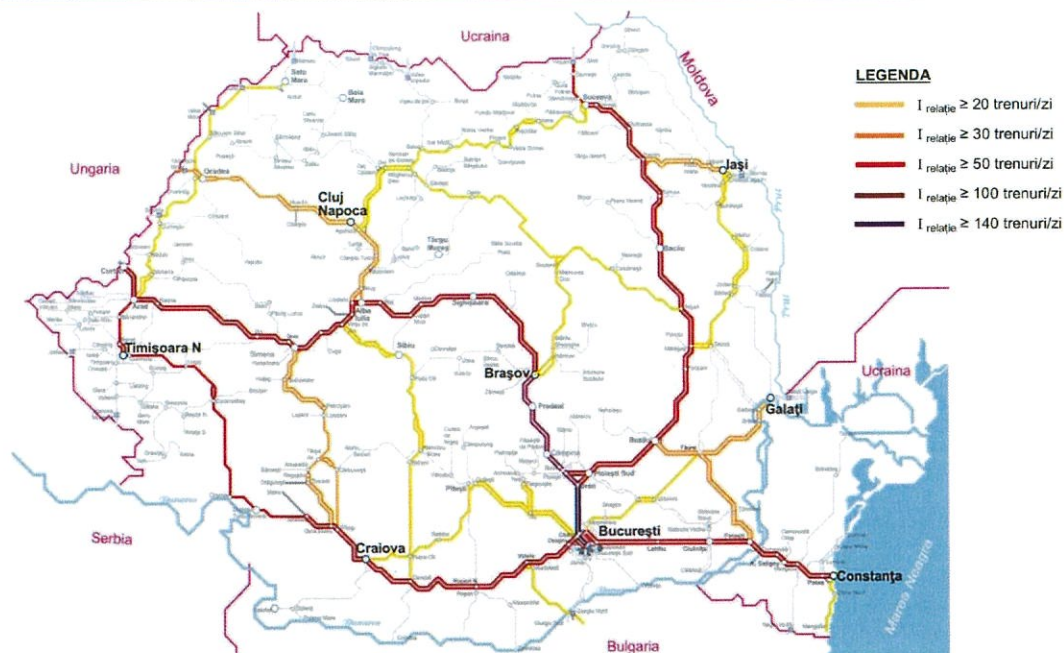


Figura 7 – Relații de transport cu intensitate ridicată a traficului feroviar

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.

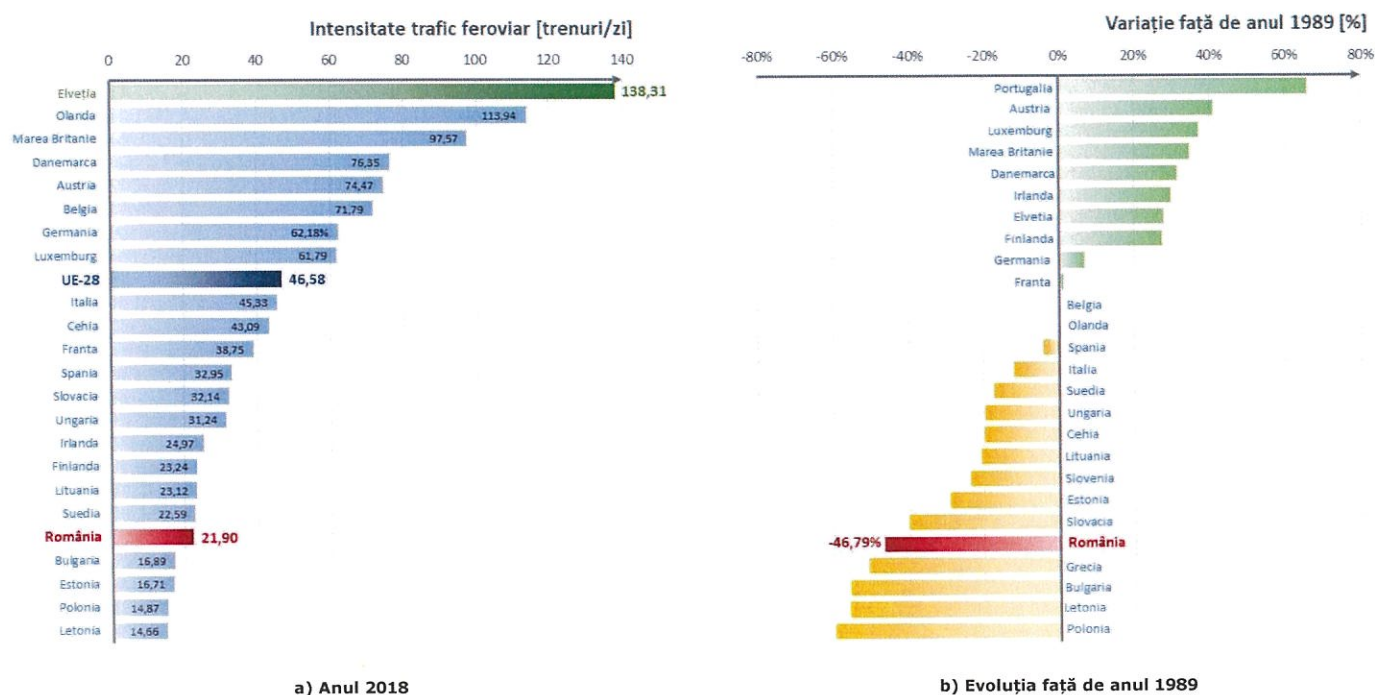


Figura 8 – Intensitatea traficului pe rețele feroviare din Europa

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.

3.6 SOCIETĂȚI AFILIATE

În perioada 2001 - 2004 au fost înființate filiale ale CFR SA (*denumită în continuare CFR SA*) prin externalizarea activităților conexe activității de administrare a infrastructurii feroviare, respectiv activitățile de producție industrială, de întreținere, reparații și servicii, care au fost organizate ca societăți comerciale (*potrivit Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale*).

Capitalul social al acestor societăți a fost constituit prin aporturi în natură (*imobilizări*) și în numerar de la CFR SA, care deține calitatea de acționar unic. Înființarea filialelor a avut la bază considerente economice și tehnice existente la nivelul anilor 2001 – 2004 care, în mod firesc, s-au modificat/schimbat odată cu evoluția sistemului feroviar în ansamblu. Pe lângă acest aspect și situația economică generală existentă în anumite perioade de după înființarea filialelor a condus la necesitatea reorganizării activității acestor filiale. Situația economico - financiară a CFR SA, generată în principal de subfinanțarea accentuată din perioada 2007-2010 și de efectele crizei economice, a determinat demararea unui proces de reorganizare și restructurare și în zona filialelor prin adoptarea unor măsuri de restructurare a activității în scopul restabilirii echilibrului funcțional și adoptarea unor decizii privind viitorul pe termen mediu și lung al acestora.

Ca urmare a prevederilor Memorandumului de Înțelegere aferent Acordului Stand - By semnat în anul 2011 între Guvernul României și Fondul Monetar Internațional, Banca Mondială și Comisia Europeană în cadrul măsurilor monitorizate aferente, CFR SA a realizat fuziunea prin absorbție cu Societățile „Sere și Pepiniere CFR”-SA și „Întreținere Mecanizată a Căii Ferate”-SA. Procedura a fost finalizată la 10.10.2016 data la care au fost radiate cele două societăți afiliate de la Oficiul Național al Registrului Comerțului. Începând cu data de 11.10.2016, CFR SA a preluat activitatea celor două societăți, personalul, precum și activul și pasivul acestora.

În prezent, CFR SA este acționar unic al Societăților: Electrificare „CFR” S.A., Informatica Feroviară S.A. și Tipografia Filaret S.A.

În conformitate cu legislația de înființare și funcționare (*H.G. nr. 581/1998 și O.U.G. nr. 12/1998, cu modificările și completările ulterioare*) și cu prevederile Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, CFR SA, în calitate de administrator, dezvoltă, administrează și întreține infrastructura feroviară, asigurând și managementul operațional al acesteia.

Prin raportare la reglementările legale aplicabile începând cu anul 2016 și la contextul economic actual este necesară crearea unui sistem integrat de management și coordonare a activităților CFR SA și a societăților afiliate în scopul oferirii clienților (*operatorilor de transport feroviar de marfă și călători*) servicii de o calitate cât mai bună, la costuri cât mai reduse.

În acest sens, în anul 2021, CFR SA a demarat procesul de reintegrare a activității filialelor la care este acționar unic pentru Electrificare „CFR” S.A..

CAP. 4 ASPECTE RELEVANTE PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A COMPANIEI ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

Cap. 4 Aspecte relevante privind activitatea de administrare a companiei în perioada analizată	34
4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată	35
4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată	36
4.3 Priorități strategice stabilite de Consiliul de Administrație privind dezvoltarea companiei.....	42
4.3.1 Obiective strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	42
4.3.1.1 Obiective strategice generale	42
4.3.1.2 Obiective strategice specifice	43
4.3.2 Acțiuni strategice privind dezvoltarea companiei și a infrastructurii feroviare	44
4.3.2.1 Acțiuni strategice privind creșterea veniturilor companiei	44
4.3.2.2 Acțiuni strategice privind reducerea costurilor companiei	45
4.3.2.3 Acțiuni strategice privind integrarea în spațiul feroviar unic european.....	45
4.3.3 Măsuri necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei.....	46
4.3.3.1 Internalizarea costurilor externe ale transportului rutier.....	46
4.3.3.2 Implementarea planului de acțiune pentru transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport	47
4.3.3.3 Finanțarea adecvată din fonduri publice a infrastructurii feroviare	48
4.4 Principalele decizii ale Consiliului de Administrație în perioada analizată	50

4.1 COMPONENTA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

CFR SA este persoană juridică română cu capital integral de stat, organizată ca societate pe acțiuni, întreprindere publică administrată potrivit sistemului unitar printr-un consiliu de administrație format din 7 membri, conform prevederilor Actului constitutiv al CFR SA. Drepturile statului, ca unic acționar, sunt exercitate de Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, autoritate publică tutelară în sensul prevederilor art.2 alin.3 lit.b) din OUG nr. 109/2011.

În anul 2024, CFR SA a fost administrată de un Consiliu de Administrație format din 7 membri neexecutivi, numiți, urmare a finalizării procedurii de selecție, de către Adunarea Generală a Acționarilor companiei prin Hotărârea nr. 7 din 13.02.2023 pentru o perioadă de 4 (*patru*) ani (14.02.2023 – 13.02.2027), în temeiul prevederilor art. 14 alin. (5) lit. b) din Actul constitutiv al CFR SA actualizat, ale art. 111 alin. (2) lit. b) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare și în conformitate cu prevederile art. 29 alin. (9) din OUG nr. 109/2011, în vigoare la data numirii. Componenta Consiliului de Administrație este următoarea:

- Chiper Marian-Marius;
- Damian Ion;
- Mocanu Mihaela;
- Mitan Dorin;
- Țenea Diana-Doina;
- Udriște Gheorghe;
- Zamfir Marian.

În perioada 01.01.2024 – 30.04.2024 funcția de Președinte al Consiliului de Administrație al CFR SA a fost exercitată de dl. Gheorghe Udriște, numit prin Hotărârea CA nr. 52 din 04.09.2023.

În perioada 01.05.2023 – 20.04.2024 funcția de Președinte al Consiliului de Administrație al CFR SA a fost exercitată de dl. Dorin Mitan, numit prin Hotărârea CA nr. 6 din 23.04.2024.

În perioada 21.06.2024 – 31.12.2024 funcția de Președinte al Consiliului de Administrație al CFR SA a fost exercitată de dna. Țenea Diana-Doina, numită prin Hotărârea CA nr. 9 din 20.06.2024.

Prin Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 31 din 17.02.2023 s-au numit, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016 cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu prevederile Legii nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, membrii comitetelor consultative din cadrul Consiliului de Administrație al CNCF „CFR” - SA, în următoarea componență:

Comitetul de Nominalizare și Remunerare:

- | | |
|----------------------------|--------------|
| - Dl. Chiper Marian-Marius | - Președinte |
| - Dna. Țenea Diana-Doina | - Membru |
| - Dl. Udriște Gheorghe | - Membru |

Comitetul pentru Audit:

- | | |
|-----------------------|--------------|
| - Dna. Mocanu Mihaela | - Președinte |
| - Dl. Zamfir Marian | - Membru |

Prin Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 8 din 11.06.2024 a fost constituit în cadrul Consiliului de Administrație al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA în conformitate cu prevederile art. 34 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice cu modificările și completările ulterioare, *Comitetul de gestionare a riscurilor*, în următoarea componență:

- | | |
|----------------------------|--------------|
| - Dl. Dorin Mitan | - Președinte |
| - Dl. Chiper Marian-Marius | - Membru |

4.2 ACTIVITATEA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În cursul anului 2024, activitatea Consiliului de Administrație al CFR SA s-a desfășurat în conformitate cu reglementările și dispozițiile legale aplicabile în vigoare, prevederile Actului constitutiv al societății, hotărârile Adunării Generale a Acționarilor companiei și prevederile contractelor de mandat încheiate.

Prin **Hotărârea nr. 1 din 23.01.2024** Consiliul de Administrație a avizat modificarea organigramei centralului CNCF „CFR”- SA și a aprobat constituirea parteneriatului dintre Consiliul Județean Bihor, pe de o parte, și CNCF „CFR”- SA, pe de altă parte, și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Dezvoltarea rețelei de tram-train metropolitan Oradea”.

Prin **Hotărârea nr. 2 din 09.02.2024** Consiliul de Administrație a avizat actualizarea, modificarea și completarea, conform legislației în vigoare, a inventarului bunurilor din domeniul public al statului prevăzute în Anexa nr. 16 la H.G nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, cu modificările și completările ulterioare, rezultat al inventarierii pe anul 2023.

De asemenea, a luat act de de informarea privind evoluția valorii Tarifului de Utilizare a Infrastructurii (TUI) începând cu 01.03.2024 precum și de informarea privind situația întocmirii proiectului Bugetului de Venituri și Cheltuieli al CNCF „CFR” – SA pe anul 2024.

Prin **Hotărârea nr. 3 din 12.02.2024** Consiliul de Administrație a avizat, în temeiul prevederilor art. 19 lit. a) din Statutul CNCF „CFR”- SA - Anexa nr. 1 la H.G. nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR”- SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare, proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - SA pentru anul 2024.

Prin **Hotărârea nr. 4 din 13.03.2024:**

- Consiliul de Administrație a avizat în temeiul prevederilor art. 19 lit. g) coroborat cu art. 18 alin. (8) din Statutul CNCF „CFR”- SA – Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” - SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare, Lista obiectivelor de investiții finanțate de la bugetul de stat prin titlul bugetar 55.01.12 „Investiții ale agenților economici cu capital de stat” pentru CNCF „CFR”- SA în anul 2024 la nivelul alocației comunicată de ordonatorul principal de credite, reprezentând Programul de investiții finanțat de la bugetul de stat.
- Consiliul de Administrație a aprobat, în temeiul prevederilor art. 19 lit. ș) din Statutul CNCF „CFR”- S.A. - Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR”- SA prin reorganizarea SNCFR cu modificările și completările ulterioare, al art. VII din OUG nr. 131/2023 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului feroviar, coroborate cu prevederile HG nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art.11[^]2 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, constituirea parteneriatului/asocierii dintre Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport public București - Ilfov, pe de o parte și CNCF „CFR”- SA, pe de altă parte și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Introducerea și ulterior, dezvoltarea serviciilor de tren urban și metropolitan București - Ilfov în Regiunea București - Ilfov” .
- Consiliul de Administrație a dispus recuperarea de la persoana/persoanele vinovate a prejudiciilor aduse companiei ca urmare a aplicării tuturor sentințelor civile definitive emise ulterior datei de 13.02.2023 prin care s-a dispus plata de către companie a unor despăgubiri către unii angajați sau foști angajați ai companiei.

Prin **Hotărârea nr. 5 din 02.04.2024** Consiliul de Administrație a avizat în temeiul prevederilor art. 19 lit. a) din Statutul CNCF „CFR”- SA - Anexa nr. 1 la H.G. nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR”- SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare, proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - SA pentru anul 2024, modificat și completat conform ultimelor reglementări legale, însoțit de „Planul de reorganizare, restructurare și redresare financiară”.

De asemenea, a aprobat, în temeiul prevederilor art. 19 lit. g), lit. i) și lit. l) din Statutul CNCF „CFR”- S.A. - Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR”- SA prin reorganizarea SNCFR cu modificările și completările ulterioare, Planul de Investiții pentru anul 2024 aferent obiectivelor de investiții cu finanțare externă

Prin **Hotărârea nr. 6 din 23.04.2024** Consiliul de Administrație a aprobat scoaterea din funcțiune și valorificarea prin vânzare de mijloace fixe din domeniului privat al CNCF „CFR”-SA, valorificarea, prin vânzare la Bursa Română

de Mărfuri, a stocurilor de deșeuri feroase provenite din lucrările de modernizare și reabilitare a unor părți din infrastructura feroviară-linii și instalații de cale ferată și a avizat închirierea unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CNCF „CFR” - SA.

Prin **Hotărârea nr. 7 din 24.05.2024** Consiliul de Administrație a luat act de execuția bugetului de venituri și cheltuieli la 31.12.2023 și a aprobat „Raportul administratorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA privind activitatea economico - financiară desfășurată în anul 2023 (elaborat conform prevederilor OMFP 2844/2016)” în vederea înaintării spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor împreună cu Situațiile financiare la 31.12.2023.

Prin **Hotărârea nr. 8 din 11.06.2024** Consiliul de Administrație a avizat, în temeiul prevederilor art. 19 lit. b) din Statutul CNCF „CFR” - SA – Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” - SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare și în conformitate cu prevederile art. XXXVII alin.7² din Legea nr. 296/2023 modificarea organigramei centralului companiei și organigramelor de la Sucursalele Regionale CF 1-8, în vederea prezentării pentru aprobare Adunării Generale a Acționarilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA.

Prin **Hotărârea nr. 9 din 20.06.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- în temeiul prevederilor art. 36 alin. (5) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, Raportul de evaluare privind activitatea directorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA în anul 2023;
- în temeiul prevederilor art. 55 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, în vederea prezentării Adunării Generale a Acționarilor, Raportul Administratorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA privind activitatea de administrare a companiei în perioada 01.07.2023 – 31.12.2023;
- în temeiul prevederilor art. 56 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, Raportul Administratorilor privind activitatea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA în anul 2023.

Prin **Hotărârea nr. 10 din 28.06.2024** Consiliul de Administrație a avizat, în temeiul prevederilor art. 19 lit. r) din Statutul CNCF „CFR” - SA – Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” - SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare, proiectul Actului adițional nr. 1 pentru anul 2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - SA pentru perioada 2021-2025, precum și, în temeiul prevederilor art. 3 alin. (6) din Statutul CNCF „CFR” - SA – Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” - SA prin reorganizarea SNCFR, cu modificările și completările ulterioare și a prevederilor art. 210 alin. (1) din Legea nr. 31/1990 privind societățile, cu modificările și completările ulterioare, majorarea capitalului social al CNCF „CFR” - SA, în vederea prezentării spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor a CNCF „CFR” - SA, conform legii.

De asemenea, a aprobat constituirea parteneriatului/asocierii dintre Asociația Metropolitană de Transport Public Iași și CFR SA, precum și încheierea Protocolului de implementarea proiectului „Extinderea Transportului Terestru prin dezvoltarea serviciilor de tren urban și metropolitan în Zona Metropolitană Iași” precum și, în temeiul prevederilor în temeiul prevederilor art. 19 lit. o) din Statutul CNCF „CFR” - SA - Anexa nr. 1 la HG nr. 581/1998 privind înființarea CNCF „CFR” - SA prin reorganizarea SNCFR cu modificările și completările ulterioare și în conformitate cu prevederile art. XXXVII alin. 7² din Legea nr. 296/2023, Procedura privind eliberarea din funcția de conducere a personalului conform prevederilor ART. XXXVII alin.(7) din Legea nr.296/2023.

Prin **Hotărârea nr. 11 din 19.07.2024** Consiliul de Administrație a aprobat reutilizarea și refolosirea și/sau scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe, ce aparțin domeniului privat al CRF SA.

De asemenea, Consiliul de Administrație a avizat închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație sau prin atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrare MTI și în concesiunea CFR SA, cu indexarea anuală, prin majorare a tarifelor și cu posibilitatea denunțării unilaterale a acestor contracte pe baza unei notificări prealabile a CFR SA.

Prin **Hotărârea nr. 12 din 07.08.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a mijloacelor fixe ce aparțin domeniului privat cu

actualizarea, modificarea și completarea, conform legislației în vigoare, a inventarului bunurilor din domeniul public al statului prevăzute în Anexa nr. 16 la H.G nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului,

- punerea în aplicare a organigramei centralului companiei și organigramelor de la Sucursalele Regionale CF 1-8, începând cu data de 01.09.2024,
- completarea/actualizarea Planului de Investiții pentru anul 2024 - *Sistem informatic „Alocarea capacităților de infrastructură” pentru elaborarea mersului de tren la CFR (elaborare software și achiziție echipamente hardware) în cadrul proiectului de tip „Centralizări electronice și electrodinamice”.*

Consiliul de Administrație a avizat, cu modificarea corespunzătoare a contractului de concesiune nr. 17408/2019, trecerea din domeniul public al statului în domeniul privat al statului și în administrarea CFR SA a unor bunuri aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR. De asemenea, a avizat închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrare MTI și în concesiunea CFR SA, cu indexarea anuală, prin majorare a tarifelor și cu posibilitatea denunțării unilaterale a acestor contracte pe baza unei notificări prealabile a CFR SA.

Prin **Hotărârea nr. 13 din 22.08.2024** Consiliul de Administrație a aprobat încheierea contractului sectorial de execuție lucrări aferente obiectivului de investiții *„Consolidare terasament km 226+500 - 227+000 linia CF 101 Pitești – Craiova (proiectare și execuție)”*, cu SC INTENS PREST SRL, precum și reutilizarea și refolosirea, respectiv scoaterea din funcțiune, casarea și valorificarea, după caz, a unor mijloace fixe.

Consiliul de Administrație a avizat:

- situațiile financiare consolidate la 31.12.2023, în vederea depunerii la unitățile teritoriale ale Ministerului Finanțelor pentru exercițiul financiar încheiat la 31.12.2023, care să fie depuse care să fie depuse împreună cu Raportul consolidat al administratorilor pentru anul 2023 și Raportul de audit aferent situațiilor financiare consolidate pentru anul 2023,
- programul de investiții finanțate din surse proprii CNCF „CFR” SA pe anul 2024” și a mandatat Directorul General al CNCF „CFR” SA ca după aprobarea programului de investiții finanțate din surse proprii de către AGA să aprobe filele de program investiții finanțate din surse proprii CNCF „CFR” SA aferente anului 2024, repartizate pentru fiecare SRCF și Direcțiile responsabile din Centralul CFR SA și să aprobe pe baza notelor de fundamentare reșezări, redistribuiri, suplimentări sau diminuări ale alocațiilor bugetare ale filelor de program investiții finanțate din surse proprii,
- trecerea din domeniul public al statului în domeniul privat al statului a unui bun aflat în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA, pentru scoaterea din funcțiune, valorificării și, după caz, casării,
- închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație/atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport, aflate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și în concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA.

Prin **Hotărârea nr. 14 din 12.09.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a mijloacelor fixe ce aparțin domeniului privat al CFR SA,
- constituirea parteneriatului dintre Municipiul Piatra Neamț și CFR SA și încheierea Protocolului de implementare a proiectului *„Regenerare urbană a zonei Gara Veche - Amenajare Parc Liniar între str. Plăieșului și str. Izvoare”*,
- completarea/actualizarea Planului de Investiții pentru anul 2024 aferent obiectivelor de investiții finanțate din fonduri externe - *„Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviară – Lot 1, 2, 3, 4, 5, 8” și „Platforma software pentru gestiunea colaborativă a proiectelor și lucrărilor de investiții”*,
- demararea procedurii de achiziție publică referitoare la achiziția de energie electrică pentru consumul propriu al SRCF Galați pentru o perioadă de 12 luni calendaristice și încheierea contractului cu ofertantul declarat câștigător.

Consiliul de Administrație a avizat achiziția de servicii de asistență juridică și reprezentare cod CPV 79110000-8 și 79111000-5 în dosarele arbitrale nr. 28772/HHB și nr. 28773/HHB, aflate pe rolul Curții Internaționale de Arbitraj Paris și închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice

a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și în concesiunea CFR SA.

Prin **Hotărârea nr. 15 din 14.10.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe ce aparțin domeniului privat al CNCF „CFR”-SA,
- constituirea parteneriatelor dintre:
 - Municipiul București și CFR SA și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Dezvoltarea serviciilor de tren urban pe semi-inelul feroviar de nord”
 - Municipiului Sibiu și CFR SA și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Introducere a transportului electric – Tren Periurban Sibiu”
 - Municipiul Cluj-Napoca și CFR SA și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții, Componenta 2. Tren Metropolitan Cluj”.și mandatarea Directorului General al CFR SA pentru semnarea actelor adiționale care vor fi încheiate ulterior,
- mandatarea Directorului General al CFR SA să negocieze și să semneze Contractul Colectiv de Muncă la nivel de unitate pe anii 2024 - 2025 sau un act adițional la Contractul Colectiv de Muncă în vigoare.

Consiliul de Administrație a avizat trecerea din domeniul public al statului în domeniul privat al statului a unor bunuri aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA, pentru scoaterea din funcțiune, în vederea valorificării și, după caz, casării și închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație/ atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA.

De asemenea, Consiliul de Administrație a luat act de Raportul Directorilor privind activitatea din trimestrul II 2024, prezentat Consiliului de Administrație în conformitate cu prevederile art. 54 din *OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice*.

Prin **Hotărârea nr. 16 din 29.10.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin vânzare a unor mijloace fixe, cuprinse în anexa nr. 1 și anexa nr. 3 ce aparțin domeniului privat al CFR SA,
- încheierea contractului sectorial de execuție lucrări aferente obiectivului de investiții „Electrificare linie de cale ferată Doaga – Tecuci – Barboși, inclusiv Dispecer feroviar Galați – finalizare lucrări în substația de tracțiune electrică 110/25 kV Hanu Conachi”, cu IMSAT SA București,
- încheierea contractului sectorial de consultanță și supervizare a proiectării și execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța – Etapa IA, Valul lui Traian”, cu Asocieria BAICONS IMPEX SRL – AREX LIDER COMPANY, Lider de asociere BAICONS IMPEX SRL.

Consiliul de Administrație a avizat:

- trecerea din domeniul public al statului în domeniul privat al statului a unor bunuri aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA, pentru scoaterea din funcțiune, în vederea valorificării și, după caz, casării,
- introducerea unui obiectiv nou în Programul de investiții finanțate din surse proprii CFR SA pe anul 2024, „Reparatie capitala viaduct km.16+303 (Telcișor), pe Linia CF 422, între stațiile Telciu-Fiad”,
- schimbarea denumirii punctului de lucru stația de cale ferată Jiu în stația de cale ferată Jiu Vechi,
- închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA.

Prin **Hotărârea nr. 17 din 14.11.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- modificarea în structura a unor elemente de cheltuială din bugetul de venituri și cheltuieli al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”- SA aprobat pentru anul 2024,

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe ce aparțin domeniului privat al CFR SA,
- completarea/actualizarea Planului de Investiții pentru anul 2024 aferent obiectivelor de investiții finanțate din fonduri externe cu proiectul „Consultanță și supervizare în domeniul managementului execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: km 614-Gurasada, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava - Cap Y Ilteu”- lot 2”,
- încheierea contractelor sectoriale de proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții „Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România” - Lot SRCF BRAȘOV, Stațiile AIUD, RĂZBOIENI și TEIUȘ, cu SC DRUM ASFALT SRL, având ca subcontractanți pe SC CONSIG PROIECT SRL și SC SAN ELECTROTERM GRUP SRL, și ca terț susținător pe HOMLOK ZRT – HU.

Consiliul de Administrație a avizat trecerea din domeniul public al statului în domeniul privat al statului și în administrarea CFR SA a unor bunuri aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA, în vederea reutilizării și refolosirii, respectiv scoaterii din funcțiune, casării și valorificării, după caz și închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație/ atribuire directă, a unor locații (spații și teren) care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA.

De asemenea, Consiliul de Administrație a luat act de Raportul Directorilor privind activitatea din trimestrul III 2024, prezentat Consiliului de Administrație în conformitate cu prevederile art. 54 din OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice.

Prin **Hotărârea nr. 18 din 02.12.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe ce aparțin domeniului privat al CFR SA,
- încheierea contractului sectorial de execuție lucrări aferent obiectivului de investiții: „Reparații poduri km 111+025 Linia CF 101 Pitești – Craiova și km 2+100 Linia CF 102 Golești – Bradu de Sus” (proiectare și execuție) cu SC INTENS PREST SRL, având ca subcontractanți SPIACT CRAIOVA SA și PRO AMI'S CONSULTING SRL,
- încheierea contractelor sectoriale de lucrări aferente obiectivelor de investiții: LOT 1 „Modernizare treceri la nivel cu calea ferată pe raza SRCF Brașov (expertiză tehnică, DALI, proiectare și execuție) – TN km 26+050, linia 206, între stațiile Râșnov – Zărnești intersecție cu strada Uzini, orașul Zărnești” și LOT 2 „Modernizare treceri la nivel cu calea ferată, înzestrate cu bariere mecanice păzite, pe raza SRCF Brașov (expertiză tehnică, DALI, proiectare și execuție) – TN km 35+015, linia 319, în stația Odorhei intersecție cu strada Târgului, orașul Odorheiul Secuiesc” cu S.C. CONSTRUCȚII FERROVIARE MUREȘ S.A. având ca subcontractant TELECOMUNICAȚII „CFR” SA,
- oportunitatea încheierii contractului de prestări servicii cu SNTFC „CFR Călători” SA, având ca obiect eliberarea legitimațiilor de călătorie pe calea ferată română, cu an de valabilitate 2025, pentru angajații CNCF „CFR” SA și membrii de familie ai acestora,
- valorificarea, prin vânzare la Bursa Română de Mărfuri, a stocurilor de deșeuri feroase provenite din lucrările de modernizare și reabilitare a unor părți din infrastructura feroviară - linii și instalații de cale ferată,
- Acordul nr. 1/5878 /27.11.2024, privind modul de utilizare a fondului de 5% aplicat asupra valorii cheltuielilor cu salariile în vederea efectuării unor cheltuieli sociale conform art. 25 alin. (3) lit. b) din Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal și mandatează Directorul General al CFR SA să semneze Actul Adițional la Contractul Colectiv de Muncă la nivel de unitate în vigoare, din partea angajatorului, urmând ca după aprobarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli pe anul 2025 al CFR SA să se demareze discuțiile pentru semnarea unui nou Contract Colectiv de Muncă la nivel de unitate.

Consiliul de Administrație a avizat închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație/ atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA.

De asemenea, Consiliul de Administrație a luat dispus efectuarea unei misiuni de audit ad-hoc cu privire la posibilele conflicte de interese si/sau incompatibilități ale persoanelor din cadrul Companiei care sunt numite ca

administratori ai altor societăți.

Prin **Hotărârea nr. 19 din 17.12.2024** Consiliul de Administrație a aprobat:

- referatul privind ajutoarele sociale pentru salariații CFR SA,
- actualizarea „*Condițiilor minime de pregătire și vechime în vederea încadrării și promovării personalului CNCF „CFR”-SA*” convenite de administrația CFR SA împreună cu federațiile sindicatelor reprezentative,
- scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe ce aparțin domeniului privat al CFR SA,
- achiziționarea pe platforma electronică a Bursei Române de Mărfuri – ringul energiei electrice, a cantității de energie electrică necesară alimentării tuturor punctelor de consum și încheierea contractelor de furnizare la nivelul Sucursalelor RCF 1-8,
- achiziționarea pe platforma electronică a Bursei Române de Mărfuri – ringul gazelor naturale, a cantității de gaze naturale pentru utilități, necesare alimentării tuturor punctelor de consum și încheierea contractelor de furnizare la nivelul Sucursalelor RCF 1-8.

Consiliul de Administrație a avizat:

- desființarea haltei de mișcare Gălănești și desființarea a 4 (patru) posturi de revizor,
- închirierea pe o perioadă de 5 ani, prin licitație/ atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA,
- raportul de audit intern ad-hoc cu tema „*Auditarea modului de derulare a procedurilor de numire a membrilor provizorii în AGA și CA aplicate filialelor CNCF „CFR”- SA*” și Raportul de audit intern cu tema „*Evaluarea modului de implementare a proiectelor cu finanțare externă*”,
- Planul anual de audit intern 2025, Referatul de justificare a modului de selectare a misiunilor de audit intern care au fost cuprinse în Planul de audit intern pentru anul 2025, Planul multianual de audit intern 2025-2028 și Referatul de justificare a modului de selectare a misiunilor de audit intern care au fost cuprinse în Planul multianual de audit intern pentru perioada 2025-2028,

De asemenea, Consiliul de Administrație a luat act de informarea privind derularea contractului de prestări servicii de informatică încheiat de către CNCF „CFR” – SA cu Societatea „Informatică Feroviară” SA și a dispus efectuarea unei analize comparative a tarifelor serviciilor prestate de Societatea „Informatică Feroviară” SA pentru CNCF „CFR” – SA și de către alți furnizori pentru servicii informatice similare.

În anul 2024 Consiliul de Administrație al CNCF „CFR” – SA a ținut un număr de 19 ședințe și a emis 120 de decizii, luând în discuție 288 de referate de aprobare/avizare și informare.

4.3 PRIORITĂȚI STRATEGICE STABILITE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE PRIVIND DEZVOLTAREA COMPANIEI

Un obiectiv de bază al activității Consiliului de Administrație în perioada 1.07.2024 – 31.12.2024 a constat în implementarea planului strategic privind dezvoltarea companiei și infrastructurii feroviare, stabilit prin planul de administrare al companiei în perioada 2023-2027.

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.

4.3.1 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 cu interesele specifice ale CFR SA, compania care administrează infrastructura feroviară din România.

4.3.1.1 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.

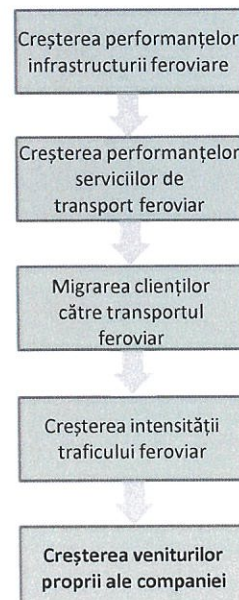
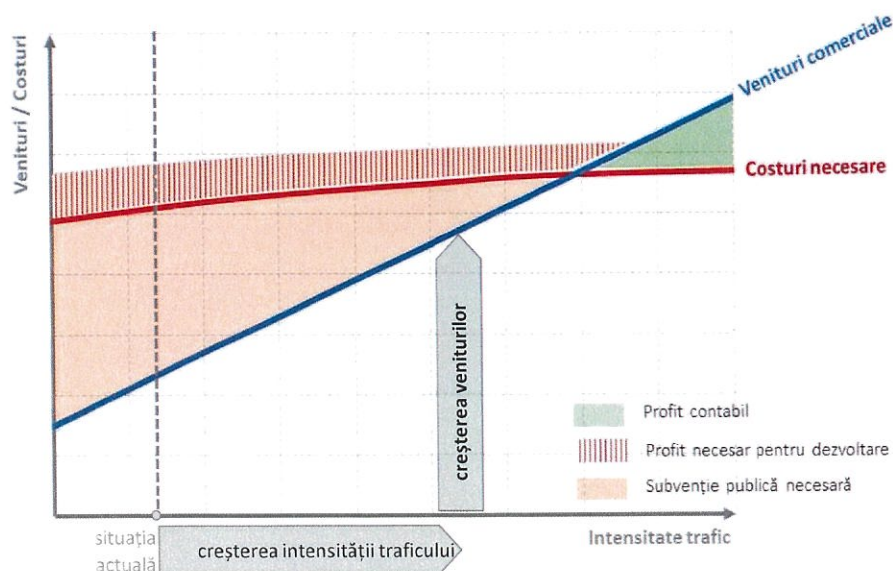


Figura 9 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a companiei

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.

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.

4.3.1.2 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 5 – 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

4.3.2 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.

4.3.2.1 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 6 – 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

4.3.2.2 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 7 – 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	

4.3.2.3 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 8 – 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

4.3.3 Măsurile 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.

4.3.3.1 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 funcție 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 a fost adoptată o lege privind tariful rutier, respectiv **Legea nr. 226/2023¹⁰, 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 funcție 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 funcție de distanță a transporturilor rutiere de marfă va fi dată de quantumul 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 accidente 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 funcție 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.

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.

4.3.3.2 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

¹⁰ 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

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. 1302/2021¹¹, care se referă la acțiuni care nu au fost realizate la termenele prevăzute.

4.3.3.3 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.

¹¹ Modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

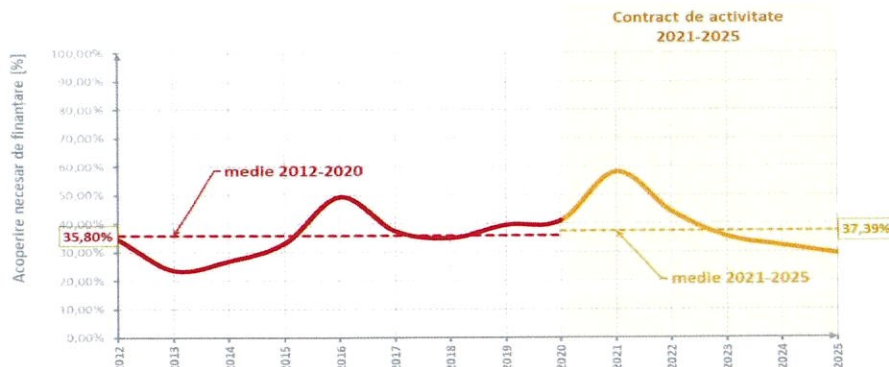


Figura 9 – Acoperirea necesităților de finanțare din fonduri publice

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 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 4.3.3.2 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.

4.4 PRINCIPALELE DECIZII ALE CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Activitatea Consiliului de Administrație al CFR în anul 2024 a condus la adoptarea unor decizii importante, printre care:

- avizarea proiectului Bugetului de Venituri și Cheltuieli al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru anul 2024 însoțit de „Planul de reorganizare, restructurare și redresare financiară”.
- avizarea modificării organigramei centralului CNCF „CFR” - SA
- aprobarea constituirii parteneriatului dintre Consiliul Județean Bihor, pe de o parte, și CNCF „CFR” - SA, pe de altă parte, și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Dezvoltarea rețelei de tram-train metropolitan Oradea”.
- aprobarea constituirii parteneriatului/asocierii dintre Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport public București - Ilfov, pe de o parte și CNCF „CFR” - SA, pe de altă parte și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Introducerea și ulterior, dezvoltarea serviciilor de tren urban și metropolitan București - Ilfov în Regiunea București - Ilfov”.
- aprobarea constituirii parteneriatului/asocierii dintre Asociația Metropolitană de Transport Public Iași, pe de o parte și CNCF „CFR” - SA, pe de altă parte, precum și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Extinderea Transportului Terestru prin dezvoltarea serviciilor de tren urban și metropolitan în Zona Metropolitană Iași”.
- avizarea actualizării, modificării și completării inventarului bunurilor din domeniul public al statului prevăzute în Anexa nr. 16 la H.G nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, cu modificările și completările ulterioare, rezultat al inventarierii pe anul 2023.
- avizarea proiectului de Act adițional nr. 1 pentru anul 2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - SA pentru perioada 2021 - 2025.
- aprobarea scoaterii din funcțiune și valorificarea prin vânzare de mijloace fixe din domeniului privat al CNCF „CFR” - SA.
- aprobarea valorificării, prin vânzare la Bursa Română de Mărfuri, a stocurilor de deșeuri feroase provenite din lucrările de modernizare și reabilitare a unor părți din infrastructura feroviară-linii și instalații de cale ferată.
- avizarea închirierii unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrarea MTI și în concesiunea CNCF „CFR” - SA.
- avizarea trecerii, prin promovarea unui act normativ, din domeniul privat al statului în domeniul public al statului a unor bunuri aflate în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și concesiunea CNCF „CFR” - SA pentru scoaterea din funcțiune, în vederea valorificării și, după caz, casării.
- aprobarea demarării procedurilor pentru încheierea de contracte de execuție pentru diverse obiective de investiții ale CNCF „CFR” - SA.
- aprobarea tarifelor de închiriere bunuri imobile aparținând CFR SA - spații pentru birouri și terenuri, aflate pe raza de activitate a Sucursalelor Regionale CF 1-8.
- aprobarea tarifelor pentru contractul de prestări servicii „Efectuarea stagiului de practică în producție”.
- avizarea Programului de investiții finanțat de la bugetul de stat CNCF „CFR” - SA , aferent titlului bugetar 55.01.12 - „Investiții ale agenților economici cu capital de stat”.
- aprobarea demarării procedurii pentru achiziția lucrărilor de proiectare și execuție aferente obiectivelor de investiții „Electrificarea liniei feroviare Rădulești – Giurgiu Nord” și „Electrificare și Reabilitare linie de cale ferată Constanța – Mangalia”
- a luat act de informarea cu privire la situația tranzacțiilor încheiate de CNCF „CFR” - SA în perioada -01.07.2023 – 31.12.2023 potrivit prevederilor art. 52 din Ordonanța de Urgență nr.109/2011.
- a luat act de informarea cu privire la rezultatele activității de control financiar de gestiune din anul 2023.
- a luat act de măsurile întreprinse de managementul CNCF „CFR” - SA privind conformarea și punerea în aplicare

a a prevederilor Legii nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal – bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung”.

- aprobarea Planului de Investiții pentru anul 2024 aferent obiectivelor de investiții cu finanțare externă
- avizarea situațiilor financiare la 31.12.2023 și execuția bugetului de venituri și cheltuieli la 31.12.2023
- aprobarea Raportului administratorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA privind activitatea economico - financiară desfășurată în anul 2023 (elaborat conform prevederilor OMFP 2844/2016).
- aprobarea Raportului CNCF „CFR” – SA pentru anul 2023 privind îndeplinirea obiectivelor în materie de guvernanta corporativă și transparență, precum și stadiul îndeplinirii planurilor financiare și nefinanciare asumate.
- aprobarea Raportului de evaluare privind activitatea directorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA în anul 2023;
- aprobarea Raportului Administratorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA privind activitatea de administrare a companiei în perioada 01.07.2023 – 31.12.2023;
- aprobarea Raportului Administratorilor privind activitatea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA în anul 2023.
- avizarea modificării organigramei centralului companiei și organigramelor de la Sucursalele Regionale CF 1-8.
- aprobarea procedurii privind eliberarea din funcția de conducere a personalului conform prevederilor ART. XXXVII alin. (7) din Legea nr. 296/2023.
- aprobarea actualizării Cartei auditului intern elaborată la nivelul CNCF „CFR” – SA”.
- avizarea Planurilor anuale și multianuale ale activității de audit.
- a luat act de informarea privind rezultatele activității de control financiar de gestiune trimestrul I – anul 2024.
- mandatarea conducerii executive a CNCF „CFR” – SA să solicite Agenției Naționale de Integritate un punct de vedere cu privire la clarificarea unui eventual conflict de interese a domnului Mitan Dorin, membru al Consiliului de Administrație.
- a luat act de informarea privind raportarea semestrială urmare misiunii de audit a Curții de Conturi a României cu tema „Performanța administrării infrastructurii portuare și a conectivității Portului Constanța la infrastructura națională de transport rutier și feroviar
- aprobarea majorarea capitalului social al CNCF „CFR”- SA.
- aprobarea demararea procedurilor de achiziție publică pentru diverse servicii necesare desfășurării activității CNCF „CFR”- SA.
- avizarea desființării unor unități de bază din sectorul Trafic în vederea eficientizării activităților de administrare a infrastructurii feroviare
- aprobarea ajutoarelor sociale pentru salariații CFR SA
- aprobarea punerii în aplicare a organigramei centralului companiei și organigramelor de la Sucursalele Regionale CF 1-8, începând cu data de 01.09.2024,
- aprobarea reutilizării, refolosirii și/sau scoaterea din funcțiune și valorificarea prin casare a unor mijloace fixe, ce aparțin domeniului privat al CFR SA, cu actualizarea, modificarea și completarea, conform legislației în vigoare, a inventarului bunurilor din domeniul public al statului prevăzute în Anexa nr. 16 la H.G nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului.
- avizarea închirierii pe o perioadă de 5 ani, prin licitație sau prin atribuire directă, a unor terenuri care aparțin infrastructurii feroviare publice a statului, fără elemente de transport aflate în administrare MTI și în concesiunea CFR SA, cu indexarea anuală, prin majorare a tarifelor și cu posibilitatea denunțării unilaterale a acestor contracte pe baza unei notificări prealabile a CFR SA.
- aprobarea completării/actualizării Planului de Investiții pentru anul 2024 cu:
 - sistem informatic „Alocarea capacităților de infrastructură” pentru elaborarea mersului de tren la CFR în cadrul proiectului de tip „Centralizări electronice și electrodinamice”.
 - obiectivele de investiții finanțate din fonduri externe - ”Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviară – Lot 1, 2, 3, 4,

- 5, 8" și „Platforma software pentru gestiunea colaborativă a proiectelor și lucrărilor de investiții”,
- obiectivele de investiții finanțate din fonduri externe - Consultanță și supervizare în domeniul managementului execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții: „Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h: Tronsonul 2: km 614-Gurasada, subtronsonul 2b: Cap Y Bârzava - Cap Y Ilteu” - lot 2”
 - aprobarea încheierii contractelor sectoriale de execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții:
 - „Consolidare terasament km 226+500 - 227+000 linia CF 101 Pitești – Craiova (proiectare și execuție)”,
 - „Electrificare linie de cale ferată Doaga – Tecuci – Barboși, inclusiv Dispecer feroviar Galați – finalizare lucrări în substația de tracțiune electrică 110/25 kV Hanu Conachi”,
 - „Reparații poduri km 111+025 Linia CF 101 Pitești – Craiova și km 2+100 Linia CF 102 Golești – Bradu de Sus” (proiectare și execuție),
 - LOT 1 „Modernizare treceri la nivel cu calea ferată pe raza SRCF Brașov (expertiză tehnică, DALI, proiectare și execuție) – TN km 26+050, linia 206, între stațiile Râșnov – Zărnești intersecție cu strada Uzinii, orașul Zărnești”
 - LOT 2 „Modernizare treceri la nivel cu calea ferată, înzestrate cu bariere mecanice păzite, pe raza SRCF Brașov (expertiză tehnică, DALI, proiectare și execuție) – TN km 35+015, linia 319, în stația Odorhei intersecție cu strada Târgului, orașul Odorheiul Secuiesc”,
 - „Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România” – Lot SRCF Brașov, Stațiile Aiud, Războieni și Teiuș
 - Aprobarea încheierii contractului sectorial de consultanță și supervizare a proiectării și execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța – Etapa IA, Valu lui Traian”,
 - Aprobarea constituirii parteneriatelor dintre CFR SA și:
 - Municipiul Piatra Neamț și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Regenerare urbană a zonei Gara Veche - Amenajare Parc Liniar între str. Plăieșului și str. Izvoare”,
 - Municipiul București și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Dezvoltarea serviciilor de tren urban pe semi-inelul feroviar de nord”
 - Municipiului Sibiu și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Introducere a transportului electric – Tren Periurban Sibiu”
 - Municipiul Cluj-Napoca și încheierea Protocolului de implementare a proiectului „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții, Componenta 2. Tren Metropolitan Cluj”.
 - mandatarea Directorului General al CFR SA să negocieze și să semneze Contractul Colectiv de Muncă la nivel de unitate pe anii 2024 - 2025 sau un act adițional la Contractul Colectiv de Muncă în vigoare.
 - aprobarea Acordului nr. 1/5878 /27.11.2024 privind modul de utilizare a fondului de 5% aplicat asupra valorii cheltuielilor cu salariile în vederea efectuării unor cheltuieli sociale,
 - aprobarea referatului privind ajutoarele sociale pentru salariații CFR SA,
 - aprobarea actualizării „Condițiilor minime de pregătire și vechime în vederea încadrării și promovării personalului CNCF „CFR”-SA” convenite împreună cu federațiile sindicatelor reprezentative,
 - aprobarea oportunității încheierii contractului de prestări servicii cu SNTFC „CFR Călători” SA, având ca obiect eliberarea legitimațiilor de călătorie pe calea ferată română, cu an de valabilitate 2025, pentru angajații CNCF „CFR” SA și membrii de familie ai acestora,
 - aprobarea valorificării prin vânzare la Bursa Română de Mărfuri a stocurilor de deșeuri feroase provenite din lucrările de modernizare și reabilitare a unor părți din infrastructura feroviară - linii și instalații de cale ferată,
 - aprobarea modificării în structura a unor elemente de cheltuială din bugetul de venituri și cheltuieli al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”- SA aprobat pentru anul 2024,
 - aprobarea achiziționării pe platforma electronică a Bursei Române de Mărfuri – ringul energiei electrice, a

cantității de energie electrică necesară alimentării tuturor punctelor de consum,

- aprobarea achiziționării pe platforma electronică a Bursei Române de Mărfuri – ringul gazelor naturale, a cantități de gaze naturale pentru utilități, necesare alimentării tuturor punctelor de consum,
- avizarea, cu modificarea corespunzătoare a contractului de concesiune nr. 17408/2019, a trecerii din domeniul public al statului în domeniul privat al statului și în administrarea CFR SA a unor bunuri aflate în administrarea MTI și în concesiunea CFR SA.
- avizarea situațiilor financiare consolidate la 31.12.2023, în vederea depunerii la unitățile teritoriale ale Ministerului Finanțelor pentru exercițiul financiar încheiat la 31.12.2023, care să fie depuse împreună cu Raportul consolidat al administratorilor pentru anul 2023 și cu Raportul de audit aferent situațiilor financiare consolidate pentru anul 2023,
- avizarea programului de investiții finanțate din surse proprii CFR SA pe anul 2024,
- avizarea achiziției de servicii de asistență juridică și reprezentare cod CPV 79110000-8 și 79111000-5 în dosarele arbitrale nr. 28772/HBH și nr. 28773/HBH, aflate pe rolul Curții Internaționale de Arbitraj Paris
- avizarea Planului anual de audit intern 2025, Referatul de justificare a modului de selectare a misiunilor de audit intern care au fost cuprinse în Planul de audit intern pentru anul 2025, Planul multianual de audit intern 2025-2028 și Referatul de justificare a modului de selectare a misiunilor de audit intern care au fost cuprinse în Planul multianual de audit intern pentru perioada 2025-2028,
- avizarea raportului de audit intern ad-hoc cu tema „Auditarea modului de derulare a procedurilor de numire a membrilor provizorii în AGA și CA aplicate filialelor CNCF „CFR”- SA” și Raportul de audit intern cu tema „Evaluarea modului de implementare a proiectelor cu finanțare externă”,
- avizarea desființării unor unități de bază din sectorul Trafic în vederea eficientizării activităților de administrare a infrastructurii feroviare
- a dispus efectuarea unei analize comparative a tarifelor serviciilor prestate de Societatea „Informatică Feroviară” SA pentru CNCF „CFR” – SA și de către alți furnizori pentru servicii informatice similare.

CAP. 5 ASPECTE RELEVANTE PRIVIND REZULTATELE ACTIVITĂȚILOR DESFĂȘURATE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

Cap. 5 Aspecte relevante privind rezultatele activităților desfășurate în perioada analizată 54

5.1	Finanțarea din fonduri publice naționale a companiei în perioada 2023-2026	56
5.1.1	Fonduri publice necesare.....	56
5.1.1.1	Fonduri publice necesare pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice.....	56
5.1.1.2	Fonduri publice necesare pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice.....	59
5.1.1.3	Fonduri publice necesare pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	60
5.1.2	Fonduri publice alocate.....	62
5.1.2.1	Fonduri publice alocate pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice.....	62
5.1.2.2	Fonduri publice alocate pentru reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice.....	62
5.1.2.3	Fonduri publice alocate pentru reînnoirea/reparația capitală a infrastructurii feroviare publice	63
5.1.3	Acoperirea necesităților de finanțare	63
5.1.4	Ipoteze asumate de Consiliul de Administrație	64
5.2	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar.....	66
5.2.1	Venituri.....	66
5.2.1.1	Venituri din exploatare	66
5.2.1.1.1	Venituri proprii.....	67
5.2.1.1.2	Venituri din alocații bugetare	68
5.2.1.1.3	Venituri din subvenții pentru investiții	69
5.2.1.2	Venituri financiare	70
5.2.2	Cheltuieli	71
5.2.2.1	Cheltuieli de exploatare	71
5.2.2.1.1	Cheltuieli cu bunuri și servicii.....	75
5.2.2.1.2	Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	76
5.2.2.1.3	Cheltuieli cu personalul	76
5.2.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	77
5.2.2.2	Cheltuieli financiare.....	77
5.2.3	Rezultat brut	78
5.2.4	Creanțe	78
5.3	Plăți restante. Situația realizării creditelor bugetare	81
5.3.1	Cheltuieli curente	82
5.3.1.1	Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite.....	82
5.3.1.2	Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:	83
5.3.1.3	Investiții ale agenților economici	84
5.3.1.4	Reparații curente la infrastructura feroviară publică.....	86
5.3.1.5	Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	86
5.3.1.6	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare	87
5.3.1.7	Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020.....	88
5.3.1.8	Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	89
5.3.1.9	Alte cheltuieli - Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	90
5.3.1.10	Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR	90

5.3.2	Operațiuni financiare	91
5.4	Principalele rezultate ale activităților de exploatare a infrastructurii feroviare	92
5.4.1	Operarea infrastructurii feroviare.....	92
5.4.1.1	Regularitatea trenurilor de călători	92
5.4.1.2	Regularitatea trenurilor de marfă.....	92
5.4.1.3	Viteze comerciale.....	93
5.4.2	Volumele de activitate	93
5.4.2.1	Traficul de călători	93
5.4.2.2	Traficul de marfă	94
5.5	Principalele rezultate ale activităților de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	96
5.5.1	Întreținerea și repararea infrastructurii feroviare	96
5.5.2	Reînnoirea infrastructurii feroviare	97
5.6	Stadiul proiectelor de modernizare a infrastructurii finanțate din fonduri europene nerambursabile	100
5.6.1	Evoluția lucrărilor	100
5.6.2	Proceduri de achiziție în derulare.....	109
5.6.3	Proiecte în pregătire	110
5.6.4	Evoluția fondurilor	11
	0	
5.7	Consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice	113
5.7.1	Limitarea excesivă a cheltuielilor companiei	113
5.7.2	Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor.....	114
5.8	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 09/2011.....	115

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

După cum s-a arătat în cadrul paragrafului 4.3.3 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 vigoare¹², 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 actul adițional 1/2024 la contractul de activitate și performanță al companiei, aprobat prin HG 1.460/2024.

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.

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

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 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.

Tabelul 9 - 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. Comparăția 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.

Tabelul 10 - Valori estimate ale necesităților de finanțare ținând cont de evoluția contextului economic și legislativ

	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-financieri 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)

Conform fundamentării sumelor privind necesarul de finanțare pentru 2024 pentru titlul bugetar 51.01.55 – "Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice", valoarea calculată în tabelul A9.2.0 se ajustează în anul 2024, influențată de obligațiile pentru furnizorii de energie electrică și termică precum și pentru cei de material/servicii/lucrări la 394.059 mii euro, respectiv 1.970.294 mii lei.

ii. Influența aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020¹³ 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.

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 alocării necesare în perioada 2023-2026 pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport cu evoluția cursului de schimb al monedei naționale.

Având în vedere documentul Ministerului Finanțelor „Scrisoarea-cadru privind contextul macroeconomic, metodologia de elaborare a proiectelor de buget pe anul 2024 și a estimărilor pentru anii 2025-2027, 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]	4,9465	5,0000	5,0600	5,1200

¹³ Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 820 din 7 septembrie 2020

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	394 059	300 184	300 184
Influența Legii nr. 195/2020	mii euro	3	0	245 876	245 876	245 876
Curs euro estimat	lei/euro	4	4,9465	5,0000	5,0600	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.4 x [rd.1 + rd.2 + rd.3])	mii lei	5	3 051 251	4 783 007	4 840 403	4 897 800

Mentiuune: Influența aplicării prevederilor Legii nr. 195/2020 privind statutul 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 funcție 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 eșalonare 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	III	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 alocărilor necesare în perioada 2023-2026 pentru reparații curente ale infrastructurii feroviare publice trebuie actualizată în raport cu 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	4,9465	5,0000	5,0600	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.1 x rd.2)	mii lei	3	237 432	225 000	212 520	204 800

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:

- 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.
- Situația scadențelor la reînnoire ale principalelor elemente ale infrastructurii feroviare publice la data de 1.01.2024 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.	13 441	9 877	73,5
Poduri	buc.	4 559	2 776	60,9
Podete	buc.	13 110	8 489	64,8
Terasamente	Km.	15 107	9 623	63,7
Tuneluri	buc.	188	101	53,7
Instalații de semnalizare în stații (SCB)	nr.	1 003	894	89,1
Instalații de semnalizare în linie curentă (BLA)	Km.	7 874	6 275	79,7
Linii electrice de contact	Km.	10 506	8 064	76,8
Linii electrice joasă tensiune (LES, LEA)	Km.	4 838	4 000	82,7
Substații de tracțiune electrică	buc.	77	53	68,8
Posturi trafo 16 MVA, 110 / 27,5 KV	buc.	173	139	80,3

- 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
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

Anul	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 cu 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	4,9465	5,0000	5,0600	5,1200
Valoare necesară actualizată (rd.6 + rd.7)		mii lei	5	1 020 073	1 471 659	2 083 135	2 308 767
din care:	Linii curente si directe (rd.2 x rd.4)	mii lei	6	723 283	1 096 659	1 627 735	1 796 767
	Elemente critice infrastructură (rd.3 x rd.4)	mii lei	7	296 790	375 000	455 400	512 000

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	3 541 092,22	4 257 015,0	4 257 015,0
2	Fonduri disponibile	mii lei	1 975 261,0	3 186 983,0	3 831 313,5	3 831 313,5

Mențiuni:

1. 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 actul adițional 1/2024 la contractul de activitate și performanță al companiei.
2. Fondurile alocate pentru anul 2026 (linia 1 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu limitele de buget 2024-2027 comunicate către CFR SA de Direcția Economică a MTI în data de 29.11.2023
3. Fondurile disponibile pentru anul 2023 și 2024 (linia 2 din tabel, coloanele 3 și 4) reprezintă fondurile alocate conform ultimei rectificări bugetare.
4. Fondurile disponibile pentru perioada 2024-2026 (linia 2 din tabel, coloanele 4...6) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002¹⁴, cu formula

$$FD = 0,9 * FA \quad \text{[mii lei]}$$

unde:

FD - fonduri disponibile (linia 2 din tabel)

FA - 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	53 030,0	56 344,0	59 659,0
2	Fonduri disponibile	mii lei	53 030,0	51 727,0	50 709,6	53 693,1

Mențiuni:

1. 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 actul adițional 1/2024 la contractul de activitate și performanță al companiei.
2. Fondurile alocate pentru anul 2026 (linia 1 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu limitele de buget 2024-2027 comunicate către CFR SA de Direcția Economică a MTI în data de 29.11.2023

¹⁴ Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, publicată în Monitorul Oficial nr. 597 din 13 august 2002, cu modificările și completările ulterioare

3. Fondurile disponibile pentru anul 2023 și 2024 (linia 2 din tabel, coloanele 3 și 4) reprezintă fondurile alocate conform ultimei rectificări bugetare din 2023.
4. Fondurile disponibile pentru perioada 2023-2026 (linia 2 din tabel, coloanele 4...6) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002¹⁹, cu formula

$$FD = 0,9 * FA \quad [mii lei]$$

unde:

FD - fonduri disponibile (linia 2 din tabel)

FA - fonduri alocate (linia 1 din tabel)

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	200.000,0	280 047,0	225 000,0
2	din care:	Reînnoire	mii lei	109 385,0	168 594,0	129 227,0	95 096,0
3	Fonduri disponibile	Total	mii lei	157 191,0	130 349,0	252 042,3	202 500,0
4	din care:	Reînnoire	mii lei	103 246,0	124 193,0	89 960,0	85 586,4

Mențiuni:

1. Totalul fondurilor alocate (linia 1 din tabel) reprezintă fondurile alocate pentru obiectivele de investiții finanțate de la bugetul de stat - titlul bugetar „Investiții ale agenților economici cu capital de stat” (titlul bugetar: cod 55.01.12)
2. 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”)
3. 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 actul adițional 1/2024 la contractul de activitate și performanță al companiei.
4. Fondurile alocate pentru anul 2026 (linia 1 din tabel, coloana 6) sunt în conformitate cu limitele de buget 2024-2027 comunicate către CFR SA de Direcția Economică a MTI în data de 29.11.2023
5. Fondurile disponibile pentru anul 2023 și 2024 (liniile 3 și 4 din tabel, coloanele 3 și 4) reprezintă fondurile alocate conform ultimei rectificări bugetare.
6. Fondurile disponibile pentru perioada 2024-2026 (liniile 3 și 4 din tabel, coloanele 4..6) sunt calculate, în conformitate cu prevederile art. 21 alin. (5) din Legea nr. 500/2002, cu formula

$$FD = 0,9 * FA \quad [mii lei]$$

unde:

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

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

tabelului următor

FD	FA
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 actului adițional 1/2024 la contractul de activitate și performanță al companiei, aprobat prin HG nr 1.460/2024. Acest plan multianual de finanțare este stabilit în conformitate cu prevederile legii bugetului de stat pentru anul 2024, cu prevederile documentului „Scrisoare cadru privind contextul macroeconomic, metodologia de elaborare a proiectelor de buget pe anul 2024 și a estimărilor pentru anii 2025-2027, precum și limitele de cheltuieli stabilite pe ordonatorii principali de credite”.

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

Categorie fonduri publice	2023	2024	2025	2026	Total 2023-2026
Întreținere					
Fonduri necesare	3.051.251	4.783.007	4.840.403	4.897.800	17.572.461
Fonduri alocate	1.975.261	3.186.983	3.831.314	3.831.314	12.824.871
Acoperire necesar	64,74%	66,63%	79,15%	78,23%	72,98%
Deficit finanțare	-1.075.990	-1.596.024	-1.009.090	-1.066.487	-4.747.590
Reparații curente					
Fonduri necesare	237.432	225.000	212.520	204.800	879.752
Fonduri alocate	53.030	51.727	50.710	53.693	209.160
Acoperire necesar	22,33%	22,99%	23,86%	26,22%	23,77%
Deficit finanțare	-184.402	-173.273	-161.810	-151.107	-670.592
Reînnoire					
Fonduri necesare	1.020.073	1.471.659	2.083.135	2.308.767	6.883.634
Fonduri alocate	103.246	130.349	252.042	202.500	688.137
Acoperire necesar	10,12%	8,86%	12,10%	8,77%	10,00%
Deficit finanțare	-916.827	-1.341.310	-1.831.093	-2.106.267	-6.195.497
TOTAL fonduri publice					
Fonduri necesare	4.308.756	6.479.666	7.136.058	7.411.367	25.335.847
Fonduri alocate	2.131.537	3.369.059	4.134.065	4.087.507	13.722.168
Acoperire necesar	49,47%	51,99%	57,93%	55,15%	54,16%
Deficit finanțare	-2.177.219	-3.110.607	-3.001.993	-3.323.860	-11.613.679

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 54,16%, care corespunde unui **deficit total de finanțare de -11 613 679 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 de Consiliul de Administrație

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 SA¹⁵ 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.

¹⁵ Cu referire la Consiliul de Administrație și la directori

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

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.

5.2 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

Bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pe anul 2024 a fost aprobat prin HG nr. 492 din 14 mai 2024, cu următorii indicatori principali:

Tabelul 23 – Indicatorii principali BVC 2024

Indicator	BVC aprobat anul 2024
0	1
Venituri totale	6.279.980,50
Cheltuieli totale	6.878.132,44
Rezultat brut	-598.151,94

Indicatorii prezentați s-au calculat respectând Anexa nr. 2 de Buget, Venituri și Cheltuieli (BVC) aprobată prin Ordinul Ministerului Finanțelor Publice nr. 3818/30.12.2019 (OMFP) privind aprobarea formatului și structurii bugetului de venituri și cheltuieli, precum și a anexelor de fundamentare a acestuia.

5.2.1 Venituri

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor totale ale companiei la data de 31.12.2024:

Tabelul 24 – Situația sintetică a veniturilor

Indicator		BVC 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizari la data de 31.12.2024	Diferenta	%
0		1	2	3=2-1	4=2/1*100
Venituri totale		6.279.980,50	6.738.274,83	458.294,33	107,30
din care:	A.Venituri din exploatare	6.169.280,14	6.650.137,70	480.857,56	107,79
	B.Venituri financiare	110.700,36	88.137,13	-22.563,23	79,62

La data de 31.12.2024 veniturile totale s-au realizat în procent **107,30%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași dată. Realizarea acestui procent este influențată de valoarea de **982.874,87 mii lei** reprezentând venituri din subvenții pentru investiții, din care valoarea de **972.391,21 mii lei** este aferentă veniturilor din trecere în patrimoniu public, ceea ce reprezintă un procent de **92,42%** față de valoarea programată prin BVC pentru aceeași perioadă aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024.

Menționăm faptul că, totalul clasei 7 „Venituri” (din bilanța de verificare la luna decembrie 2024) este diminuat cu valoarea de **598.122,23 mii lei** care se compune din valoarea de **584.842,70 mii lei** realizată la data de 31.12.2024 pentru indicatorul „venituri din provizioane și ajustări pentru depreciere privind activitatea de exploatare”, respectiv din valoarea de **13.279,53 mii lei** realizată la data de 31.12.2024 pentru indicatorul „venituri financiare din amortizări și ajustări pentru pierdere de valoare”.

5.2.1.1 Venituri din exploatare

Veniturile din exploatare au ponderea cea mai mare în totalul veniturilor realizate la data de 31.12.2024, a căror valoare de **6.650.137,70 mii lei** reprezintă **98,69%** din totalul veniturilor înregistrate în această perioadă, respectiv un procent de **94,05%** față de valoarea programată prin BVC aprobat prin HG nr. 492/14.05.2024 pentru aceeași perioadă.

Veniturile din exploatare ale companiei se constituie din următoarele venituri:

- A. Venituri proprii
- B. Venituri din alocații bugetare
- C. Venituri din alocări pentru investiții (trecere în patrimoniul public)

5.2.1.1.1 Venituri proprii

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

Tabelul 25 – Situația sintetică a veniturilor proprii

mii lei

Indicator		BVC 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizari la data de 31.12.2024	Diferenta	%
0		1	2	3=2-1	4=2/1*100
Venituri proprii		1.344.540,88	1.393.986,92	49.446,04	103,67
din care:	Venituri din TUI, din care:	1.054.000,00	994.561,14	-59.438,86	94,36
	CFR Marfă	70.000,00	60.264,00	-9.736,00	86,09
	CFR Călători	555.000,00	536.784,73	-18.215,27	96,72
	OTF privați	429.000,00	397.512,41	-31.487,59	92,66
	Venituri din servicii adiționale, din care:	72.000,00	79.115,27	7.115,27	109,88
	CFR Marfă	20.000,00	20.574,64	574,64	102,87
	CFR Călători	21.000,00	21.145,95	1.459,50	100,70
	Altele	31.000,00	37.394,66	6.394,68	120,63
	Venituri din redevențe și chirii	102.440,05	100.777,49	-1.662,56	98,98
	Venituri din amenzi și penalități	22.771,60	15.961,51	-6.810,09	70,09
	Venituri din vânzarea activelor și alte operații de capital	36.252,24	39.110,71	2.858,47	107,88
	Alte venituri din exploatare	57.076,99	164.455,90	107.378,91	288,13

La data de 31.12.2024 **veniturile din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI)** sunt în sumă de **994.561,14 mii lei** și reprezintă un procent de **17,14%** din totalul veniturilor de exploatare, respectiv un procent de **94,36%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) este principalul venit obținut de CFR SA prin punerea infrastructurii feroviare, în mod nediscriminatoriu, la dispoziția tuturor operatorilor de transport feroviar de marfă și călători, în baza contractelor de acces;

Veniturile din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) sunt influentate de volumul traficului feroviar realizat de operatorii de marfa și călători până la data de 31.12.2024, fiind independent de CFR SA.

Veniturile din servicii adiacente TUI (TSA TUI) sunt la data de 31.12.2024 în sumă de **79.115,27 mii lei**, reprezentând un procent de **1,19%** din totalul veniturilor de exploatare, respectiv un procent de **109,88%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Veniturile din servicii adiacente TUI (TSA TUI) reprezintă veniturile obținute de CFR SA din prestarea serviciilor suplimentare, serviciilor auxiliare și serviciilor comerciale opționale către operatorii de transport feroviar de marfă și călători;

Aceste venituri se realizează din:

- staționarea materialului rulant al operatorilor de transport feroviar și deținătorilor liniilor ferate industriale pe liniile stațiilor CF și haltelor de mișcare. Realizarea acestui element de venit este legată de prestațiile specifice și de organizarea activității operatorilor de transport feroviar pe secțiunile de circulație;
- accesul convoaielor de manevră ale operatorilor de transport feroviar și deținătorilor liniilor ferate industriale pe/de pe liniile stațiilor CF și haltelor de mișcare;
- conducerea operativă a transportului feroviar pe secțiunile de circulație închiriate de gestionari de infrastructură feroviară privată.

Operatorii de transport feroviar de marfă și călători, pe parcursul anului, încearcă să utilizeze cât mai eficient parcul de material rulant de care dispun cu implicații directe în privința realizării și/sau nerealizării veniturilor CFR SA din aceste prestații.

Veniturile din redevențe și chirii sunt la data de 31.12.2024 în sumă de **100.777,49 mii lei** și reprezintă un procent de **1,52%** din totalul veniturilor de exploatare, respectiv un procent de **98,38%** față de valoarea de **102.440,05 mii lei**, programată prin BVC aprobat pentru anul 2024.

Veniturile din amenzi și penalități sunt în sumă de **15.961,51 mii lei**, reprezentând un procent de **0,24%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 31.12.2024, respectiv un procent de **70,09%** față de valoarea de **22.771,60 mii lei**, programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Veniturile din vânzarea activelor și alte operații de capital sunt în sumă de **39.110,71 mii lei** și reprezintă un procent de **0,67%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 31.12.2024, respectiv un procent de **107,88%** față de valoarea de **36.252,24 mii lei**, programată prin BVC aprobat pentru anul 2024.

Alte venituri (venituri din activități anexe, venituri din materiale recăștigate în urma lucrărilor de modernizare și reabilitare a căii ferate, alte venituri de exploatare diverse) sunt în sumă de **164.455,90 mii lei**, reprezentând un procent de **2,47%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 31.12.2024, respectiv un procent de **288,13%** față de valoarea de **57.076,99 mii lei**, programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

La data de 31.12.2024 **veniturile proprii** în valoare de **1.331.319,26 mii lei** reprezintă **22,94%** din totalul veniturilor de exploatare în sumă **5.802.183,86 mii lei**, respectiv un procent de **94,05%** față de valoarea programată prin BVC aprobat prin HG nr. 492/14.05.2024 pentru anul 2024.

5.2.1.1.2 Venituri din alocații bugetare

Potrivit Legii contabilității nr. 82/1991 și Ordinului Ministerului Finanțelor Publice nr. 1802/2014 și nr. 2844/2016, cu modificările și completările ulterioare, aceste transferuri sunt recunoscute la venituri și sunt utilizate în conformitate cu destinația lor dată de titlurile bugetare la care sunt alocate CFR SA (*așa cum este prezentat și în tabelul de mai jos*), și anume: întreținerea și reparația infrastructurii feroviare publice aflate în concesiunea CFR SA (*finanțare buget de stat*), întocmirea documentațiilor cadastrale pentru terenurile aflate în domeniul public al Statului Român și în concesiunea CFR SA (*finanțare buget de stat*), eliminarea restricțiilor de viteză (*finanțare PNRR*), înlocuire la rând a elementelor suprastructurii feroviare publice (*finanțare PNRR*), reabilitare, modernizare și reînnoire a infrastructurii feroviare publice (*finanțare fonduri europene nerambursabile*).

Astfel, pe măsură ce lucrările sunt realizate și/sau serviciile sunt prestate CFR SA solicită alocații de la bugetul de stat pe fiecare tip de finanțare în parte și, implicit, titlu bugetar, în baza facturilor primite de la furnizori. **Potrivit Ordinului Ministerului Finanțelor Publice nr. 2844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară CFR SA recunoaște/înregistrează transferurile primite la venituri concomitent cu recunoașterea/înregistrarea cheltuielilor de aceeași valoare (inclusiv TVA).**

Realizările cumulate la data de 31.12.2024 se prezintă, astfel:

Tabelul 26 – Situația veniturilor din alocații bugetare

mii lei				
Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizări la data de 31.12.2024	Diferența	%
0	1	2	3=2-1	4=2/1*100
Total venituri din alocații bugetare	3.761.239,00	4.273.275,91	512.036,91	113,61

Indicator		BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizări la data de 31.12.2024	Diferența	%
0		1	2	3=2-1	4=2/1*100
din care:	Venituri din transferuri pentru reparații curente la infrastructura feroviară publică	47.727,00	51.532,49	3.805,49	107,97
	Venituri din transferuri pentru întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice	3.199.483,00	3.185.811,04	-13.671,96	99,57
	Venituri din transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului	877,00	0,00	-877,00	0,00
	Venituri din alocații pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviara	6.595,00	1.937,95	-4.657,05	29,39
	Venituri din alocații pentru finanțarea lucrărilor de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii, aferente proiectelor de tip „Quick Wins”- (Proiecte finanțate din PNRR)	323.910,00	880.755,05	556.845,05	271,91
	Venituri din alocații pentru finanțarea lucrărilor de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii -reînnoire București-Pitești (Proiecte finanțate din PNRR)	182.647,00	153.239,38	-29.407,62	83,90

Veniturile din alocații bugetare pentru infrastructura feroviară publică sunt la data de 31.12.2024 în sumă de **4.273.275,91 mii lei**, reprezentând un procent de **64,26%** din totalul veniturilor de exploatare înregistrate la data de 31.12.2024, respectiv un procent de **113,61%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă și sunt aferente în principal titlurilor bugetare: „*Întreținerea și funcționarea/ exploatarea infrastructurii feroviare publice*” „*Reparații curente la infrastructura feroviară publică*”, „*Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară*”, „*Sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii, aferente proiectelor de tip „QUICK WINS” și „Sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii - reînnoire București-Pitești ” (Proiecte finanțate din PNRR).*

Mentionam ca pentru indicatorul „**venituri din alocații 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 31.12.2024 suma de **6.595,00 mii lei** și s-a realizat suma de **1.937,95 mii lei**, reprezentând o nerealizare de **70,61%** din suma alocată la această dată.

De asemenea, 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 SA 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;
- se solicită de către unele Oficii de Cadastru ca firma prestatoare să vizeze planurile de amplasament și delimitare a imobilului de către primării;
- facturile pot fi emise de către prestatorii de servicii cadastrale doar după avizarea documentației de către OCPI.

Pentru indicatorul “ **venituri din alocații pentru finanțarea lucrărilor de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii - reînnoire București-Pitești (Proiecte finanțate din PNRR)**” a fost alocată la data de 31.12.2024 suma de **182.647,00 mii lei** și s-a realizat suma de **153.239,38 mii lei**.

5.2.1.13 Venituri din subvenții pentru investiții

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

Tabelul 27 – Situația veniturilor din subvenții pentru investiții (trecere în patrimoniul public)

mii lei				
Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizări la data de 31.12.2024	Diferenta	%
0	1	2	3=2-1	4=2/1*100
Venituri din subvenții pentru investiții (trecere în patrimoniul public)	1.063.500,26	982.874,87	-80.625,39	92,42

La data de 31.12.2024 veniturile din subvenții pentru investiții (trecere în patrimoniul public) realizate în valoare de **982.874,87 mii lei** reprezintă **14,78%** din totalul veniturilor de exploatare în sumă de **6.650.137,70 mii lei**, respectiv un procent de **92,42%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Referitor la indicatorul **“Venituri din subvenții pentru investiții-trecere în patrimoniul public”**, precizăm următoarele:

- aceste venituri reprezintă, în fapt, o convenție contabilă, înregistrându-se potrivit Legii contabilitatii nr. 82/1991 și Ordinelor Ministerului Finanțelor Publice nr. 1802/2014 și nr. 2844/2016, cu modificările și completările ulterioare, cu ocazia finalizării proiectelor de investiții realizate de CFR SA în infrastructura feroviară, proiecte care au fost finanțate din alocații primite de la bugetul statului și/sau din fonduri europene nerambursabile, la constituirea și înregistrarea în evidențele contabile a mijloacelor fixe;
- veniturile din subvenții pentru investiții - trecere în patrimoniul public sunt compensate de întregirarea concomitentă în evidența contabilă a cheltuielilor de aceeași valoare, nefiind influențată execuția bugetului de venituri și cheltuieli a CFR SA.

Astfel, acestui indicator de venit îi corespunde un element de cheltuială, iar realizarea acestuia este în concordanță cu realizarea elementului de cheltuială în sumă de **978.102,55 mii lei** la data de 31.12.2024, ceea ce reprezintă un procent de **91,97%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

5.2.1.2 Venituri financiare

Tabelul următor prezintă sintetic situația veniturilor financiare în perioada analizată.

Tabelul 28 – Situația veniturilor financiare

mii lei				
Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr17/14.11.2024)	Realizări la data de 31.12.2024	Diferenta	%
0	1	2	3=2-1	4=2/1*100
Total venituri financiare	110.700,36	88.137,13	-22.563,23	79,62
din care: venituri din diferențe de curs valutar	110.020,00	83.958,54	-26.061,46	76,31
venituri din dobânzi	607,86	3.878,96	3.271,10	638,13
alte venituri financiare	72,50	286,43	213,93	395,08

Având în vedere reglementările legale în vigoare (*Ordinele Ministerului Finanțelor Publice nr 1802/2014 și nr. 2844/2016*) potrivit cărora la finele fiecărei luni, creanțele și datoriile în valută se reevaluează la cursul de schimb al pieței valutare, comunicat de Banca Națională a României din ultima zi bancară a lunii, se vor recunoaște în contabilitate diferențele de curs valutar la venituri financiare sau cheltuieli financiare, după caz.

Astfel, realizarea acestui element de venit este independenta de CFR SA.

În cazul CFR SA este vorba de evaluarea disponibilului din conturile bancare în valută aferente finanțărilor din fonduri europene și a datoriilor rezultate din împrumutul JBIC ROM-P3/2001 „Reabilitare linie cf București-Constanța”, înregistrate în evidențele contabile la 31.12.2024, rezultând venituri din diferențe de curs.

Împrumutul JBIC ROM-P3/2001 - pentru finanțarea proiectului de „Reabilitare a liniei de cale ferată București - Constanța, secțiunile București Nord - București Băneasa și Fetești – Constanța” la data de 30 martie 2001 a fost semnat între România, reprezentată prin Ministerul Finanțelor și Banca Japonieză pentru Cooperare Internațională (JBIC) Acordul de împrumut nr. ROM-P3, în valoare de 24.988.493.558 JPY. Împrumutul este ratificat prin Legea nr. 528/ 9 octombrie 2001.

5.2.2 Cheltuieli

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

Tabelul 29 – Situația sintetică a cheltuielilor

mii lei				
Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr. 17/14.11.2024)	Realizări la data de 31.12.2024	Diferența	%
0	1	2	3=2-1	4=2/1*100
Cheltuieli totale	6.878.132,44	7.155.621,73	277.489,29	104,03
din care: Cheltuieli de exploatare	6.762.912,44	7.068.571,32	305.658,88	104,52
Cheltuieli financiare	115.220,00	87.050,41	-28.169,59	75,55

La data de 31.12.2024 realizările pentru indicatorul „cheltuieli totale” sunt în procent de **104,03%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă prin H.G. nr. 492/14.05.2024 (modificat în structură cf. Hotărâre C.A. nr.17/14.11.2024). Realizarea acestui procent este influențată de valoarea de **978.102,55 mii lei** reprezentând cheltuieli privind activele imobilizate, din care valoarea de 201.226,48 mii lei este aferentă cheltuielilor din trecere în patrimoniu public, ceea ce reprezintă un procent de **91,97%** față de valoarea programată prin BVC aprobat prin HG nr. 492/14.05.2024 pentru aceeași perioadă.

Menționăm faptul că totalul clasei 6 „Cheltuieli” (din bilanțul de verificare la luna decembrie 2024) este diminuat având în vedere cuprinderea indicatorului „venituri din provizioane și ajustări privind activitatea de exploatare” în sumă de **598.112,23 mii lei** și a indicatorului „Cheltuieli cu impozitul pe profit la nivelul impozitului minim pe cifra de afaceri” în sumă de **14.709,05 mii lei**.

5.2.2.1 Cheltuieli de exploatare

Cheltuielile de exploatare au ponderea cea mai mare în totalul cheltuielilor la data de 31.12.2024 și au valoarea de **7.068.571,32 mii lei** care reprezintă **98,78%** din totalul cheltuielilor efectuate în această perioadă, respectiv un procent de **104,52%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Structura cheltuielilor la data de 31.12.2024 comparativ cu valoarea alocată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă, se prezintă astfel:

Tabelul 30 – Situația cheltuielilor de exploatare

mii lei

Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat in structura cf. HCA nr. 17/14.11. 2024)	BVC an 2024 cf. Fila MTI nr.5096/ 46812/ 30.12.2024	Realizari la data de 31.12.2024	Diferenta	Diferenta	%	%
0	1	2	3	4=3-1	5=3-2	6=3/1* 100	7=3/2* 100
1.Cheltuieli de exploatare	6.762.912,44		7.068.571,32	305.658,88		104,52	
A. Cheltuieli cu bunuri și servicii, din care:	1.740.715,72		2.058.570,05	317.854,33		118,26	
A1.Cheltuieli privind stocurile:	423.249,97		349.451,21	-73.798,76		82,56	
– materii prime, materiale, mărfuri	218.823,87		187.745,52	-31.078,35		85,80	
– combustibil, din care:	40.000,00		34.578,16	-5.421,84		86,45	
– cheltuieli cu întreținerea și funcționarea / exploatarea infrastructurii feroviare publice (buget de stat)	0	10.739,87	6.969,52	6.969,52	-3.770,35		64,89
– energie si apă, din care:	164.426,10		127.127,53	-37.298,57		77,32	
– cheltuieli cu întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice (buget de stat)	100.840,34	64.836,82	64.903,60	-35.936,74	66,78	64,36	100,10
A2.Cheltuieli privind serviciile executate de terți:	889.016,31		1.321.510,23	432.493,92		148,65	
– cheltuieli cu întreținerea și reparațiile, din care:	881.325,05		1.314.734,45	433.409,40		149,18	
– cheltuieli cu întreținerea și reparațiile (buget de stat)*	415.646,90	419.467,73	422.326,30	6.679,40	2.858,57	101,61	100,68
– sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de eliminare a restricțiilor de viteza pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii caii, aferente proiectelor de tip „QUICK WINS ” (proiecte finanțate din PNRR)	272.193,28	781.926,00	739.418,72	467.225,44	-42.507,28	271,65	94,56
– sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii caii -reinnoire Bucuresti-Pitesti (proiecte finanțate din PNRR)	153.484,87	77.386,00	128.790,58	-24.694,29	51.404,58	83,91	
– cheltuieli privind chiriile	4.886,87		4.825,20	-61,67		98,74	
– prime de asigurare	2.804,39		1.950,58	-853,81		69,55	
A3.Cheltuieli cu alte servicii executate de terți:	428.449,44		387.608,61	-40.840,83		90,47	
– cheltuieli privind comisioanele și onorariile	4.350,00		2.424,10	-1.925,90		55,73	
– cheltuieli de protocol	90		86,80	-3,20		96,44	

Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat in structura cf. HCA nr. 17/14.11. 2024)	BVC an 2024 cf. Fila MTI nr.5096/ 46812/ 30.12.2024	Realizari la data de 31.12.2024	Diferenta	Diferenta	%	%
0	1	2	3	4=3-1	5=3-2	6=3/1* 100	7=3/2* 100
– cheltuieli cu transportul de bunuri și persoane	113.500,00		105.951,37	-7.548,63		93,35	
– cheltuieli de deplasare, detașare, transfer	12.000,00		8.177,99	-3.822,01		68,15	
– cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații	1.100,00		1.169,56	69,56		106,32	
– cheltuieli cu serviciile bancare și asimilate	750,78		613,25	-137,53		81,68	
– alte cheltuieli cu servicii executate de terți	72.227,97		59.053,37	-13.174,60		81,76	
– alte cheltuieli, din care:	224.430,69		196.173,41	-28.257,28		87,41	
– cheltuieli pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviara (buget de stat) **	5.542,02	5.542,02	1.633,37	-3.908,65	-3.908,65	29,47	29,47
– întreținerea și funcționarea / exploatarea infrastructurii feroviare publice (Buget de stat)	0,00	31.687,74	31.687,74	31.687,74	0,00		100,00
B. Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate, din care:	213.682,92		320.845,23	107.162,31		150,15	
– cheltuieli cu impozite și taxe -buget de stat	196.418,50	210.636,05	295.357,06	98.938,56	84.721,01	150,37	140,22
C. Cheltuieli cu personalul, din care:	3.591.067,27		3.442.534,72	-148.532,55		95,86	
C0. Cheltuieli de natură salarială	3.472.632,11		3.333.722,02	-138.910,09		96,00	
C1. Cheltuieli cu salariile	3.283.361,91		3.160.194,50	-123.167,41		96,25	
C2. Bonusuri	189.270,20		173.527,52	-15.742,68		91,68	
C3. Alte cheltuieli cu personalul	0		0	0			
C4. Cheltuieli aferente contractului de mandat și a altor organe de conducere și control, comisii și comitete	2.637,38		2.081,34	-556,04		78,92	
C5. Cheltuieli cu asigurările și protecția socială, fondurile speciale și alte obligații legale	115.797,78		106.731,36	-9.066,42		92,17	
D. Alte cheltuieli de exploatare, din care:	1.217.446,53		1.246.621,32	29.174,79		102,40	
– cheltuieli cu majorări și penalități	4.263,21		5.594,19	-1.330,98		131,22	

Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat in structura cf. HCA nr. 17/14.11. 2024)	BVC an 2024 cf. Fila MTI nr.5096/ 46812/ 30.12.2024	Realizari la data de 31.12.2024	Diferenta	Diferenta	%	%
0	1	2	3	4=3-1	5=3-2	6=3/1* 100	7=3/2* 100
– cheltuieli privind activele imobilizate	1.063.500,26		978.102,55	-85.397,71		91,97	
– alte cheltuieli	18.120,64		81.793,12	63.672,48		451,38	
– cheltuieli cu amortizarea imobilizărilor corporale și necorporale	131.562,42		119.610,82	-11.951,60		90,92	
– ajustări și deprecieri pentru pierdere de valoare și provizioane	0		61.520,64	61.520,64			

Cheltuieli privind serviciile executate de terți:

*) depășirea în sumă de **6.679,40 mii lei** înregistrată la indicatorul „**cheltuieli cu întreținerea și reparațiile (buget de stat)**” rezultată ca diferență între suma bugetată pentru anul 2024 și suma realizată în anul 2024 este aferentă titlurilor bugetare: „**Reparații curente la infrastructura feroviară publică**” și „**Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice**” pentru care precizăm următoarele:

Suma alocată în anul 2024 pentru titlul bugetar „Reparații curente la infrastructura feroviară publică ” s-a modificat astfel:

- urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr.421/28.12.2023 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA în anul 2024 pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică," suma de 53.030,00 mii lei;
- conform adresei nr.132/1237/26.01.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii alocația aferentă anului 2024 pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică" este de 47.727,00 mii lei;
- conform adresei nr.4394/41.331/19.11.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, alocația pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică" se modifică de la valoarea de 47.727,00 mii lei la valoarea de 51.727,00 mii lei, ceea ce reprezintă o suplimentare cu 4.000,00 mii lei.

Suma alocată în anul 2024 pentru titlul bugetar „Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice” s-a modificat astfel:

- urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr. 421/28.12.2023, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CFR SA pentru titlul bugetar "intretinerea si functionarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice" suma de 3.554.981,00 mii lei.
- conform adresei nr. 132/1237/26.01.2024 alocația pentru "Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice" este de 3.199.483,00 mii lei.
- prin adresa nr. 2.905/28.694/16.07.2024, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a comunicat CFR SA faptul că alocația bugetară pentru anul 2024 aferenta titlului bugetar „Întreținerea si functionarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice” se modifică de la valoarea de 3.199.483,00 mii lei la valoarea de 3.186.983,00 mii lei, reprezentand o diminuare cu 12.500,00 mii lei.

Depășirea în sumă de **2.858,57 mii lei** înregistrată la indicatorul „**cheltuieli cu întreținerea și reparațiile (buget de stat)**” rezultată ca diferență între suma bugetată pentru anul 2024 modificată conform filă MTI nr. 5096/46812/30.12.2024 și suma realizată în anul 2024 este aferentă titlurilor bugetare: „**Reparații curente la infrastructura feroviară publică**” și „**Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice**”.

Pentru indicatorul „**Sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de eliminare a restricțiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii, aferente proiectelor de tip „QUICK WINS ”(proiecte finanțate din PNRR)**” din suma de 272.193,28 mii lei estimată pentru anul 2024 a fost realizata suma de 739.418,72 mii lei, reprezentand un procent de **271,65%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Pentru indicatorul „**Sume alocate pentru finanțarea lucrărilor de înlocuire la rând a elementelor componente ale**

suprastructurii căii -reînnoire București-Pitești (Proiecte finanțate din PNRR) din suma de 153.484,87 mii lei estimată pentru anul 2024 a fost realizată suma de 128.790,58 mii lei, nerealizarea în sumă de 24.694,29 mii lei fiind cauzată de întârzierea executării lucrărilor estimate la elaborarea bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2024 a fi realizate și decontate în anul 2024;

Cheltuieli cu alte servicii executate de terți:

*****) Suma alocată în anul 2024 pentru titlul bugetar "Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunuri imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară" s-a modificat astfel:**

- Urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr. 421/28.12.2023 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA în anul 2024 pentru titlul bugetar "Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunuri imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară" suma de 7.328,00 mii lei;
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA pentru anul 2024 suma de 6.595,00 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", conform adresei nr. nr.132/1.237/26.01.2024.

Valoarea de 105.951,37 mii lei înregistrată în execuția bugetului la 31.12.2024 la indicatorul **„cheltuieli cu transportul de bunuri și persoane”** este dată, în principal, de derularea contractului încheiat de CFR SA cu SNTFC „CFR Călători” - SA având ca obiect asigurarea legitimațiilor de călătorie pe calea ferată pentru personalul CFR S.A, potrivit reglementărilor legale în vigoare (în principal, *Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, cu modificările și completările ulterioare*);

Asadar, în data de 11.03.2024 CFR SA a încheiat cu SNTFC CFR Calatori-SA contractul nr 53, în valoare de **119.723,85 mii lei** (cu TVA inclusa) având ca obiect asigurarea autorizațiilor de călătorie, a permiselor și a biletelor de călătorie pe calea ferată pentru salariații proprii.

Potrivit prevederilor contractuale, facturarea contravalorii legitimațiilor de călătorie cu an de valabilitate 2024 eliberate de SNTFC CFR Călători -SA până la data 31 martie 2024 se efectuează în trei rate egale, în prima lună dintre cele două trimestre ramase până la sfârșitul anului.

Facturarea contravalorii legitimațiilor de călătorie cu an de valabilitate 2024 eliberate de către SNTFC CFR CĂLĂTORI SA după data de 31 martie 2024 se efectuează trimestrial.

Astfel, în data de 02.04.2024 SNTFC CFR Calatori - SA a emis factura reprezentând prima rată din contravaloarea legitimațiilor de calatorie eliberate până în data de 31 martie 2024, cheltuiala aferentă fiind înregistrată la luna contabilă aprilie 2024 în evidențele CFR SA și reflectată în execuția bugetului la semestrul I al anului 2024.

În data de 01.07.2024 și 03.07.2024 SNTFC CFR Calatori - SA a emis facturi în valoare de 69.564,75 mii lei reprezentând rata a II-a din contravaloarea autorizațiilor și permiselor eliberate până la 31 martie 2024. (25.079.548,30 lei), respectiv contravaloarea autorizațiilor și permiselor eliberate în trimestrul al II -lea al anului 2024 (44.485.201,18 lei). Cheltuiala aferentă se înregistrează la luna contabilă iulie 2024 (*data emiterii facturilor*) iar cheltuiala aferentă se va reflecta în execuția bugetului la semestrul al II-lea 2024.

De asemenea, în data de 01.10.2024 și 21.10.2024 SNTFC CFR Calatori-SA a emis facturi în valoare de 26.122,48 mii lei reprezentând rata III-a din contravaloarea autorizațiilor și permiselor eliberate până la 31 martie 2024 (25.079.548,30 lei), respectiv contravaloarea autorizațiilor și permiselor eliberate în trimestrul al III -lea al anului 2024 (1.042.933,85 lei). În data de 13.01.2025 SNTFC CFR Calatori-SA a emis facturi în valoare de 225.586 lei, reprezentând rata IV-a din contravaloarea autorizațiilor și permiselor eliberate. Cheltuiala aferentă urmează să se înregistreze în evidențele contabile la luna decembrie 2024 la varianta a doua de bilanț.

5.2.2.1.1 Cheltuieli cu bunuri și servicii

Cheltuielile cu bunuri și servicii sunt în sumă de **2.058.570,05 mii lei** la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **29,12%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată, respectiv un procent de **118,26%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

La acest capitol de cheltuieli, elementul **„alte cheltuieli cu servicii executate de terți”** a cărui valoare la data de 31.12.2024 este de **59.053,37 mii lei** se compune din următoarele elemente:

Tabelul 31 – Situația sintetică a cheltuielilor cu servicii executate de terți
mii lei

Indicator		Realizat la data de 31.12.2024
0		1
Alte cheltuieli cu servicii executate de terți		59.053,37
din care:	Cheltuieli privind prestări servicii efectuate de filiale CF proprii	24.262,01
	Cheltuieli de asigurare și pază	25.018,73
	Cheltuieli cu pregătirea profesională	9.772,63

În cadrul elementului „alte cheltuieli” a cărui valoare la data de 31.12.2024 este de **210.132,07** mii lei se evidențiază următoarele elemente:

Tabelul 32 – Situația detaliată a indicatorului „alte cheltuieli”

mii lei

Indicator		Realizat la data de 31.12.2024
0		1
–	cheltuieli prestări servicii Telecomunicații CFR SA	55.132,15
–	cheltuieli din reevaluarea imobilizărilor corporale și necorporale	68.553,91
–	pierderi din creanțe	3.027,95
–	cheltuieli privind taxe și cotizații către organisme internaționale	1.536,71
–	cheltuieli prestări servicii cadastru, din care:	1.779,33
○	cheltuieli pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviara (buget de stat)	1.633,37
–	cheltuieli salubritate, dezinsecție și deratizare	34.659,25
–	cheltuieli gunoi, vidanjare	4.794,06
–	cheltuieli cu medicina muncii, cheltuieli examinare medicală și psihologică	3.607,18
–	cheltuieli cu lucrări accidentale, întreținere și reparații clădiri	27.766,77
–	cheltuieli de exploatare și întreținere-centrale termice, puncte termice, stație hidrofor, castele de apă, lucrări ICM- igenizări și pregătiri iarnă, utilități	8.914,22
–	cheltuieli cu lucrări de defrișare vegetație și tăiere arbori periculoși	132,83

5.2.2.1.2 Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate

Cheltuielile cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate sunt în sumă de **320.845,23** mii lei la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **4,54%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată, respectiv un procent de **150,15%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

5.2.2.1.3 Cheltuieli cu personalul

Cheltuielile cu personalul sunt în sumă de **3.442.534,72** mii lei la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **48,70%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată, respectiv un procent de **95,86%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Cheltuielile de natura salarială sunt în sumă de **3.333.722,02** mii lei la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **96,00%** față de valoarea programată prin bugetul de venituri și cheltuieli aprobat pentru aceeași perioadă.

Arătăm că CFR SA s-a încadrat în nivelul cheltuielilor de natură salarială programat la data de **31.12.2024** aprobat prin bugetul de venituri și cheltuieli, respectând astfel prevederile articolului 10, alin. 1, lit. a) din O.G.

nr. 26/21.08.2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct sau indirect o participație majoritară cu modificările și completările ulterioare, care precizează că indicatorul „cheltuieli de natură salarială” reprezintă limita maximă care nu poate fi depășită.

C1) Cheltuielile cu salariile sunt în sumă de **3.160.194,50 mii lei** la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **96,25%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

C2) Bonusurile sunt în sumă de **173.527,52 mii lei** la data de 31.12.2024, reprezentând un procent de **91,68%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă, astfel: cheltuieli sociale în sumă de 41.645,98 mii lei și cheltuieli cu tichetele de masă în sumă de 131.881,54 mii lei.

C4) Cheltuielile aferente contractului de mandat și altor organe de conducere sunt în sumă de **2.081,34 mii lei** la data de 31.12.2024, reprezentând un procent de **78,92%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă, astfel: componentă fixă (*remunerație brută*) pentru membrii C.A. : **1.074,90 mii lei**, pentru directorul general : **603,86 mii lei** și director financiar : **402,58 mii lei**.

C5) Cheltuielile cu contribuțiile datorate de angajator sunt în sumă de **106.731,36 mii lei** la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **92,17%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

5.2.2.14 Alte cheltuieli de exploatare

Alte cheltuieli de exploatare sunt în sumă de **1.246.621,32 mii lei** la data de 31.12.2024 și reprezintă un procent de **17,64%** din totalul cheltuielilor de exploatare înregistrate la această dată, respectiv un procent de **102,40%** față de valoarea programată prin BVC aprobat pentru aceeași perioadă.

Indicatorul „Alte cheltuieli de exploatare” se compune din următoarele elemente:

Tabelul 33 – Situația detaliată a indicatorului „Alte cheltuieli de exploatare”

		mii lei
Indicator		Realizat la data de 31.12.2024
0		1
Alte cheltuieli de exploatare		1.246.621,32
din care:	– cheltuieli cu amortizarea imobilizărilor corporale și necorporale	119.610,82
	– cheltuieli privind activele imobilizate	978.102,55
	– cheltuieli cu majorări și penalități	5.594,19
	– alte cheltuieli	81.793,12
	– ajustări și deprecieri pentru pierderi de valoare și provizioane **	61.520,64

**** Potrivit Anexei nr. 2 de Buget Venituri și Cheltuieli aprobată prin Ordinul MFP nr. 3818/30.12.2019 privind aprobarea formatului și structurii bugetului de venituri și cheltuieli, precum și a anexelor de fundamentare a acestuia, elementul „ajustări și deprecieri pentru pierderi de valoare și provizioane” este diminuat cu valoarea veniturilor din provizioane, a căror valoare la data de 31.12.2024 este de **598.122,23 mii lei**.**

5.2.2.2 Cheltuieli financiare

Cheltuielile financiare la data de 31.12.2024 sunt în sumă de **87.050,41 mii lei** și provin în principal din diferențe de curs valutar și reprezintă **1,22%** din totalul cheltuielilor înregistrate.

**Menționăm faptul că indicatorii prezentați la capitolul „ VENITURI SI CHELTUIELI” s-au calculat respectând Anexa nr. 2 de Buget Venituri și Cheltuieli aprobată prin Ordinul MFP nr. 3818/30.12.2019 privind aprobarea formatului și structurii bugetului de venituri și cheltuieli, precum și a anexelor de fundamentare a acestuia.*

*Astfel, totalul clasei 7 „Venituri”(din bilanța de verificare) este diminuat cu valoarea înregistrată la data de 31.12.2024 pentru „venituri din provizioane și ajustări pentru depreciere sau pierderi de valoare” în sumă de **598.122,23 mii lei** și totalul clasei 6 „Cheltuieli” (din bilanța de verificare) este diminuat cu valoarea înregistrată*

la data de 31.12.2024 pentru indicatorul „venituri din provizioane și ajustări pentru depreciere sau pierderi de valoare” în sumă de **598.122,23 mii lei** și cu valoarea înregistrată la data de 31.12.2024 pentru indicatorul „Cheltuieli cu impozitul pe profit la nivelul impozitului minim pe cifra de afaceri” în sumă de **14.709,05 mii lei**.

5.2.3 Rezultat brut

Balanța de verificare la data de 31.12.2024 CFR SA prezintă un rezultat brut - **pierdere** în sumă de **417.346,90 mii lei**, rezultat obținut ca diferența între veniturile totale în valoare de **6.738.274,83 mii lei** și cheltuielile totale în valoare de **7.155.621,73 mii lei**.

Situația comparativă privind realizarea indicatorului „Rezultat brut” la data de 31.12.2024 comparativ cu bugetul de venituri și cheltuieli la aceeași dată aprobat prin H.G. 492/14.05.2024 (publicat în Monitorul Oficial nr. 454/16 mai 2024), se prezintă astfel:

Indicator	BVC an 2024 aprobat cf. HG nr.492/14.05.2024 (modificat în structura cf. HCA nr.17/14.11.2024)	Realizari la data de 31.12.2024	mii lei	
			Diferenta	%
0	1	2	3=2-1	4
Rezultat brut (Pierdere)	-598.151,94	-417.346,90	180.805,04	130,23

5.2.4 Creanțe

CFR SA a înregistrat la data 31.12.2024 creanțe totale în valoare de **1.732.434,45 mii lei**, din care creanțe restante în valoare de **1.527.566,96 mii lei**.

Principalele creanțe restante de încasat la data de 31.12.2024 sunt:

- **859.529,97 mii lei** - SNTFM „CFR Marfă” SA;
- **109.767,68 mii lei** - SNTFC „CFR Călători” SA;
- **66.280,72 mii lei** - Operatori de transport feroviar de călători și marfă cu capital privat;
- **491.988,58 mii lei** - Alți clienți și debitori.

În valoarea de **1.527.566,96 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 **1.035.578,37 mii lei**.

În totalul sumelor restante datorate de operatorii de transport feroviar ponderea cea mai mare o dețin:

- SNTFM „CFR Marfă” S.A. : **859.529,97 mii lei**;
- SNTFC „CFR Călători” S.A.: **109.767,68 mii lei**.

La data de 31.12.2024 operatorii de transport feroviar de marfă și călători (cu capital de stat și capital privat) datorează CFR SA suma de **1.141.284,55 mii lei**, după cum urmează:

Denumire	TOTAL, din care:	mii lei	
		Curent	Restant
0	1=2+3	2	3
Total general, din care:	1.141.284,55	105.706,18	1.035.578,37
A. Operatori de transport feroviar de marfa, din care:	944.681,38	34.798,04	909.883,34
SNTFM „CFR Marfă” SA	864.122,09	4.592,12	859.529,97
B. Operatori de transport feroviar de călători, din care :	196.603,17	70.908,14	125.695,03
SNTFC „CFR Călători” SA	167.192,27	57.424,59	109.767,68

În cazul creanțelor de încasat de la SNTFM „CFR MARFĂ” SA, valoarea de **859.529,97 mii lei** cuprinde:

- suma de **857.155,76 mii lei** - creanța 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 București – Secția a VII Civilă și addendumului nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023;
- suma de **2.374,21 mii lei** - creanțe aferente anului 2024 necuprinse în oferta de concordat preventiv și addendumul nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023.

La data de 31.12.2023, datoria restantă a SNTFM „CFR Marfă” SA față de CFR SA era de **963.902,33 mii lei**, în timp ce la data de 31.12.2024 datoria era în sumă de **859.529,97 mii lei**, înregistrând o scădere cu **104.372,36 mii lei**.

În perioada 01.01 – 31.12.2024, CFR SA a încasat de la SNTFM „CFR Marfă” SA suma de **210.395,74 mii lei**, din care **104.434,90 mii lei** din creanță inclusă în oferta de concordat preventiv și addendumul nr. 61/15.02.2022 și nr.71/06.03.2023 și **105.960,84 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 **1.629.909,10 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 31.12.2024 suma de **611.104,60 mii lei**.

- **Măsura nr.5** au fost înregistrate extrabilanțier –clasă 8 ajustări de **3.700,25 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 **346.945,61 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 31.12.2024 sunt în valoare de **109.767,68 mii lei**.

La data de 31.12.2023 datoria restantă a SNTFC „CFR Călători” SA față de CFR SA era de **108.304,62 mii lei** în timp ce la data de 31.12.2024 datoria restantă era în sumă de **109.767,68 mii lei**, înregistrând o creștere cu **1.463,06 mii lei**.

În perioada 01.01 – 31.12.2024, din totalul sumei datorate (facturate de CFR SA) în cursul anului 2024 de **687.137,97 mii lei** a fost încasată suma de **568.533,12 mii lei**, reprezentând cca. **82%** din suma datorată. De asemenea precizăm că în anul în curs, CFR SA a încasat și suma de **109.030,18 mii lei** sumă aferentă datoriei înregistrată în anul 2023.

Creanțele restante de încasat de la « **Alți clienți și debitori** » sunt în valoare de **491.988,58 mii lei**. În totalul sumei de **491.988,58 mii lei** cea mai mare pondere o au c/valoarea penalităților calculate de CFR SA și a materialelor nerecuperate rezultate din derularea contractelor la nivelul sectorului proiecte europene (247.775,04 mii lei), respectiv Impresa Pizzarotti & C SPA Italia, Implenja și Aktor Societate Tehnică Anonimă, la care se adaugă sumele de recuperat din Decizia penală 1260/P/2014 și Decizia civilă 1093/30.05.2019 – Necolaiciuc Mihai (21.870,10 mii lei) și Decizia Civilă nr.2070/09.12.2019 - WEBUILD Spa MILANO SUCURSALA ROMANIA (14.413,31 mii lei).

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 eșalonare la plată, angajamente de plată eșalonată.

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.

5.2.5 Plăți restante

La data de 31.12.2024 CFR SA a înregistrat „plăți restante,, (arierate) în valoare de 16.881,04 mii lei față de 100.000,00 mii lei prevăzută în BVC aprobat pentru anul 2024, astfel la data de 31.12.2024 CFR SA s-a încadrat în ținta stabilită prin BVC aprobat prin H.G. nr. 492/14.05.2024 (publicat în Monitorul Oficial nr. 454/16.05.2024) pentru indicatorul „plăți restante ”.

Valoarea indicatorului „plăți restante,, realizată la 31.12.2024 de 16.881,04 mii lei este compusă din:

- 1) **16.007,57 mii lei** reprezentând, în principal, datorii comerciale rezultate din derularea contractelor încheiate de CFR SA cu societățile afiliate, CFR SA fiind acționar unic iar piața acestor societăți fiind CFR SA și/ sau sistemul feroviar;
- 2) **873,47 mii lei** reprezentând obligații datorate bugetelor locale

5.3 SITUAȚIA REALIZĂRII CREDITELOR BUGETARE

Ca urmare a apariției Legii Bugetului de Stat pentru anul 2024 nr. 421/28.12.2023, companiei i-au fost repartizate sume de la bugetul de stat, reprezentând transferuri între unități ale administrației publice, alte 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, Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei, sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară, proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR.

Situația realizării creditelor bugetare la data de 31.12.2024 față de programul aprobat pentru aceeași perioadă a anului 2024 se prezintă, astfel:

Tabelul 34 – Situația realizării creditelor bugetare la data de 31.12.2024

mii lei

Nr. crt.	Denumire indicator	Program an 2024 (prevazut în BVC 2024 aprobat cf.H.G. nr. 492/14.05.2024	Program an 2024 cf. fila MTI nr.5096/46812/ 30.12.2024	Realizari la data de 31.12.2024	%
0	1	2	3	4	5=3/2*100
	TOTAL CHELTUIELI (A+B)	9.427.601,00	8.971.748,00	8.961.354,01	99,88
	BUGET DE STAT	9.427.601,00	8.971.748,00	8.961.354,01	99,88
A.	CHELTUIELI CURENTE	9.388.563,00	8.935.539,00	8.925.145,74	99,88
	– DOBÂNZI aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite	12.081,00	5.712,00	5.711,44	99,99
	TRANSFERURI ÎNTRE UNITĂȚI ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE	3.199.483,00	3.186.983,00	3.185.811,04	99,96
	– Transferuri curente	3.199.483,00	3.186.983,00	3.185.811,04	99,96
	– Întreținerea și funcționarea / exploatarea infrastructurii feroviare publice	3.199.483,00	3.186.983,00	3.185.811,04	99,96
	ALTE TRANSFERURI	228.604,00	182.076,00	181.574,13	99,72
	– Transferuri interne	228.604,00	182.076,00	181.574,13	99,72
	– Investiții ale agenților economici cu capital de stat	180.000,00	130.349,00	130.041,64	99,76
	– Reparații curente la infrastructura feroviară publică	47.727,00	51.727,00	51.532,49	99,62
	– Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din pro-gramul de pregătire a teritoriului	877,00	0,00	0,00	
	– PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE (FEN) POST-ADERARE	1.041.800,00	1.194.443,00	1.194.427,56	100,00
	– Programe din FEDR	0,00	0,00	0,00	
	– Programe din FC	41.800,00	0,00	0,00	

Nr. crt.	Denumire indicator	Program an 2024 (prevazut în BVC 2024 aprobat cf.H.G. nr. 492/14.05.2024	Program an 2024 cf. fila MTI nr.5096/46812/ 30.12.2024	Realizari la data de 31.12.2024	%
0	1	2	3	4	5=3/2*100
	– Programe finanțate din FEDR, aferente cadrului financiar 2021-2027	20.000,00	262,00	260,47	99,42
	– Programe finanțate din FC, aferente cadrului financiar 2021-2027	622.200,00	1.050.262,00	1.050.252,18	100,00
	– Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor finanțate în cadrul Mecanismului pen-tru Interconectarea Europei	357.800,00	143.919,00	143.914,91	100,00
	– PROIECTE CU FINANȚARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBUR-SABILE AFERENTE CADRULUI FINANCIAR 2014-2020	1.000.000,00	1.429.498,00	1.425.463,48	99,72
	– Programe din FEDR	18.665,00	1.333,00	1.331,42	99,88
	– Programe din FC	381.335,00	299.457,00	299.439,58	99,99
	– Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	600.000,00	1.128.708,00	1.124.692,49	99,64
	ALTE CHELTUIELI	6.595,00	6.595,00	1.937,95	29,39
	Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunurile imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară	6.595,00	6.595,00	1.937,95	29,39
	– PROIECTE CU FINANTARE DIN SUMELE REPREZENTÂND ASISTENTA FINANCIARA NERAMBURSABILA AFERENTA PNRR	3.900.000,00	2.930.232,00	2.930.220,13	100,00
	– Transferuri din bugetul de stat către întreprinderi publice și instituții naționale de cercetare-dezvoltare pentru susținerea proiectelor aferente PNRR	3.900.000,00	2.930.232,00	2.930.220,13	100,00
B.	Operațiuni financiare	39.038,00	36.209,00	36.208,27	100,00
	Rambursări de credite	39.038,00	36.209,00	36.208,27	100,00
	– Rambursări de credite externe	39.038,00	36.209,00	36.208,27	100,00

5.3.1 Cheltuieli curente

Pentru indicatorul "CHELTUIELI CURENTE" companiei i-a fost alocată pentru anul 2024 suma de **8.935.539,00 mii lei** și a utilizat suma de **8.925.145,74 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **99,88%** din suma alocată pentru aceeași perioadă.

5.3.1.1 Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite

- Program la data de 31.12.2024 5.712,00 mii lei
- Realizat la data de 31.12.2024 5.711,44 mii lei

Pentru indicatorul „Dobânzi aferente creditelor externe contractate de ordonatorii de credite” compania a efectuat la data de 31.12.2024 plăți în valoare de **5.711,44 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **100,00%** din suma alocată pentru anul 2024.

La data de 31.12.2024 plata în valoare de **5.711,44 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”.

Împrumutul JBIC ROM-P3/2001 - pentru finanțarea proiectului de „Reabilitare a liniei de căle ferate București - Constanța, secțiunile București Nord - București Băneasa și Fetești – Constanța” la data de 30 martie 2001 a fost semnat între România, reprezentată prin Ministerul Finantelor și Banca Japonieză pentru Cooperare Internațională (JBIC) Acordul de împrumut nr. ROM-P3, în valoare de 24.988.493.558 JPY. Împrumutul este ratificat prin Legea nr. 528/ 9 octombrie 2001.

Pentru derularea împrumutului, la data de 23 august 2002, între Ministerul Finantelor și CFR SA a fost încheiat un Acord de împrumut subsidiar. În prezent toate tragerile din împrumut sunt finalizate, împrumutul se afla în faza de rambursare; rambursarea fiind făcută, conform prevederilor Acordului de împrumut subsidiar, bianual, în martie și septembrie, din alocatia bugetară prevăzută în acest sens. Rambursarea de face în de 61 tranșe, prima rată având scadența la 20.03.2011 și ultima la 20.03.2041.

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 și la înregistrarea cheltuielilor aferente în evidentele contabile ale CFR SA și, implicit în executia bugetului de venituri și cheltuieli la 31.12.2024.

5.3.12 Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice:

- | | |
|----------------------------------|----------------------|
| • Program la data de 31.12.2024 | 3.186.983,00 mii lei |
| • Realizat la data de 31.12.2024 | 3.185.811,04 mii lei |

Prin Legea bugetului de stat pe anul 2024, nr.421/28.12.2023 s-a prevăzut la art. 53:

„În bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pe anul 2024, 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:

- plata obligațiilor către bugetul general consolidat;
- 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 2024, nr. 421/28.12.2023, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CFR SA pentru titlul bugetar „**Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice**” suma de **3.554.981,00 mii lei**. Prin aplicarea reținerii de 10% rezultă că suma alocată pentru anul 2024 se diminuează de la valoarea de **3.554.981,00 mii lei** la valoarea de **3.199.483,00 mii lei** (în creștere cu 61,98% față de valoarea finală alocată pentru anul 2023).

Prin adresa nr. 2905//28694/16.07.2024 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a comunicat CFR SA că suma alocată pentru anul 2024 la titlul bugetar „**Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice**” se modifica de la valoarea de **3.199.483,00 mii lei** la valoarea de **3.186.983,00 mii lei**.

CFR SA a utilizat în anul 2024 suma de **3.185.811,04 mii lei**, după cum urmează:

- achitarea obligațiilor către bugetul general consolidat al statului: 1.609.314,85 mii lei;
- achitarea drepturilor salariale aferente personalului care își desfășoară activitatea pentru întreținerea infrastructurii feroviare publice: 795.797,67 mii lei;
- achitarea obligațiilor către furnizorii 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: 780.698,52 mii lei.

Precizăm că din alocația bugetară aprobată pentru anul 2024 pentru titlul bugetar 51 „*Întreținerea și funcționarea/exploatarea infrastructurii feroviare publice*” în valoare de **3.186.983,00 mii lei**, CFR S.A. a utilizat suma de **3.185.811,04 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **99,96%**.

5.3.13 Investiții ale agenților economici

1. Investiții ale agenților economici cu capital de stat - BUGET de STAT

- Program an 2024 130.349,00 mii lei
- Realizări an 2024 130.041,64 mii lei

Pentru anul 2024, în scopul continuării lucrărilor de reparații capitale la infrastructura feroviară publică contractate în anul 2023 și în anii anteriori, a reducerii restanțelor la RK înregistrate la data de 01 ianuarie 2024 la elementele componente ale acestora – linii, terasamente, poduri, tuneluri, peroane, instalații SCB+IFTE, a fost fundamentat un necesar de fonduri în valoare de **1.867.604,00 mii lei**.

În anul 2024 alocatia aferenta titlului bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*” s-a modificat, dupa cum urmează:

- urmare a apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024 (nr. 421/2023) companiei i-a fost alocată suma de **200.000,00 mii lei** pentru titlul bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*”, iar prin adresa nr.132/1.237/26.01.2024 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a repartizat pentru CFR SA suma inițială de **180.000,00 mii lei** pentru acest titlu bugetar (urmare aplicării reținerii de 10% conf. art.21din Legea nr.500/2002), reprezentând o diminuare cu suma de **20.000,00 mii lei**;
- prin adresa nr. 3124/31.391/08.08.2024, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a repartizat pentru CFR SA suma finală de **120.000,00 mii lei** pentru titlul bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*”, ceea ce reprezintă o diminuare a sumei alocate inițial cu suma de **60.000,00 mii lei**.
- prin adresa nr. 4915/45.478/12.12.2024, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a repartizat pentru CFR SA suma de **130.349,00 mii lei** pentru titlul bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*”, ceea ce reprezintă o suplimentare a sumei alocate cu suma de **10.349,00 mii lei**

Din suma de **130.349,00 mii lei** alocată în anul 2024 pentru titlul bugetar „*Investiții ale agenților economici cu capital de stat*” compania a utilizat la data de 31.12.2024 suma de **130.041,64 mii lei**, ceea ce reprezintă un procent de **99,76%** din suma alocată pentru anul 2024.

Situația plăților la data de 31.12.2024 în valoare de **130.041,64 mii lei** este prezentată în tabelul de mai jos:

mii lei				
Nr. crt	Denumirea obiectivului de investitii	Program 31.12.2024	Realizat 31.12.2024	%
0	1	2	3	4=3/2*100
	TOTAL, din care:	130.349,00	130.041,64	99,76
A	Obiective de investiții în continuare	1	0	-
1	Electrificarea liniei CF Doaga – Tecuci – Barboși, inclusiv dispecer pentru coordonarea activității de exploatare a Complexului Feroviar Galați	1	0	-
2	Linie nouă de cale ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea	0	0	-
3	Reconstrucție pod Gura Lotrului km.325+704, linia Piatra Olt - Podul Olt	0	0	-
4	Dublarea liniei de cale ferata intre statiile Mogosoaia si Balotesti	0	0	-
C	Alte cheltuieli de investiții	130.348,00	130.041,64	99,76
b)	Dotări independente	3.583,00	3.582,19	99,98

Nr. crt	Denumirea obiectivului de investiții	Program 31.12.2024	Realizat 31.12.2024	%
0	1	2	3	4=3/2*100
c)	Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a studiilor de fezabil, a altor studii aferente obiectivelor de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege	2.273,00	2.267,00	99,74
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	0	-
f)	alte cheltuieli asimilate investițiilor - Reparații capitale	124.492,00	124.192,45	99,76

* La subcapitolul f) – „Alte cheltuieli asimilate investițiilor - Reparații capitale” alocația aprobată a fost în valoare de **124.492,00 mii lei** pentru care au fost prevăzute:

- prestări de servicii (proiectări, expertize);
- execuții de lucrări RK linii, RK terasamente, RK poduri, RK tuneluri, RK instalații, RK peroane și RK treceri la nivel.

La acest capitol au fost înregistrate plăți pentru execuție lucrări RK, din care principalele obiective finalizate (pe lungimea totală de 0,353 km) au fost:

1) Reparație infrastructura după cum urmează:

- Prag de fund nou pentru stabilizarea infrastructurii podului de la km 89+140, linia 300, București - Predeal (proiectare și execuție) ;
- Reparație Tunel RUNCU Km. 3+685 Valea Vișeuului - Petrova. Refacere Tunel la Gabarit km 3+681 - 3+840;
- Reparație podeț km 129+710 linia 504 Ghimeș - Siculeni (executie).

2) Lucrările pentru modernizarea a unui număr de 22 treceri la nivel cu calea ferată pe raza SRCF 1 – 8, din care: 5 buc. cu finanțare de la bugetul de stat și 17 buc. cu finanțare din surse proprii.

2. Investiții finanțate din surse proprii:

Programul de investiții finanțate din sursele proprii ale CFR SA pentru anul 2024 în valoare totală de **24.002.684,00 lei** fără TVA, a fost avizat de Consiliul de Administrație prin Hotărârea nr.16/29.10.2024 și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea nr. 30/27.11.2024.

Valoarea alocată în anul 2024 pentru investiții finanțate din surse proprii este repartizată, astfel:

- **21.502.684,00 lei** fără TVA, reprezentând investiții surse proprii finanțate din amortizarea mijloacelor fixe,
- **2.500.000,00 lei** fără TVA pentru investiții surse proprii finanțate din închirierea infrastructurii feroviare neinteroperabile conf. art. 10 din OUG nr. 12/1998.

Realizările aferente anului 2024 pentru Programul de investiții finanțat din sursele proprii ale CFR SA pentru Centralul CFR SA și Sucursalele CF 1-8 sunt în valoare de **36.781.532,26 lei** cu TVA pentru investițiile finanțate din amortizarea mijloacelor fixe, respectiv în sumă de **5.118.680,00 lei** cu TVA pentru investițiile finanțate de CFR SA din veniturile obținute din închirierea infrastructurii feroviare neinteroperabile.

Menționăm că aceste realizări sunt aferente exercițiilor financiare din 2023 și 2024, conform fișelor de plan privind programele de investiții surse proprii aprobate în anii 2023 și 2024, primele fișe de plan privind programul de investiții surse proprii pe anul 2024 au fost aprobate la data de 01.10.2024.

lei

Sursa de finanțare a investițiilor	Program an 2024	Realizari an 2024
Amortizarea mijloacelor fixe	21.502.684	36.781.532

Veniturile obținute din închirierea infrastructurii neinteroperabile cf art. 10 din OUG nr. 12/1998	2.500.000	5.118.680
Total surse proprii	24.002.684	41.900.212

3. Investiții finanțate de către terți

În anul 2024 nu a existat Program de investiții finanțat de către terți. Precizăm ca în anul 2023 pentru **programul de investiții finanțat de către terți** s-a fundamentat un necesar inițial de **7.712.001,33** lei fără TVA care a fost avizat prin Hotărârea Consiliului de Administrație al CFR SA nr. 53/19.09.2023, aprobat prin Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor a CFR SA nr. 36/ 09.11.2023 și prin Nota de Fundamentare nr. 9/5/833/13.11.2023.

5.3.1.4 Reparații curente la infrastructura feroviară publică

- Program la data de 31.12.2024 51.727,00 mii lei
- Realizat la data de 31.12.2024 51.532,49 mii lei

Alocația în anul 2024 pentru titlul bugetar „Reparații curente la infrastructura feroviară publică ” s-a modificat astfel:

- urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr.421/28.12.2023 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA în anul 2024 pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică," suma de 53.030,00 mii lei;
- conform adresei nr.132/1237/26.01.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii alocația aferentă anului 2024 pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică" este de 47.727,00 mii lei;
- conform adresei nr.4394/41.331/19.11.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, alocația pentru titlul bugetar "Reparații curente la infrastructura feroviară publică" se modifică de la valoarea de 47.727,00 mii lei la valoarea de 51.727,00 mii lei, ceea ce reprezintă o suplimentare cu 4.000,00 mii lei.

La data de 31.12.2024 CFR S.A. a avut alocată suma de **51.727,00 mii lei** pentru titlul bugetar „Reparații curente la infrastructura feroviară publică” și a utilizat suma de **51.532,49 mii lei** (sumă utilizată pentru achitarea facturilor de lucrări emise conform contractelor încheiate), ca pondere reprezentând **99,62%** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

5.3.1.5 Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului

- Program la data de 31.12.2024 0,00 mii lei
- Realizat la data de 31.12.2024 0,00 mii lei

La data de 31.12.2024 pentru indicatorul “Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului ” compania nu a efectuat plăți pentru acest titlu bugetar.

Alocația în anul 2024 pentru titlul bugetar “Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului ” s-a modificat astfel:

- urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr.421/28.12.2023 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA în anul 2024 pentru titlul bugetar “ Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului ”, suma de 975,00 mii lei;
- conform adresei nr.132/1237/26.01.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii alocația aferentă anului 2024 pentru titlul bugetar “Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului ” este de 877,00 mii lei;
- conform adresei nr.5096/46812/30.12.2024 primită de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, alocația pentru titlul bugetar “Transferuri pentru finanțarea obiectivelor din programul de pregătire a teritoriului ”se modifică de la valoarea de 877,00 mii lei la valoarea de 0,00 mii lei, ceea ce reprezintă o diminuare cu 877,00 mii lei.

5.3.1.6 Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare

• Program la data de 31.12.2024	1.194.443,00 mii lei
• Realizat la data de 31.12.2024	1.194.427,56 mii lei

Pentru indicatorul **„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare”** (Programe din FEDR, Programe din FC, Programe finanțate din FEDR aferente cadrului financiar 2021-2027, Programe finanțate din FC aferente cadrului financiar 2021-2027 și Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor finanțate în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei) a fost alocată la data de 31.12.2024 suma de 1.194.443,00 mii lei și s-a utilizat suma de 1.194.427,56 mii lei, reprezentând un procent de 100,00% din suma alocată la aceeași dată.

La data de 31.12.2024 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 FC”**, CFR S.A. nu are alocată sumă;
- pentru indicatorul **„Programe finanțate din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) aferente cadrului financiar 2021-2027”** a fost alocată suma de 262,00 mii lei și s-a utilizat suma de 260,47 mii lei, reprezentând un procent de 99,62% din suma alocată la aceeași dată.

Menționăm faptul că, plata în valoare de 260,47 mii lei efectuată pentru indicatorul **„Programe finanțate din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) aferente cadrului financiar 2021-2027”** este aferentă proiectului **„Implementarea măsurilor necesare asigurării funcționalității sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontieră-Curtici-Simeria-Sighișoara-Brașov-Predeal-Constanța), certificarea și autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor feroviare”** și proiectului Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța - etapa III.

- pentru indicatorul **„Programe finanțate din Fondul de Coeziune (FC) aferente cadrului financiar 2021-2027”** a fost alocată suma de 1.050.262,00 mii lei și s-a utilizat suma de 1.050.252,18 mii lei în urma deschiderilor de credite bugetare întocmite și transmise la MTI, reprezentând un procent de 100,00% din suma alocată.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 se prezintă astfel:

1. Reabilitarea liniei CF Frontiera-Curtici-Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, Tronsonul 2: km 614-Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria: 878.563,82 mii lei
 2. Lucrări în stațiile CF Fetești și Ciulnița de pe linia de cale ferată București-Constanța: 171.688,36 mii lei
- pentru indicatorul **„Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor finanțate în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei”** a fost alocată suma de 143.919,00 mii lei și s-a utilizat suma de 143.914,91 mii lei, reprezentând un procent de 100,00% din suma alocată la aceeași dată.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 se prezintă astfel:

1. Modernizarea Liniei Cf București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1: „Redeschiderea Circulației Feroviare pe Pod peste Râul Argeș, între Vidra și Comana” : 134.704,06 mii lei
2. Modernizarea liniei de cale ferată Port Constanța – Etapa I, Valul lui Traian: 8.276,82 mii lei
3. Proiect Modernizarea infrastructurii feroviare între stațiile CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră - Lot 2: 934,04 mii lei

5.3.1.7 Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020

• Program la data de 31.12.2024	1.429.498,00 mii lei
• Realizat la data de 31.12.2024	1.425.463,49 mii lei

Pentru indicatorul *„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 (Programe din FEDR, Programe din FC și Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei)”* a fost alocată la data de 31.12.2024 suma de 1.429.498 mii lei și s-a utilizat suma 1.425.463,49 mii lei, reprezentând 99,72 % din suma alocată.

La data de 31.12.2024 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 1.333,00 mii lei și s-a utilizat suma de 1.331,42 mii lei reprezentând 100,00% din suma alocată.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 se prezintă astfel:

1. Lucrări de reabilitare pentru poduri, podete și tuneluri de cale ferată - Sucursala Regională de Căi Ferate Timisoara: 563,75 mii lei
2. Lucrări de reabilitare poduri, podete și tuneluri de cale ferată - etapa II faza studiu de fezabilitate: 422,57 mii lei
3. Electrificarea liniei feroviare Radulești - Giurgiu Nord - studiu de fezabilitate: 345,10 mii lei

- pentru indicatorul *„Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020 - Programe din FC”* a fost alocată suma de 299.457,00 mii lei și s-a utilizat suma de 299.439,58 mii lei reprezentând 99,99% din suma alocată.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 se prezintă astfel:

1. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul Coșlariu – Simeria: 3.880,53 mii lei
2. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul Sighișoara – Coșlariu: 269.507,21 mii lei
3. Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj-Focsani - Studiu de fezabilitate: 7.861,98 mii lei
4. Reabilitarea liniei de cale ferată Focsani - Roman - Studiu de fezabilitate: 5.959,04 mii lei
5. Reabilitarea liniei de cale ferată Roman – Iasi – Frontiera - Studiu de fezabilitate: 9.032,09 mii lei
6. Reabilitarea liniei de cale ferată Darmanesti – Vicsani – Studiu de fezabilitate: 599,76 mii lei
7. Reabilitarea liniei de cale ferată Pascani – Darmanesti - Studiu de fezabilitate: 2.598,96 mii lei

5.3.1.8 Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei

• Program la data de 31.12.2024	1.128.708,00 mii lei
• Realizat la data de 31.12.2024	1.124.692,49 mii lei

La data de 31.12.2024 CFR S.A. a avut alocată suma de **1.128.708,00 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 **1.124.692,49 mii lei**, ca pondere reprezentând **99.64%** din suma alocată la această dată pentru acest titlu bugetar.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 pentru acest titlu bugetar se prezintă astfel:

1.	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componenta a coridorului Rin-Dunare pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov-Simeria, subsecțiunile Brașov-Apața și Cața - Sighișoara:	440.941,65 mii lei
2.	Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov – Sighișoara, subsecțiunea Apața – Cața:	628.552,84 mii lei
3.	Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea liniilor de cale ferată și a instalațiilor din Complexul Feroviar București:	10.613,71 mii lei
4.	Modernizarea liniei de cale ferată București-Nord-Aeroport Internațional Henri Coanda București:	228,46 mii lei
5.	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea tronsonului de cale ferată Coșlariu – Cluj Napoca:	11.452,28 mii lei
6.	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea tronsonului de cale ferată Apahida – Suceava:	29.299,27 mii lei
7.	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea tronsonului de cale ferată București – Craiova:	3.604,28 mii lei

Ținând cont de constrangerile fiscal bugetare impuse de prevederile art.I alin (1) din OUG nr.34/2023 privind unele măsuri fiscale bugetare prin care Guvernul aproba lunar prin memorandum până la finele lunii în curs pentru luna următoare, limite lunare de credite bugetare și de angajament, necesarul de credite bugetare al CFR pe luna decembrie nu a putut fi promovat în luna noiembrie spre aprobare în memorandum, întrucât trebuia să nu depășească bugetul aprobat pentru anul 2024.

Astfel, chiar dacă în luna decembrie a fost promovat HG 1494/27.11.2024 privind alocarea unor sume din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția guvernului de suplimentare a bugetului MTI la titlul 58.19 cu suma de 261.330 mii lei care acoperea necesarul la data promovării HG, suma de 4.016 mii lei nu a mai putut fi deschisă întrucât limitele de credit bugetar aprobate CFR au fost mai mici. Facturile ramase de plată la titlul 58.19 la finalul anului 2024, fie din cauza lipsei alocăției bugetare, fie din cauza limitei aprobate pentru luna decembrie au fost în suma de 82.229 mii lei, facturi care au fost incluse în deschiderea de credit bugetar din luna ianuarie 2025.

5.3.1.9 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 31.12.2024	6.595,00 mii lei
• Realizat la data de 31.12.2024	1.937,95 mii lei

Suma alocată în anul 2024 pentru titlul bugetar "Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunuri imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară" s-a modificat astfel:

- urmare apariției Legii bugetului de stat pentru anul 2024, nr. 421/28.12.2023 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA în anul 2024 pentru titlul bugetar "Sume alocate pentru întocmirea documentațiilor cadastrale și a publicității imobiliare pentru bunuri imobiliare aflate în concesiunea companiei care administrează infrastructura feroviară" suma de 7.328,00 mii lei;
- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a alocat CNCF CFR SA pentru anul 2024 suma de 6.595,00 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", conform adresei nr. nr.132/1.237/26.01.2024.

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 31.12.2024 suma de **6.595,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **1.937,95 mii lei**, reprezentând **29,39%** 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 SA 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 ANCPPI nr. 600/2023, cu modificările și completările ulterioare, existența suprapunerilor determină respingerea ultimei documentații depuse, refacerea și redepunerea acesteia;
- se solicită de către unele Oficii de Cadastru ca firma prestatoare să vizeze planurile de amplasament și delimitare a imobilului de către primării;
- facturile pot fi emise de către prestatorii de servicii cadastrale doar după avizarea documentației de către OCPI.

5.3.1.10 Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR

• Program la data de 31.12.2024	2.930.232,00 mii lei
• Realizat la data de 31.12.2024	2.930.220,13 mii lei

Pentru indicatorul "*Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistență financiară nerambursabilă aferentă PNRR*" a fost alocată la data de 31.12.2024 suma de **2.930.232,00 mii lei** și s-a utilizat suma de **2.930.220,13 mii lei** reprezentând **100.00%** din suma alocată.

În conformitate cu **Art 13** din **Cap IV Mecanismul cererilor de transfer și al cererilor de transfer de fonduri** din Normele metodologice de aplicare a prevederilor OUG 124/2021 aprobate prin HOTĂRÂREA nr. 209 din 14 februarie 2022 publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 154 din 15 februarie 2022, MTI – DGPET în calitate de coordonator de reforme au 10 zile lucratoare de la data depunerii de către CFR a cererilor de transfer pentru autorizarea cheltuielilor solicitate și încă 5 zile lucratoare pentru plata acestora. Astfel există situații când cererile de transfer sunt plătite efectiv de MTI în luna următoare dar executia bugetara este realizata la luna pentru care au fost efectuate solicitarile de credite bugetare.

Situația plăților pe proiecte la data de 31.12.2024 pentru acest titlu bugetar se prezintă, astfel:

1.	Modernizarea liniei feroviare Caransebes-Timisoara-Arad	758.503,96 mii lei
2.	Electrificarea si reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca- Oradea - Episcopia Bihor	1.131.021,12 mii lei
3.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Craiova	204.838,00 mii lei
4.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Brasov	144.342,30 mii lei
5.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF București	73.166,78 mii lei
6.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Cluj	261.621,41 mii lei
7.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Galați	36.434,05 mii lei
8.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Timisoara	48.562,66 mii lei
9.	"Quick Wins" – Lucrări de eliminare a retrițiilor de viteză pentru restabilirea parametrilor tehnici ai suprastructurii căii de pe raza SRCF Iasi	161.094,72 mii lei
10.	„Centralizări electronice și electrodinamice” – etapa I – Elaborarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție	18.545,92 mii lei
11.	Reînnoiri – București-Pitești-Lucrări de înlocuire la rând a elementelor componente ale suprastructurii căii	92.089,20 mii lei

5.3.2 Operațiuni financiare

- Program la data de 31.12.2024 - 36.209,00 mii lei
- Realizat la data de 31.12.2024 - 36.208,27 mii lei

Pentru indicatorul "Rambursări de credite externe" a fost alocată la data de 31.12.2024 suma de **36.209,00 mii lei** și s-a utilizat suma de 36.208,27 mii lei, ca pondere reprezentând 99,99 % din suma alocată.

La data de 31.12.2024 plata în valoare de **36.208,27 mii lei** efectuată pentru indicatorul "Rambursări de credite externe" este aferentă imprumutului 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 PRINCIPALELE REZULTATE ALE ACTIVITĂȚILOR DE EXPLOATARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

5.4.1 Operarea infrastructurii feroviare

5.4.1.1 Regularitatea trenurilor de călători

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind regularitatea (punctualitatea) circulației trenurilor de călători, comparativ cu realizările din anul 2023.

Tabelul 35 – Regularitatea trenurilor de călători în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Întârzieri totale		min	4 744 328	6.654.827	-40,27
Întârzieri cauzate de CFR SA		min	1 676 002	2.541.684	-51,65
Trenuri circulate		trenuri/zi	1 534	1.711	111,53%
Trenuri circulate regulat		trenuri/zi	1 100	857	77,92%
Regularitate		%	71,71	50,1	-30,14
Întârzieri pe 100 tren*km	Total	min/100 tr*km	5,36	7,3	-36,19
	Cauze imputabile CFR SA	min/100 tr*km	1,81	2,79	-54,14

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție negativă pentru aproape toți indicatorii analizați. Aceste evoluții nefavorabile pot fi explicate prin lucrările de modernizare a infrastructurii, care afectează negativ circulația trenurilor și prin amplificarea procesului de degradare a parcului de material rulant destinat traficului de călători, care reprezintă o consecință a finanțării publice insuficiente a serviciilor publice de transport feroviar al călătorilor.

Principalele cauze ale deteriorării regularității circulației trenurilor de călători sunt însă reprezentate de:

- Finanțarea publică insuficientă a infrastructurii feroviare, care are drept consecință menținerea și amplificarea fenomenului de degradare a infrastructurii, cu efecte privind deteriorarea performanțelor serviciilor de transport feroviar.
- Lipsa unui suport tehnic adecvat care să permită eficientizarea managementului operativ al circulației trenurilor (a se vedea paragraful 4.3.2.1 de mai sus – direcția de acțiune strategică 1.2.1).

5.4.1.2 Regularitatea trenurilor de marfă

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind regularitatea (punctualitatea) circulației trenurilor directe de marfă, comparativ cu realizările din anul 2023.

Tabelul 36 – Regularitatea trenurilor de directe de marfă în anul anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Întârzieri totale		min	37 311 298	35.956.173	3,63
Întârzieri cauzate de CFR SA		min	405 995	469.117	-15,55
Trenuri circulate		trenuri/zi	323	258	79,84%
Trenuri circulate regulat		trenuri/zi	202	145	71,98%
Regularitate		%	62,54	56,38	-9,85
Întârzieri pe 100 tren*km	Total	min/100 tr*km	174,13	186,07	-6,86
	Cauze imputabile CFR SA	min/100 tr*km	1,57	1,97	-25,48

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție negativă față de anul 2023 pentru majoritatea indicatorilor analizați. Și în acest caz aceste evoluții nefavorabile pot fi explicate prin lucrările de modernizare a infrastructurii,

care afectează negativ circulația trenurilor.

Principalele cauze ale deteriorării regularității circulației trenurilor de marfă sunt reprezentate de:

- Finanțarea publică insuficientă a infrastructurii feroviare, care are drept consecință menținerea și amplificarea fenomenului de degradare a infrastructurii, cu efecte privind deteriorarea performanțelor serviciilor de transport feroviar.
- Lipsa unui suport tehnic adecvat care să permită eficientizarea managementului operativ al circulației trenurilor.

5.4.1.3. Viteze comerciale

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru viteza comercială a trenurilor de călători și de marfă, comparativ cu realizările din anul 2023 și este calculată variația procentuală în raport cu anul 2023.

Tabelul 37 – Viteza comercială a trenurilor în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator	UM	2023	2024	Variație vs 2023
Viteza comercială a trenurilor de călători	km/h	44,71	42,9	- 4,05
Viteza comercială a trenurilor de marfă	km/h	15,86	15,15	- 4,48

Chiar dacă viteza comercială realizată a trenurilor nu este un indicator specific al activității administratorului infrastructurii, deoarece reflectă mai ales activitatea operatorilor de transport feroviar, este un indicator relevant din perspectiva competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu alte moduri de transport (cu referire mai ales la transportul rutier). Consiliul de administrație consideră necesară analiza acestui indicator deoarece oferă informații privind aportul companiei la performanțele serviciilor de transport feroviar și la creșterea atractivității acestor servicii pentru clienții finali ai transportului feroviar.

Tabelul de mai sus evidențiază o ușoară deteriorare față de anul anterior a vitezelor comerciale ale trenurilor de călători și de marfă. Această tendință trebuie considerată alarmantă, în condițiile în care traficul de călători este preponderent atât ca volum de servicii furnizate de CFR SA cât și în ceea ce privește ponderea veniturilor proprii ale companiei.

Tabelul de mai sus evidențiază însă menținerea vitezelor comerciale ale trenurilor de marfă la un nivel inacceptabil de scăzut, de natură să afecteze semnificativ competitivitatea cu transportul rutier. Nivelul foarte scăzut al vitezelor comerciale ale trenurilor de marfă reprezintă un important factor de descurajare a clienților să utilizeze transportul feroviar de marfă, fapt confirmat atât de reducerea volumului de prestații ale transportului feroviar de marfă (măsurat în tone-km) cât și de reducerea parcursului total al trenurilor de marfă, cu consecințe privind reducerea veniturilor proprii ale CFR SA aferente traficului de marfă.

5.4.2 Volumele de activitate

5.4.2.1 Traficul de calatori

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind volumele de activitate în domeniul traficului de călători. Este prezentată de asemenea analiza comparativă cu realizările din anul 2023. Este calculată variația procentuală în raport cu anul 2023 și este evidențiată grafic evoluția față de anul anterior (creștere sau scădere). În ultima coloană este utilizată culoarea verde pentru a evidenția evoluțiile benefice și culoarea roșie pentru a evidenția evoluțiile nefavorabile ale indicatorilor analizați.

Tabelul 38 - Volumele de activitate în traficul de călători în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
Parcursul trenurilor de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	tren*km	61 176 008,62	59 507 821,73	97,27%
	Magistrala 200	tren*km	3 129 903,13	3 298 485,61	105,39%
	Magistrala 300	tren*km	12 188 852,96	9 847 912,15	80,79%
	Magistrala 400	tren*km	3 752 950,68	3 969 580,22	105,77%
	Magistrala 500	tren*km	6 041 984,46	5 923 505,87	98,04%
	Magistrala 600	tren*km	1 898 962,27	1 773 003,36	93,37%
	Magistrala 700	tren*km	1 700 944,19	1 533 442,17	90,15%

	Magistrala 800	tren*km	4 071 244,30	4 062 166,36	99,78%
	Magistrala 900(100)	tren*km	6 165 018,14	5 738 917,04	93,09%
	Rețea închiriată	tren*km	3 601 869,63	3 023 133,60	83,93%
	Total rețea națională	tren*km	64 777 878,25	62 530 955,32	96,53%
Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de călători					
a. Parcursul trenurilor de călători pe magistrale		tren*km	38 949 860,12	36 147 012,77	92,80%
b. Cota magistrale în traficul de călători		%	63,67	60,74	95,40%
Intensitatea traficului de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	trenuri/zi	16,96	16,46	97,05%
	Magistrala 200	trenuri/zi	18,71	19,71	105,34%
	Magistrala 300	trenuri/zi	50,69	40,96	80,80%
	Magistrala 400	trenuri/zi	19,84	20,98	105,75%
	Magistrala 500	trenuri/zi	38,04	37,29	98,03%
	Magistrala 600	trenuri/zi	18,62	17,38	93,34%
	Magistrala 700	trenuri/zi	19,70	17,76	90,15%
	Magistrala 800	trenuri/zi	41,66	41,56	99,76%
	Magistrala 900(100)	trenuri/zi	29,29	27,26	93,07%
	Total magistrale	trenuri/zi	31,10	28,86	92,80%
	Rețea închiriată	trenuri/zi	13,50	11,68	86,52%
	Total rețea națională	trenuri/zi	16,72	16,14	96,53%

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție ușor pozitivă față de anul 2023 pentru majoritatea indicatorilor analizați.

5.4.2.2 Traficul de marfa

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind volumele de activitate în domeniul traficului de marfă. Este prezentată de asemenea analiza comparativă cu realizările din anul 2023. Este calculată variația procentuală în raport cu anul 2023 și este evidențiată grafic evoluția față de anul anterior (creștere sau scădere). În ultima coloană este utilizată culoarea verde pentru a evidenția evoluțiile benefice și culoarea roșie pentru a evidenția evoluțiile nefavorabile ale indicatorilor analizați.

Tabelul 39 - Volumele de activitate în traficul de marfă în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	tren*km	21 477 017,74	19 292 782,59	89,83%
	Magistrala 200	tren*km	1 253 175,65	1 407 407,01	112,31%
	Magistrala 300	tren*km	2 894 264,02	2 980 948,08	103,00%
	Magistrala 400	tren*km	320 657,93	431 217,13	134,48%
	Magistrala 500	tren*km	2 811 219,91	2 186 935,83	77,79%
	Magistrala 600	tren*km	36 012,70	26 058,31	72,36%
	Magistrala 700	tren*km	253 758,93	197 564,92	77,86%
	Magistrala 800	tren*km	3 367 331,16	2 844 732,34	84,48%
	Magistrala 900(100)	tren*km	4 167 417,02	3 366 070,45	80,77%
	Rețea închiriată	tren*km	275 322,09	83 566,74	30,35%
	Total rețea națională	tren*km	21 752 339,82	19 376 349,34	89,08%
Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de marfă					
a. Parcursul trenurilor de marfă pe magistrale		tren*km	15 103 837,32	13 440 934,06	88,99%
b. Cota magistrale în traficul de marfă		%	70,33	69,67	99,06%
Intensitatea traficului de marfă pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	trenuri/zi	5,95	5,34	89,75%
	Magistrala 200	trenuri/zi	7,49	8,41	112,28%
	Magistrala 300	trenuri/zi	12,04	12,40	102,99%
	Magistrala 400	trenuri/zi	1,69	2,28	134,91%
	Magistrala 500	trenuri/zi	17,70	13,77	77,80%
	Magistrala 600	trenuri/zi	0,35	0,26	74,29%
	Magistrala 700	trenuri/zi	2,94	2,29	77,89%
	Magistrala 800	trenuri/zi	34,46	29,11	84,47%
	Magistrala 900(100)	trenuri/zi	19,80	15,99	80,76%
	Total magistrale	trenuri/zi	12,06	10,73	88,97%
	Rețea închiriată	trenuri/zi	1,03	0,32	31,07%
	Total rețea națională	trenuri/zi	5,61	5,00	89,13%

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție negativă față de anul 2023 pentru majoritatea indicatorilor analizați.

După cum s-a arătat anterior, principala cauză care a determinat această evoluție negativă a constat în menținerea unei competiții inechitabile cu transportul rutier de marfă prin externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier, coroborată cu lipsa oricărui mecanism compensatoriu de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar de marfă. Aceasta a permis operatorilor de transport rutier de marfă să ofere prețuri mult mai atractive în raport cu transportul feroviar de marfă, deși costurile reale ale transportului rutier sunt mult mai mari decât cele ale transportului feroviar.

5.5 PRINCIPALELE REZULTATE ALE ACTIVITĂȚILOR DE MENTENANȚĂ ȘI REÎNNOIRE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

5.5.1 Întreținerea și repararea infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind activitățile de întreținerea și reparare a infrastructurii feroviare. Este prezentată de asemenea analiza comparativă cu realizările din anul 2023. Este calculată variația procentuală în raport cu anul 2023 .

Tabelul 40 – Situația indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliiere				
Viteza tehnică asigurată	Total rețea	m/h	70,40	70,41	100,01%
	Magistrala 200	km/h	72,28	72,23	99,93%
	Magistrala 300	km/h	79,36	79,55	100,24%
	Magistrala 400	km/h	65,51	64,43	98,35%
	Magistrala 500	km/h	85,81	85,24	99,34%
	Magistrala 600	km/h	74,38	73,01	98,16%
	Magistrala 700	km/h	73,10	73,03	99,90%
	Magistrala 800	km/h	119,32	119,02	99,75%
	Magistrala 900(100)	km/h	74,59	71,77	96,22%
	Total magistrale	km/h	80,63	79,28	98,33%
Valoare indisponibilitate	Total rețea	zile*km	774 828,23	979.903,26	126,47%
	Magistrala 200	zile*km	31 848,22	36.169,50	113,57%
	Magistrala 300	zile*km	113 162,64	127.288,38	112,48%
	Magistrala 400	zile*km	40 968,14	57.720,23	140,89%
	Magistrala 500	zile*km	40 439,19	43.610,15	107,84%
	Magistrala 600	zile*km	4 833,20	8.211,28	169,89%
	Magistrala 700	zile*km	7 301,80	6.273,14	85,91%
	Magistrala 800	zile*km	22 085,52	21.425,17	97,01%
	Magistrala 900(100)	zile*km	85 670,53	101.667,72	118,67%
	Total magistrale	zile*km	346 309,23	402.365,57	116,19%
Rata de indisponibilitate	Total rețea	%	15,67	19,77	116,19%
	Magistrala 200	%	11,79	13,35	126,16%
	Magistrala 300	%	22,16	24,86	113,23%
	Magistrala 400	%	16,42	23,06	112,18%
	Magistrala 500	%	13,48	14,50	140,44%
	Magistrala 600	%	5,37	9,09	107,57%
	Magistrala 700	%	6,27	5,37	169,27%
	Magistrala 800	%	12,08	11,68	85,65%
	Magistrala 900(100)	%	29,57	35,00	96,69%
	Total magistrale	%	17,23	19,97	118,36%
Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	Total rețea	nr	14	9	115,90%
	Magistrala 200	nr	4	0	-
	Magistrala 300	nr	0	0	-
	Magistrala 400	nr	0	0	-
	Magistrala 500	nr	1	2	-
	Magistrala 600	nr	1	1	-
	Magistrala 700	nr	0	0	-
	Magistrala 800	nr	0	0	-
	Magistrala 900(100)	nr	0	0	-
	Total magistrale	nr	6	3	-

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere		%	99,74%	99,96%	+0,22%
Fonduri alocate		mii lei	1.975.261,00	3.186.983,00	+61,34%
Sume cheltuite		mii lei	1.970.116,01	3.185.811,04	+61,71%
Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente		%	99,92%	99,62%	-0,30%
Fonduri alocate		mii lei	53.030,00	51.727,00	-2,46%
Sume cheltuite		mii lei	52.989,60	51.532,49	-2,75%
Eficiența contractării activităților privind întreținerea		%	9,71	79,86%	-91,78%
Total sume cheltuite		mii lei	225.831,75	690.823,11	+205,90%
Sume cheltuite prin contracte multianuale		mii lei	21.938,97	551.676,54	+2.414,60%
Eficiența contractării activităților privind reparațiile curente		%	11,13%	0,00%	-100,00%
Total sume cheltuite		mii lei	52.989,60	51.532,48	-2,75%
Sume cheltuite prin contracte multianuale		mii lei	5.898,07	0,00	-100,00%

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție ușor pozitivă față de anul 2023 pentru majoritatea indicatorilor analizați.

Caracterul preponderent pozitiv al evoluției majorității indicatorilor analizați indică faptul că activitățile de întreținere și reparare a infrastructurii sunt organizate suficient de adecvat și reușesc să asigure utilizarea judicioasă a resurselor disponibile, chiar dacă acestea sunt insuficiente.

5.5.2 Reînnoirea infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă sintetic valorile realizate în anul 2024 pentru principalii indicatori privind activitățile de reînnoire a infrastructurii feroviare. Este prezentată de asemenea analiza comparativă cu realizările din anul 2023.

Tabelul 41 - Situația indicatorilor privind activitățile de reînnoire în anul 2024, comparativ cu anul 2023

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
Lungime linie reînnoită (refacție)	Total rețea	km	0,000	0,000	0,00%
	Magistrala 200	km	0,000	0,000	
	Magistrala 300	km	0,000	0,000	
	Magistrala 400	km	0,000	0,000	
	Magistrala 500	km	0,000	0,000	
	Magistrala 600	km	0,000	0,000	
	Magistrala 700	km	0,000	0,000	
	Magistrala 800	km	0,000	0,000	
	Magistrala 900(100)	km	0,000	0,000	
	Total magistrale	km	0,000	0,000	
Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	Total rețea	nr	0	0	0,00%
	Magistrala 200	nr	0	0	
	Magistrala 300	nr	0	0	
	Magistrala 400	nr	0	0	
	Magistrala 500	nr	0	0	
	Magistrala 600	nr	0	0	
	Magistrala 700	nr	0	0	
	Magistrala 800	nr	0	0	
	Magistrala 900(100)	nr	0	0	
	Total magistrale	nr	0	0	
Infrastructură scadentă la reînnoire					

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
Linii curente și directe					
a - Lungime scadență	Total rețea	km	9 877	9.746	98,67%
	Magistrala 200	km	327	292	
	Magistrala 300	km	579	516	
	Magistrala 400	km	482	524	
	Magistrala 500	km	544	782	
	Magistrala 600	km	213	216	
	Magistrala 700	km	70	24	
	Magistrala 800	km	6	6	
	Magistrala 900(100)	km	792	789	
	Total magistrale	km	3013	3149	
b - Cotă depășire scadență	Total rețea	%	73,48	72,51%	0,99%
	Magistrala 200	%	42,98	38,38%	
	Magistrala 300	%	46,32	41,28%	
	Magistrala 400	%	79,54	86,47%	
	Magistrala 500	%	66,02	94,90%	
	Magistrala 600	%	62,20	63,08%	
	Magistrala 700	%	21,54	7,38%	
	Magistrala 800	%	1,39	1,39%	
	Magistrala 900(100)	%	98,30	98,55%	
	Total magistrale	%	56,41	58,96%	
Instalații de semnalizare în stații					
a - Instalații scadente	Total rețea	nr	895	872	97,43%
	Magistrala 200	nr	39	38	
	Magistrala 300	nr	49	38	
	Magistrala 400	nr	61	61	
	Magistrala 500	nr	46	46	
	Magistrala 600	nr	31	31	
	Magistrala 700	nr	24	24	
	Magistrala 800	nr	8	8	
	Magistrala 900(100)	nr	70	71	
	Total magistrale	nr	328	317	
b - Cotă depășire scadență	Total rețea	%	89,14	88,98	99,82%
	Magistrala 200	%	76,47	76,00	
	Magistrala 300	%	67,12	64,41	
	Magistrala 400	%	100,00	100,00	
	Magistrala 500	%	95,83	95,83	
	Magistrala 600	%	100,00	100,00	
	Magistrala 700	%	92,31	92,31	
	Magistrala 800	%	24,24	24,24	
	Magistrala 900(100)	%	88,61	89,87	
	Total magistrale	%	81,59	81,91	
Instalații de semnalizare în linie curentă					
a - Instalații scadente	Total rețea	km	6.275,4	6.099,5	97,20%
	Magistrala 200	km	541,6	541,6	
	Magistrala 300	km	786,6	642,7	
	Magistrala 400	km	237,0	237,0	
	Magistrala 500	km	768,3	768,3	
	Magistrala 600	km	237,0	237,6	
	Magistrala 700	km	301,1	301,1	
	Magistrala 800	km	27,6	27,6	
	Magistrala 900(100)	km	773,2	773,2	
	Total magistrale	km	3,7	3.529,1	
b - Cotă depășire scadență	Total rețea	%	79,7	78,98	99,10%
	Magistrala 200	%	76,2	76,19	
	Magistrala 300	%	66,7	62,09	

Indicator		UM	2023	2024	Variație vs 2023
Denumire	Detaliere				
	Magistrala 400	%	89,2	89,18	
	Magistrala 500	%	96,3	96,28	
	Magistrala 600	%	100,0	100,00	
	Magistrala 700	%	93,0	93,00	
	Magistrala 800	%	5,7	5,68	
	Magistrala 900(100)	%	95,7	95,71	
	Total magistrale	%	76,4	75,65	

Analiza prezentată în acest tabel evidențiază o evoluție negativă față de anul 2023 pentru majoritatea indicatorilor analizați.

Această evoluție negativă este rezultatul finanțării insuficiente din fonduri publice a activităților de reînnoire a infrastructurii feroviare.

Tabelul de mai sus arată că singurele evoluții pozitive s-au înregistrat în ceea ce privește reducerea cotelor de scadență la reînnoire pentru instalațiile de semnalizare feroviară. Aceste evoluții pozitive reflectă însă în principal efectul investițiilor de modernizare a acestor instalații, finanțate din fonduri europene nerambursabile.

5.6 STADIUL PROIECTELOR DE MODERNIZARE A INFRASTRUCTURII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

CFR SA are în implementare **29 proiecte**, a căror valoare a lucrărilor aflate în derulare este de **36.678,92 mil lei fără TVA**, din care:

- **lucrări în execuție** aferente a *24 de proiecte* a căror valoare a contractelor se ridică la **34.449,86 mil lei fără TVA** care au ca obiectiv final reabilitarea **622 km de linie de cale ferată pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală** și lucrări de reparații și reînnoiri pe **637 km de linie de cale ferată**, modernizarea a **16 stații de cale ferată** (**Gara de Nord – faza I, Ploiești Vest, Sinaia, Bușteni, Videle, Beclean pe Someș, Pașcani, Neptun hc., Costinești, Ciulnița, Orșova, Herculane, Dej Călători, Teiuș, Aiud, Războieni**)

și

- **lucrări finalizate aflate în perioada de garanție** în valoare totală de **2.229,06 mil lei fără TVA** pentru **55,95 km de cale ferată recepționați** din care 41 km aflați pe Coridorul Rin-Dunăre (Frontieră – Km 614), 2,95 km pentru realizarea legăturii feroviare cu Aeroportul Internațional Henri Coandă și 12 km pentru redeschiderea podurilor peste râul Argeș între stațiile Vidra și Coaman, **1 podeț** de pe raza SRCF Craiova, **1 pod** pe raza SRCF Timișoara.

În anul 2024 au fost efectuate următoarele recepții:

- recepții la terminarea lucrărilor pentru 1 pod km 36+673 de pe raza SRCF Timișoara, podeț km 286+035 de pe raza SRCF Craiova, pod Grădiștea
- recepția finală pentru secțiunea Ațel – Micăsasa, podeț km 41+719 de pe raza SRCF Cluj, pod km 20+698 de pe raza SRCF Craiova

Sunt în diferite etape de derulare proceduri de achiziție în valoare totală de **27.196,28 mil lei f TVA** pentru:

- **lucrări de modernizări/electrificări** linii aflate pe segmente importante pentru circulația trenurilor de călători și marfă precum *Port Constanța etapa II și etapa III, realizare conexiune feroviară cu Aeroportul Internațional Traian Vuia Timișoara, Craiova – Caransebeș (234,889 km), Cosntanța – Mangalia (43 km), București Nord – Jilava – Giurgiu Nord Frontieră – Lot 2 (55 km)*, implementare ERTMS nivel 2 pe linia Predeal – București – Constanța, electrificare linie cf Dărmănești – Vicșani (30 km),
- **modernizare stații de cale ferată (lucrări și servicii de consultanță)** Roșiori Nord, Filași, Râmnicu Sărat, Adjud, Făurei, Mărășești,
- **Modernizări treceri la nivel cu calea ferată**
- **Reabilitare poduri, podețe și tuneluri – etapa II**
- **Centralizări electronice și electro-dinamice**

Sunt în pregătire proceduri de achiziție în valoare pentru electrificare **implementare ERTMS nivel 2 pe linia Predeal – București – Constanța Lot 2 și Lot 3**

De asemenea, sunt în diferite etape de pregătire pentru reabilitarea/modernizarea a **1244 km linie de cale ferată** pentru secțiile Predeal – Brașov, Coșlariu – Cluj Napoca, Apahida – Suceava, Complex București, București – Craiova.

5.6.1 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 42 – Progresul contractelor de execuție a lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare

Denumirea proiectului/ contractului	Mar 2024		Iun 2024		Sept 2024		Dec 2024	
	Pr. fiz. (%)	Pr. fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)
Lot ERTMS Simeria – Coșlariu	99,00%	94,30%	99,00%	94,30%	99,00%	94,30%	99,00%	95,61%

Denumirea proiectului/ contractului	Mar 2024		Iun 2024		Sept 2024		Dec 2024	
	Pr. fiz (%)	Pr. fin (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)
Lot ERTMS Coșlariu – Sighișoara	99,15%	91,55%	99,15%	91,55%	99,15%	91,55%	99,15%	92,30%
SubTronson 2a Km 614 – Barzava	92,95%	82,00%	94,25%	84,05%	96,50%	85,24%	96,47%	87,97%
SubTronson 2b Barzava - Ilteu	88,74%	86,49%	90,85%	87,67%	92,48%	91,17%	93,41%	94,49%
SubTronson 2c Ilteu - Gurasada	69,36%	68,74%	71,50%	71,23%	73,30%	71,86%	74,35%	74,62%
Tronson 3 Gurasada - Simeria	83,35%	77,11%	85,50%	76,32%	86,93%	77,30%	87,39%	80,18%
Brașov – Sighișoara Subsecțiunile 1.Brașov – Apața și 3. Cața - Sighișoara	27,51%	25,21%	30,53%	28,74%	33,78%	29,98%	41,56%	39,21%
Brașov – Sighișoara Subsecțiunea 2. Apața - Cața	22,11%	21,89%	34,50%	31,98%	37,61%	35,14%	45,05%	41,66%
Pod peste râul Argeș între stațiile Vidra și Comana (pod Grădiștea)	97,12%	97,89%	99,60%	95,87%	100%	98,24%	100%	99.41%
Lucrări în Stațiile C.F. Fetești si Ciulnița, de pe linia de cale ferată București– Constanța	48,00%	30,27%	56,00%	33,63%	62%	41,83%	70%	66,73%
Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța - ETAPA I, VALU LUI TRAIAN"	0%	Contract semnat în mar 2024.	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	in decembrie 2024 a fost aprobat PTE	1,84%
Modernizare /reabilitare stația cf Gara de Nord București - Faza I	0%	Contract semnat în feb 2024.	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația CF Videle	0%	Contract semnat în 15 mar 2024.	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația CF Ploiești Vest	0%	Contract semnat în 15 mar 2024	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația CF Sinaia	0%	Contract semnat în 15 mar 2024	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația CF Bușteni	0%	Contract semnat în 15 mar 2024	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Pașcani	0%	Contract semnat în mar 2024.	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Beclean pe Someș	0%	Contract semnat în mar 2024..	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Costești Tabără	NA	NA	Contract semnat în mai 2024	0%	Contract semnat în mai 2024	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Neptun hc	NA	NA	Contract semnat în mai 2024	0%	Contract semnat în mai 2024	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Ciulnița	NA	NA	Contract semnat în iunie 2024	0%	Contract semnat în iunie 2024	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare	NA	NA	Contract	0%	In derulare	0%	In derulare	0%

Denumirea proiectului/ contractului	Mar 2024		Iun 2024		Sept 2024		Dec 2024	
	Pr. fiz (%)	Pr. fin (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)	Pr. fiz. (%)	Pr. Fin. (%)
stația Orșova			semnat în iunie 2024		activitati de proiectare		activitati de proiectare	
Modernizare /reabilitare stația Herculane	NA	NA	NA	NA	Contract semnat în aug 2024	0%	In derulare activitati de proiectare	0%
Modernizare /reabilitare stația Dej Calatori	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Contract semnat în oct 2024	0%
Modernizare /reabilitare stația Aiud	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Contract semnat în nov 2024	0%
Modernizare /reabilitare stația Teiuș	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Contract semnat în nov 2024	0%
Modernizare /reabilitare stația Războieni	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Contract semnat în nov 2024	0%

Pr.fiz. – progres fizic

Pr.fin. – progres financiar

*) Proiectele care au stadiul fizic 0% sunt aferente contractelor de proiectare și execuție semnate în cursul semestrului I 2024 derulate la nivel Central și Regional aflate în prezent sunt în etapa de proiectare, motiv pentru care stadiul fizic al lucrărilor este 0%.

La 30 mai 2024 a avut loc recepția la terminare a lucrărilor aferente proiectului finanțat din CEF **"Modernizarea liniei CF București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Nord Frontieră - Lot 1 Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana (12,86 km)"** și de la 1 iunie 2024 a fost dată în circulație linia de cale ferată **București Nord – Jilava – Giurgiu Nord**.

Prin PNRR sunt în etapa de derulare :

- **elaborarea proiectului tehnic** servicii pentru proiectele de modernizare a liniilor de cale ferată **Caransebeș – Timișoara – Arad și Cluj Napoca – Episcopia Bihor**, total 328,615 km linie cf

Pentru proiectele

- **"Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara – Arad"** (162 km) în cadrul proiectului a fost aprobat PTE etapa I pentru Lot 2, Lugoj - Timișoara Est. (în data de 21.02.2024 a fost aprobat de Supravizor, în data de 06.03.2024 a fost aprobat în CTE SRCF Timișoara, în data de 15.03.2024 a fost aprobat în CTE CNCF CFR SA).

Nr. Lot	CTE avizare PTH	Explicații PTH
Lot 1 Caransebes - Lugoj	NA	PTE - transmis pentru verificare si aprobare Supravizor în data de 17.12.2024; transmise observații Supravizor în data de 31.12.2024 și 03.01.2025 DTAC – aprobat in CTE CNCFR CFR SA in data de 07.10.2024.
Lot 2 Lugoj - Timișoara Est	15.03.2024	Avizat PTH lucrari rev 4
Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D	29.08.2024 18.12.2024	avizat PTH lucrari de baza rev 4 a fost aprobat PTE etapa 1 in CTE SRCF Timisoara
Lot 4 Ronaț Triaj D - Arad	29.08.2024	avizat PTH etapa I DTAC etapa II – revizia 7 – transmisa pentru analiza Supravizor in data de 27.09.2024

- **"Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor"** (166,7 km) în cadrul proiectului, pentru fiecare lot în parte, au fost avizate proiectele tehnice după cum urmează:

Nr. Lot	CTE avizare PTH	Explicații PTH
Lot 1 Cluj Napoca - Aghireș	11/27.02.2024	Avizat În data de 06.06.2024 a fost avizat favorabil PTH pentru Pasajul Superior Tăietura Turcului în cadrul CTE Central CFR.
Lot 2 Aghireș - Poieni	128/09.11.2023	Avizat

Lot 3 Poieni – Aleșd	15/01.04.2024 01.08.2024	A fost avizat proiectul tehnic pentru lucrari de demontare a suprastructurii pe intervalul km 605+700 – km 620+430 În data de 22.07.2024, Proiectul Tehnic de Execuție (PTE) Etapa I Revizuită aferentă tronsonului de la km 605+700 la km 620+430 a fost avizat în CTE al SRCF Cluj. În data de 01.08.2024 a fost avizat PTE km 605+700 - km 620+430 în cadrul CTE C.N.C.F. "CFR"-S.A.. În data de 01.08.2024 a fost avizat Proiect Tehnic - lucrari demontare a suprastructurii CF si elemente conexe pe intervalul km 567+690 - km 605+700 în cadrul CTE C.N.C.F. "CFR"-S.A.
Lot 4 Aleșd – Frontieră Ungaria	01.08.2024	PTH - faza 1 a fost avizată în CTE al CNCF CFR SA

- **Execuție lucrări de reparații tip Quick Wins (420 km)**, după cum urmează:
 - SRCF Timișoara – 5 loturi, din 5 (în execuție loturile 1 și 2 din 5 loturi, loturile 3 – 5 au fost finalizate)
 - SRCF Cluj – 47 loturi din 49 (în execuție loturile 1 - 47)
 - SRCF Brașov - 20 loturi din 21 (în execuție loturile 1-19 și 21)
 - SRCF București – 16 loturi din 16 (în execuție loturile 1 - 16)
 - SRCF Craiova – 19 loturi din 26 (în execuție loturile 1 - 4, 6, 7, 9 - 10, 12, 14, 17, 24-25, iar loturile 18-23 și 26 au fost finalizate)
 - SRCF Galați – 6 loturi din 6 – toate loturile finalizate
 - SRCF Iași – 1 lot
- **Execuție lucrări tip reînnoiri București –Pitești pe secțiunea Golești – Pitești (21,7 km)**

Stadiile lucrărilor pe PNRR la 31.12.2024 au înregistrat următoarea evoluție:

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad 162 km	Lot 1 Caransebeș - Lugoj	0,00%	1,85%
	Lot 2 Lugoj - Timișoara Est	21,38%	25,85%
	Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D	3,25%	14,29%
	Lot 4 Ronat Triaj D - Arad	4,40%	13,67%
Electrificarea și reabilitarea liniei c.f. Cluj Napoca – Oradea –Episcopia Bihor 166 km	Lot 1 Cluj Napoca - Aghireș	21,00%	18,91%
	Lot 2 Aghireș - Poieni	31,00%	21,44%
	Lot 3 Poieni – Aleșd	4,43%	12,54%
	Lot 4 Aleșd – Frontieră Ungaria (46,744 km)	8,10%	15,81%
QW SRCF Timisoara 12,648 km	Lot 1 - Linia CF 116 Livezeni - Simeria între km 70+402 - km 74+600, fir I,	91,00%	94.64%
	Lot 2 - Linia CF 116 Livezeni - Simeria între km 74+600 - km 77+870, fir I	93,00%	95.48%
	Lot 3 - Linia CF 116 Livezeni - Simeria între km 79+500 - km 79+845, fir I	100,00% (receptie in aug 2024)	100,00%
	Lot 4 - Linia CF 116 Livezeni - Simeria între km 79+878 - km 82+100, fir I	100,00% (receptie in aug 2024)	100,00%
	Lot 5 - Linia CF 116 Livezeni - Simeria între km 82+100 - km 84+710, fir I	100,00% (receptie in aug 2024)	100,00%
QW SRCF Brașov 76,734 km	Lot 1 - Linia CF 203 Ocna Sibiului - Loamneș, între km 405+115 - km 405+449 și între km 405+450-	75,00%	37,20%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
	406+950,		
	Lot 2 - Linia CF 203 Tălmăciu - Sibiu, între km 386+011 - km 387+262 și între km 388+436-390+436,	50,00%	28,85%
	Lot 3 Teiuș – Aiud fir I+II, între km 399+900 - 400+650, L = 1.500 km	80,00%	65,03%
	Lot 4 Teiuș – Aiud fir II, între km 400+650 - 403+700, L = 3.050 km	45,00%	28,26%
	Lot 5 Teiuș – Aiud fir I, între km 400+650 - 403+700, L = 3.050 km	99,00%	98,75%
	Lot 6 Teiuș – Aiud fir II, între km 403+700 – 407+200, L = 3.500 km	45,00%	40,77%
	Lot 7 Teiuș – Aiud fir I, între km 403+700 – 407+200, L = 3.500 km	99,00%	98,55%
	Lot 8 Teiuș – Aiud fir II, între km 407+200 – 411+750 , L = 4.550 km	45,00%	18,99%
	Lot 9 Teiuș – Aiud fir I, între km 407+200 – 411+750, L = 4.550 km.	99,00%	97,38%
	Lot 10 Teiuș – Aiud fir I+II, între km 411+750 – 412+850 , L = 2.200 km.	50,00%	29,85%
	Lot 11 Aiud - Unirea fir I+II, între km 412+850 – 414+800, L = 3.900 km.	55,00%	39,61%
	Lot 12 Aiud - Unirea fir I+II, între 414+800 – 417+100, L = 4.600 km.	75,00%	64,17%
	Lot 13 Aiud - Unirea fir I+II, între 417+100 – 419+250, L = 4.300 km.	65,00%	58,32%
	Lot 14 Aiud - Unirea fir I+II, între 419+250 – 421+800, L = 5.100 km.	60,00%	45,55%
	Lot 15 Aiud - Unirea fir I+II, între 421+800 – 424+500, L = 5.400 km.	50,00%	45,01%
	Lot 16 Aiud - Unirea fir I+II, între 424+500 – 427+000, L = 5.000 km.	30,00%	24,81%
	Lot 17 Unirea - Războieni fir I+II, între 427+000 – 429+700, L = 5.400 km.	57,00%	49,74%
	Lot 18 Unirea - Războieni fir I+II, între 429+700 – 432+200, L = 5.000 km.	63,00%	54,17%
	Lot 19 Unirea - Războieni fir I+II, între 432+200 – 433+200, L = 2.000 km	65,00%	29,83%
	Lot 20 Războieni – Călărași Turda fir I+II, între 433+200 – 434+000	0,00%	0,00%
	Lot 21 Războieni – Călărași Turda fir I+II, între 434+000 – 435+600	10,00%	1,69%
QW SRCF Cluj 146,88 km	Lot 1- între km 8+540-9+760 fir I, între km 8+497-9+800 fir II L412 Apahida - Baia Mare	65,00%	62,02%
	Lot 2 - între km 15+280-16+800 fir I+II L412 Apahida - Baia Mare	55,00%	41,63%
	Lot 3 - între km 16+800-21+900 fir I L412 Apahida - Baia Mare	49,00%	37,80%
	Lot 4 - între km 21+900-23+550 fir I si II L 412	65,00%	41,53%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
	Apahida - Baia Mare		
	Lot 5 - intre km 23+550-27+600 fir I L 412 Apahida - Baia Mare	56,00%	39,87%
	Lot 6 - intre km 23+550-27+600 fir II L 412 Apahida - Baia Mare	48,00%	31,83%
	Lot 7 - intre km 27+600-32+050 fir I L 412 Apahida - Baia Mare L412 Apahida - Baia Mare	59,00%	30,91%
	Lot 8 - intre km 27+600-32+050 fir II L 412 Apahida - Baia Mare L412 Apahida - Baia Mare	55,00%	33,63%
	Lot 9 - intre km 32+050-32+132 fir I+II, intre km 32+159 la km 33+071 fir I+II, intre km 33+090 la km 33+300 fir I+II L412 Apahida - Baia Mare	37,00%	36,96%
	Lot 10 - intre km 33+300-38+000 fir I, L412 Apahida - Baia Mare	40,00%	23,52%
	Lot 11 - intre km 33+300-38+000 fir II L412 Apahida - Baia Mare	95,00%	39,01%
	Lot 12 - intre km 38+000-41+500 fir I L412 Apahida - Baia Mare	39,00%	19,77%
	Lot 13 - intre km 38+000-41+500 fir II L412 Apahida - Baia Mare	95,00%	39,33%
	Lot 14 - intre km 41+500-45+450 fir I L412 Apahida - Baia Mare	38,00%	27,80%
	Lot 15 - intre km 41+500-45+450 fir II L412 Apahida - Baia Mare	95,00%	39,60%
	Lot 16 - intre km 45+450-46+718 fir I+II L412 Apahida - Baia Mare	40,00%	4,16%
	Lot 17 - intre km 46+718-49+490 linie simpla, L412 Apahida - Baia Mare	15,00%	8,36%
	Lot 18 - intre km 49+490-52+890 linie simpla, L412 Apahida - Baia Mare	16,00%	13,63%
	Lot 19 - intre km 81+400-83+450 fir I, L412 Apahida - Baia Mare	98,00%	74,03%
	Lot 20 - intre km 91+940-93+340 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	95,00%	40,17%
	Lot 21 - intre km 98+650-100+200 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	97,00%	38,96%
	Lot 22 - intre km 103+750- 105+350 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	60,00%	43,15%
	Lot 23 - intre km 105+350-107+450 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	40,00%	39,21%
	Lot 24 - intre km 107+450-108+650 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	45,00%	40,44%
	Lot 25 - intre km 113+500-115+100 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	45,00%	39,00%
	Lot 26 - intre km 115+100-116+270 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	45,00%	39,83%
	Lot 27 - intre km 122+145-123+556 linie simplă, L412 Apahida - Baia Mare	90,00%	36,74%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
	Lot 28 – între km 442+000-443+700 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	95,00%	66,22%
	Lot 29 – între km 443+700-446+400 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	93,00%	58,37%
	Lot 30 – între km 446+400-449+050 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	70,00%	59,92%
	Lot 31 – între km 449+050-450+050 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	28,00%	27,79%
	Lot 32 – între km 450+050-451+050 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	32,00%	36,28%
	Lot 33 - între km 451+050-453+750 fir I+II,, L300 Războieni-Episcopia Bihor	45,00%	38,62%
	Lot 34 - între km 453+750-456+250 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	45,00%	40,03%
	Lot 35 - între km 456+250-457+400 fir I+II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	38,00%	37,54%
	Lot 36 - între km 457+400-461+900 fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	48,00%	39,19%
	Lot 37 - între km 461+900-465+700 fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	45,00%	28,69%
	Lot 38 - între km 464+860-465+750 fir I, L300 Războieni-Episcopia Bihor	34,00%	32,77%
	Lot 39 - între km 465+700-468+650 fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	98,00%	49,78%
	Lot 40 - între km 468+650-470+650 fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	98,00%	76,78%
	Lot 41 - între km 472+700- 475+300 fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	98,00%	37,67%
	Lot 42 - între km 475+300-478+060 Fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	90,00%	42,55%
	Lot 43 - între km 485+817-488+547 Fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	69,00%	33,38%
	Lot 44 - între km 488+615-489+830 Fir II, L300 Războieni-Episcopia Bihor	66,00%	46,44%
	Lot 45 - între km 488+712-489+230 Fir I, L300 Războieni-Episcopia Bihor	50,00%	10,57%
	Lot 46 - între km 20+500-22+169 Fir I, L416 , Dej Calatori - Beclean	98,00%	81,65%
	Lot 47 - între km 784+426-786+498, L400, Satu Mare Sud - Satu Mare, sectiunea Oradea - Satu Mare	50,00%	47,98%
	Lot 48 - între km 81+408-85+500, L328 între Arad-Oradea, sectiunea Oradea - Satu Mare	38,00%	14,23%
	Lot 49 - între km 85+500-89+324, , L328 între Arad-Oradea, sectiunea Oradea - Satu Mare	44,00%	16,60%
QW SRCF Craiova 64,095 km	Lot 1 Olteni Radoiesti fir I km 74+200 – km 79+700, L100	85,00%	79,22%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
	Lot 2 Olteni Radoiesti fir I km 74+700 – km 84+280, L100	70,00%	95,60%
	Lot 3 Radoiesti Atarnati fir I km 85+880 – km 90+500, L100	95,00%	96,94%
	Lot 4 Radoiesti Atarnati fir I km 90+500 - km 94+000, L100	90,00%	59,21%
	Lot 5 Atarnati Rosiori Nord Firul I km 94+000- km 98+000, L100	0,00%	44,26%
	Lot 6 Radoiesti Atarnati Firul II km 92+033- km 93+932 , L100	70,00%	42,32%
	Lot 7 Atarnati Rosiori Nord Firul I km 98+000- 99+300 - 99+600 -101+330, L100	0,00%*)	36,81%
	Lot 8 Atarnati Rosiori Nord Firul II km 98+916- 101+330 , L100	0,00%*)	24,94%
	Lot 9 Rosiori Nord Maldaieni Firul I km 101+330 - 106+000, L100	94,00%	98,47%
	Lot 10 Rosiori Nord Mihaiesti Firul I km 106+000- 109+200 , L100	90,00%	69,62%
	Lot 11 Mihaiesti Radomiresti Firul I km 124+650 - 126+528 , L100	0,00%*)	24,09%
	Lot 12 Mihaiesti Radomiresti Firul II km 124+650 - 126+528 , L100	65,00%	49,97%
	Lot 13 Radomiresti Farcasele Firul I km 146+830 - 148+792 , L100	0,00%	18,14%
	Lot 14 Radomiresti Farcasele Firul II km 146+830 - 148+792, L100	85,00%	70,90%
	Lot 15 Draganesti Olt Farcasele Firul I km 137+760 - 140+760 , L100	30,00%	76,61%
	Lot 16 Draganesti Olt Farcasele Firul I km 140+760-143+280 , L100	45,00%	22,89%
	Lot 17 Draganesti Olt Farcasele Firul I km 143+280-143+720, L100	95,00%	89,30%
	Lot 18 Pitesti Parvu km 111+950-113+150, L101	receptie in nov 2023	100,00%
	Lot 19 Bradu de Sus Costesti km 117+230- 118+350, L101	receptie in sept 2023	100,00%
	Lot 20 Parvu Falfani km 127+500-129+500, L101	100,00% (receptie in iul 2024)	100,00%
	Lot 21 Falfani Stolnici km 138+050 - 138+130, L101	receptie in sept 2023	100,00%
	Lot 22 Stolnici Harsesti km 146+100 -146+642, L101	receptie in sept 2023	100,00%
	Lot 23 Stolnici Corbu km 149+950 -150+900, L101	100,00% (receptie in mai 2024)	100,00%
	Lot 24 Bals Spineni km 220+850 - 224+850, L101	98,00%	96,62%
	Lot 25 Spineni Robanesti km 224+850 - 227+850, L101	98,00%	97,98%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
	Lot 26 Pielești - Pielești km 235+550-235+700, L101	recepție în sept 2023	100,00%
QW SRCF București 66,51 km	Lot 1 și Lot 2- Buc. Nord – Buc. Nord Post 5, km 2+490-km 3+200, fir I și Chiajna- Gradinari, km 9+100-km 11+000, fir I+II	5,00%	0,33%
	Lot 3 - Chiajna – Gradinari, km 11+000-km 13+500, fir I+II	5,00%	0,33%
	Lot 4 - Chiajna – Gradinari, km 13+500-km 16+000, fir I+II	85,00%	92,67%
	Lot 5 - Chiajna – Gradinari, km 16+000-km 18+500, fir I+II	85,00%	83,99%
	Lot 6 - Chiajna – Gradinari, km 18+500-km 21+000, fir I+II	80,00%	55,68%
	Lot 7 - Chiajna – Gradinari, km 21+000-km 23+500, fir I+II	80,00%	85,57%
	Lot 8 - Chiajna – Gradinari, km 23+500-km 25+500, fir I+II	18,00%	1,58%
	Lot 9 - Gradinari - Vadu Lat, km 25+500-km 27+300, fir I+II	6,00%	1,59%
	Lot 10 - Gradinari – Vadu Lat, km 27+300-km 29+500, fir I+II	6,00%	1,57%
	Lot 11 - Gradinari – Vadu Lat, km 29+500-km 31+000, fir I+II	7,00%	1,53%
	Lot 12 - Gradinari – Vadu Lat, km 31+000-km 33+600, fir I+II	7,00%	1,53%
	Lot 13 - Gradinari - Vadu Lat, km 33+600-km 35+700, fir I+II	7,00%	1,55%
	Lot 14 - Vadu Lat - Zăvestreni - km 35+700-km 37+700, fir I+II	45,00%	35,86%
	Lot 15 - Vadu Lat - Zăvestreni- km 37+700-km 40+300, fir I+II	70%	68,26%
	Lot 16 - Vadu Lat – Zăvestreni, km 40+300-km 42+000, fir I+II	70%	66,24%
QW SRCF Galați 12,06 km	Lot 1 - St. Cosmesti fir I+II km CF 229+390 - 229+545	100,00% (recepție în feb 2024)	100,00%
	Lot 2 - St. Cosmesti fir I+II km CF 230+440 - 230+606	100,00% (recepție în feb 2024)	100,00%
	Lot 3 - Racordare St. Cosmesti - St. Tecuci Nord linie simplă km CF 235+520 - 239+568	100,00% (recepție în dec 2024)	100,00%
	Lot 4 - St. Cosmesti - St. Tecuci Sud fir II km CF 235+520 - 237+600	100,00% (recepție în dec 2024)	100,00%
	Lot 5 - St. Tecuci - St. Tecuci Nord linie simplă km CF 238+250 - 241+000	100,00% (recepție în dec 2024)	97,48%
	Lot 6 - St. Adjud - St. Borzesti Bc. Linie simplă km CF 0+000 - 2+545	100,00% (recepție în dec 2024)	100%
QW SRCF Iași	L600, Tecuci - Iași între km 286+163-289+200 - km	76,10%	82,73%

Proiect	Contracte	Progres fizic (%)	Progres financiar (%)
41,837 km	324+000-328+000,		
Reinnoiri "București – Pitești 217 km	SRCF Craiova Calinesti + Golesti Fir I si II si Golesti + Pitesti, km 95+000 + km 107+575	93,00%	93,39%
	SRCF Bucuresti Lot 1 - Linia 101 Bucuresti Pitesti , tronson Chitila – Ciocanesti fir II si Ciocanesti- Titu fir I si II de la km10+600 la km 49+780, linii curente si directe si linii din statii	0%	0%
	SRCF Bucuresti Lot 2 - Linia 101 Bucuresti- Pitesti , tronson Titu- Calinesti-Golesti Fir I si II de la km 49+980 la km 95+000, linii curente si directe si linii din statii	4,36%	0%

*) Pentru proiectele de QW derulate la nivel SRCF Craiova al căror progres fizic este mai mic decât progresul financiar, precizăm că au fost efectuate plăți pentru materialele aprovizionate și recepționate pe șantier, aceasta activitate fiind prevăzute în contract ca etapă de derulare a acestuia.

5.6.2 Proceduri de achiziție în derulare

În cursul anului 2024 au fost lansate proceduri de achiziție, iar în prezent sunt în derulare cele pentru:

- Reabilitarea liniei de cale ferată Igroasa – Caransebeș (6 loturi) aflate pe secțiunea Craiova – Caransebeș
- Implementarea măsurilor necesare funcționării sistemului ERTMS pe secțiunea de cale ferată Predeal – București – Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primară de transport feroviar – Lot 1
- Modernizarea stațiilor de cale ferată a stațiilor Roșiori Nord, Filași de pe raza SRCF Craiova, a stațiilor Râmnicu Sărat, Adjud, Făurei, Mărășești de pe raza SRCF Galați
- Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța – Etapa II
- Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța – Etapa III
- Modernizarea infrastructurii de cale ferată dintre stațiile CF București Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontieră – Lot 2
- Modernizare treceri la nivel cu calea ferată de pe raza SRCF Timișoara, Brașov, Cluj, Galați
- Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești – Vicșani - Frontieră – Etapa 1, Electrificare”: Lot 1 – Lucrări de electrificare și Lot 2 – Lucrări de reabilitare Pod km 0+522
- Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviara -8 loturi pentru loturile:
 - Lot 1 - Sectoare CF: Lot 1-Sucursalele Regionale CF Bucuresti si Craiova
 - Lotul 2: Sucursalele Regionale Timișoara, Cluj
 - Lot 3 (proiectare și execuție) Sucursala Regională CF Brașov
 - Lot 7 – Stații CF: Lot 2– Sucursala Regionala CF Craiova” - Stațiile CF Amaradia și Bascov
 - Lot 8 - Stații CF: Lotul 3 - Sucursala Regionala Cluj
- Servicii de consultanță pentru stații

Sunt în pregătire documentații pentru lansarea procedurilor de achiziție pentru:

- Lucrări pentru implementarea sistemului ERTMS nivel II pe linia cf. Predeal – București – Constanța (2 loturi)

5.6.3 Proiecte în pregătire

În cursul anului 2024 au fost finalizate și aprobate documentațiile tehnico-economice pentru:

- 8 DALI "Sporirea eficienței economice și a siguranței feroviare prin creșterea nivelului de centralizare al instalațiilor de semnalizare feroviară" și se fac demersuri pentru pregătirea etapei de implementare a acestui proiect prin aprobarea HG de indicatori TE aferente obiectivelor de investiții și s-au făcut demersuri pentru predarea metodologiei de demarare a procedurilor de achiziții pentru lucrări de proiectare și execuție la nivelul sucursalelor regionale 1-7.
- Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Aeroport Internațional Henri Coandă – Lot 2 - HG nr. 379/11.04.2024
- Implementarea masurilor necesare functionarii sistemului ERTMS pe sectiunea de cale ferata Predeal-Bucuresti-Constanta si extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua primara de transport feroviar – HG nr. 303/04.04.2024
- Reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte din Coridorul Orient/Est-Mediteranean revizuirea HG nr. 381/11.04.2024
- Reabilitarea liniei CF Focșani – Roman – HG nr. 508/16.05.2024
- Lucrari de reabilitare poduri, podețe și tuneluri – etapa a II-a SRCF Galați - Lot 3 Secțiunea I HG nr 801/11.07.2024
- Lucrari de reabilitare poduri, podețe și tuneluri – etapa a II-a SRCF Galați - Lot 4 Secțiunea I HG nr 801/11.07.2024
- Lucrari de reabilitare poduri, podețe și tuneluri – etapa a II-a SRCF Brașov - Lot 2 HG nr 799/11.07.2024
- Lucrari de reabilitare poduri, podețe și tuneluri – etapa a II-a SRCF Brașov - Lot 3 HG nr 889/25.07.2024
- Reabilitarea liniei CF Pașcani – Dărmănești – HG nr. 984/14.08.2024
- Reabilitarea liniei CF Ploiesti Triaș – Focsani – HG nr. 1375/07.11.2024
- Electrificarea liniei Radulești – Giurgiu – HG nr. 1465/21.11.2024

Sunt în derulare studii de fezabilitate pentru modernizarea/reabilitarea liniilor cf:

- Predeal – Brașov
- București – Craiova
- Coșlariu – Cluj Napoca
- Apahida – Suceava
- Roman – Iași - Frontieră (în derulare procedura de obținere a Acordului de Mediu)
- Complex Feroviar București
- stația cf Gara de Nord - faza II

5.6.4 Evoluția fondurilor

Situația privind execuția bugetară la data de 31.12.2024 este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabelul 43 – Execuția bugetară la data de 31.12.2024

-mii lei

Denumire indicator	Program 2024 aprobat	Realizari 2024	Grad de realizare 2024
Titlul 30 - DOBANZI	5.712,00	5.711,44	99,99%
TOTAL TITLU 56 - PROIECTE CU FINANTARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE (FEN) POSTADERARE	1.194.443,00	1.194.427,56	100,00%
56.48 - Programe finanțate din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), aferente cadrului financiar 2021-2027	262,00	260,47	99,42%
56.50 - Programe finanțate din Fondul de Coeziune (FC), aferente cadrului financiar 2021-2027	1.050.262,00	1.050.252,18	100,00%
56.68 - Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor finanțate în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	143.919,00	143.914,91	100,00%
TOTAL TITLU 58 - PROIECTE CU FINANTARE DIN FONDURI EXTERNE NERAMBURSABILE AFERENTE CADRULUI FINANCIAR 2014-2020	1.429.498,00	1.425.463,49	99,72%
58.01 - Programe din FEDR	1.333,00	1.331,42	99,88%
58.03 - Programe din FC	299.457,00	299.439,58	99,99%
58.19 - Transferuri din bugetul de stat necesare susținerii derulării proiectelor aprobate la finanțare în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei	1.128.708,00	1.124.692,49	99,64%
Titlul 81 - RAMBURSĂRI DE CREDITE	36.209,00	36.208,27	100,00%
TOTAL TITLU 60 - PROIECTE CU FINANTARE DIN SUMELE REPREZENTAND ASISTENTA FINANCIARA NERAMBURSABILA AFERENTA PNRR	2.930.232,00	2.930.220,13	100,00%
- Fonduri Europene Nerambursabile/din imprumut rambursabil	2.087.099,00	2.087.095,91	100,00%
- Finanțare Publica Națională	374.293,00	374.290,79	100,00%
- Sume aferente TVA	468.840,00	468.833,43	100,00%
TOTAL GENERAL	5.596.094,00	5.592.030,89	99,93%

Situația sumelor declarate în cererile de rambursare:

- În cadrul Programului PT 2021-2027, urmare a semnării contractelor de finanțare, până la 30.12.2024, au fost transmise cereri de rambursare în valoare de 536.410.826,87 lei (FEN), pentru care s-a autorizat suma de 510.215.436,71 lei, reprezentând un grad de absorbție de 95,12%.
- În cadrul Mecanismului de Interconectare a Europei pentru perioada 2014-2020, până la 30.12.2024, a fost transmisă o cerere de plată intermediară în valoare de 71.362.099,87 euro (UE/CEF) pentru care s-a autorizat suma de 71.056.178,09 euro (UE/CEF), iar în cadrul Mecanismului de Interconectare a Europei pentru perioada 2021-2027, a fost transmisă o cerere de plată intermediară în valoare de 82.321.373,71 euro, care este în curs de verificare la CINEA.

Având în vedere respingerea din partea CINEA a celor două aplicații depuse pe CEF pentru proiectele:

- Modernizarea infrastructurii feroviare din Port Constanța – etapa III
- Conectivitatea feroviara la Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu

din motive cauzate de **lipsa fondurilor disponibile**, proiectul „Modernizarea infrastructurii feroviare din Port Constanța – etapa III” a fost trecut pe Programul Transport 2021 – 2027 și este în faza de pregătire a documentației de achiziție.

De asemenea, în cursul trim I 2024, au fost depuse 4 aplicații de finanțare CEF 2021 – 2027 noi, în valoare total eligibilă de 2.618,70 mil euro, astfel:

- cu contribuție UE de 30%, au fost depuse la CINEA următoarele proiecte:
 - Realizarea conexiunii feroviare la **Aeroportul Internațional Traian Vuia**
 - Reabilitarea secțiunii feroviare **Râmnicu Sărat – Focșani**
 - Reabilitarea secțiunii feroviare **Focșani – Adjud**
- cu contribuție UE de 85%, a fost depus la CINEA următorul proiect:
 - Reabilitarea secțiunii feroviare **Valea Călugărească – Buzău**

Din aceste ultime 4 aplicații depuse **primele trei au fost respinse** deoarece resursele disponibile în cadrul CINEA au fost limitate pentru apelul de proiecte, iar pentru ultima aplicație, privind implementarea proiectului de „**Reabilitare a secțiunii feroviare Valea Călugărească – Buzău**”, a fost aprobată o **finanțare parțială de 52.941.176,50 euro, pentru realizarea serviciilor de proiectare**.

Însă, având în vedere discuțiile din octombrie 2024, din Polonia, avute loc între MTI – DG MOVE/DG REGIO – CFR privind finanțarea infrastructurii feroviare din România și considerând constrângerile bugetare din actualul cadru financiar în raport cu proiectele de modernizare de cale ferată s-a stabilit ca finanțarea etapei de proiectare pentru care se aprobase finanțarea proiectului de reabilitare a secțiunii Valea Călugărească – Buzău să nu se mai acorde, urmând ca ulterior să fie depusă o altă aplicație în cadrul apelului CEF-T pentru reînnoirea/intervenții punctuale în limita a 400 mil euro pe aliniamentul Ploiești – Mărășești

În cadrul PT 2021-2027 au fost semnate contracte de finanțare pentru faza II pe proiectele:

- „Lucrări în stațiile CF Fetesti Ciulnita de pe linia de cale ferată București Constanța”
- „Reabilitarea liniei CF Frontiera – Curtici – Simeria parte componenta a coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză max de 160 km/h, tronsonul 2 : km 614 – Gurasada și Tronsonul 3 : Gurasada – Simeria”

În cadrul PNRR a fost semnat contractul de finanțare pentru proiectul:

- „Centralizări electronice și electrodinamice” – etapa II”

5.7 Consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice

5.7.1 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% față 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 pierderea 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 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 11 – 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 2024 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 4.007 mil 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.

5.7.2 Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor

Aprobarea cu întârziere a bugetului de venituri și cheltuieli al companiei atât pentru anul 2023 (16 noiembrie 2023) cât și pentru anul 2024 (14 mai 2024) 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 aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al companiei cu mari întârzieri atât pentru anul 2023 cât și pentru anul 2024 pun în pericol siguranța circulației trenurilor pe infrastructura feroviară română.**

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.

5.8 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 44 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011

Nr crt.	Societatea/Instituția publică cu care CNCF"/CFR"/SA a încheiat tranzacția	Actul juridic Contract Nr./data	Obiectul tranzacției (obiectul contractului)	Valoare tranzacție (lei fără TVA)	Valoare tranzacție (euro fără TVA)	Luna de referință a conversiei lei - euro	Valoare euro mediu lunar	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată/ modalități	Durata tranzacției	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observații
CENTRAL CNCF "CFR" SA												
	IANUARIE 2024											
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	FEBRUARIE 2024											
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	MARTIE 2024											
1	SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT FEROVIAR DE CĂLĂTORII "CFR CĂLĂTORI" S.A.	53/11.03.2024	Contract pentru eliberarea autorizațiilor de călătorie nominale, a permiselor de călătorie și a biletelor de călătorie în interes de serviciu pentru anul 2024	113.500.000 *)	22.832.887,40		4,9709	nu e cazul	30 zile/OP	01.01.2024 - 31.12.2024		Instituție publică cu acționariat român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
	APRILIE 2024											
2	INFORMATICĂ FEROVIARĂ SA	64/09.04.2024	Contract de prestări servicii de informatică	3.024.752,00	608.234,87		4,9730	nu e cazul	30 zile/OP	01.04.2024 - 31.05.2024		Filiată cu capital integral CNCF CFR SA
3	GEI PALAT CFR S.A.	74/26.04.2024	Contract de închiriere teren situat în București, B-dul. Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, identificat sub număr cadastral 25523, teren ocupat de clădirea „Palat CFR”	725.006,16	145.788,49		4,9730	nu e cazul	30 zile/OP	01.05.2024 - 30.04.2025		Instituție publică cu acționariat român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
4	SOCIETATEA TIPOGRAFICA FILARET S.A.	76/30.04.2024	Contract de prestări servicii - Tipărirea și livrarea publicațiilor	1.636.806,60	329.138,67		4,9730	nu e cazul	30 zile/OP	01.05.2024 - 30.04.2025		Filiată cu capital integral CNCF CFR SA

[illegible]



Nr crt.	Societatea/Instituția publică cu care CNCF "CFR" SA a încheiat tranzacția	Actul juridic Contract Nr./data	Obiectul tranzacției (obiectul contractului)	Valoare tranzacție (lei fără TVA)	Valoare tranzacție (euro fara TVA)	Luna de referință a conversiei leu - euro	Valoare euro mediu lunar	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată/ modalități	Durata tranzacției	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observații
	SEPTEMBRIE 2024		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OCTOMBRIE 2024											
10	SOCIETATEA TIPOGRAFICA FILARET S.A.	127/10.10.2024	Contract de prestări servicii Tipărire livrete cu mersul trenurilor de călători și marfă, Dispoziții si Oficiosul Mersul trenurilor de călători ediția 2024-2025	943.191,02	189.593,76	octombrie	4,9748	nu e cazul	30 zile/OP	31.01.2025	RNO nr. 7/3/2357/16.09.2024	Filiala cu capital integral CNCF CFR SA
11	CENTRUL NATIONAL DE CALIFICARE SI INSTRUIRE FERROVIARA - CENAFER	132/25.10.2024	Contract de prestări servicii - Programe de perfecționare la 2 ani	184.398,00	37.066,41	octombrie	4,9748	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2024	NOTA NR.18/2/1058/17.10.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
12	TELECOMUNICAȚII CFR SA	137/31.10.2024	Prestări servicii de telecomunicații	12.698.333,00	2.552.531,36	octombrie	4,9748	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2024	HCA nr. 10 din 28.06.2024 și RNO nr. 3/2/370/14.10.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
	NOIEMBRIE 2024											
13	CENTRUL NATIONAL DE CALIFICARE SI INSTRUIRE FERROVIARA - CENAFER	140/08.11.2024	Contract de prestări servicii - Programe de perfecționare responsabil cu calea fără joante	53.756,00	10.803,05	noiembrie	4,9760	nu e cazul	30 zile/OP	31.01.2025	NOTA nr.18/2/1142/A/ 08.11.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
14	CENTRUL NATIONAL DE CALIFICARE SI INSTRUIRE FERROVIARA - CENAFER	145/15.11.2024	Contract de prestări servicii - Programe de perfecționare Metodologia instruirii adultului în domeniul feroviar	21.919,00	4.404,94	noiembrie	4,9760	nu e cazul	30 zile/OP	30.05.2025	NOTA NR. 18/2/1195_1/ 15.11.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
15	ELECTRIFICARE-CFR SA	147/20.11.2024	Contract de Furnizare a energiei electrice de 25 KV 50HZ	4.929.666,55	990.688,62	noiembrie	4,9760	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2025	RNO nr. 7/3/2703/09.10.2024	Filiala cu capital integral CNCF CFR SA



Nr crt.	Societatea/Instituția publică cu care CNCF"CFR"SA a încheiat tranzacția	Actul juridic Contract Nr./data	Obiectul tranzacției (obiectul contractului)	Valoare tranzacție (lei fără TVA)	Valoare tranzacție (euro fara TVA)	Luna de referință a conversiei leu - euro	Valoare euro mediu lunar	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată/ modalități	Durata tranzacției	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observații
16	CENTRUL NATIONAL DE CALIFICARE SI INSTRUIRE FEROVIAARA - CENAFER	150/29.11.2024	Contract de prestări servicii - Organizarea și efectuarea programului de calificare în meseria Mecanic de locomotivă	153.582,00	30.864,55	noiembrie	4,9760	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2025	NOTA nr.18/2/1260/ 26.11.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
	DECEMBRIE 2024											
17	SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT FEROVIAAR DE CĂLĂTORII "CFR CĂLĂTORII"SA	155/09.12.2024	Emitere legitimații de călătorie pentru anul 2025	120.644.354,00	24.252.071,32	decembrie	4.9746	nu e cazul	30 zile/OP	31.12.2025	HCA nr. 18 din 02.12.2024	Instituție publică cu acționar statul român prin Ministerul Transporturilor
SRCF 1-8												
	IANUARIE 2024 - DECEMBRIE 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Valoarea contractului nr. 155/09.12.2024 perfectat cu,, S.N.T.F.C. Călători,, S.A. este valoarea menționată în Nota de aprobare în C.A.

CAP. 6 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ASUMAȚI DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE

Prezentul capitol tratează următoarele probleme:

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță asumați de Consiliul de Administrație	120
6.1 Preambul	121
6.2 Indicatorii de performanță financiari	121
6.3 Realizarea indicatorilor de performanță financiari.....	122
6.3.1 Lista indicatorilor de performanță și monitorizare și corespondența cu fondurile alocate	122
6.3.2 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	123
6.3.3 Realizarea indicatorilor de performanță financiari.....	124
6.3.3.1 Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei.....	124
6.3.3.2 Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii	125
6.3.3.3 Realizarea indicatorilor privind cheltuielile.....	126
6.3.3.4 Realizarea indicatorilor privind rezultatele	127
6.3.3.5 Realizarea indicatorilor privind creanțele	127
6.3.3.6 Realizarea indicatorilor privind productivitatea	128
6.3.3.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari	129
6.4 Indicatorii de performanță nefinanciari operaționali	130
6.4.1 Lista indicatorilor de performanță și monitorizare	130
6.4.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	132
6.4.3 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare	133
6.4.3.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații	133
6.4.3.2 Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire	136
6.4.3.3 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare.....	140
6.4.4 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare.....	141
6.4.4.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii	141
6.4.4.2 Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate	142
6.4.4.3 Realizarea indicatorilor privind protecția mediului	143
6.4.4.4 Realizarea indicatorilor privind alte componente ale activității de exploatare	145
6.4.4.5 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare.....	145
6.4.5 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare	146
6.4.5.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor	149
6.4.5.2 Realizarea indicatorilor privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor	150
6.4.5.3 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de investiții	156
6.4.6 Realizarea indicatorilor privind managementul activităților companiei	156
6.4.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali	159
6.5 Indicatorii de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă	162
6.5.1 Lista indicatorilor de performanță	162
6.5.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă.....	162
6.5.3 Realizarea indicatorilor privind guvernanta corporativă.....	163
6.5.3.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	163
6.5.3.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	165
6.5.3.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	166
6.5.3.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției.....	167
6.5.3.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	168
6.5.3.6 Sinteza realizării indicatorilor privind guvernanta 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 actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, aprobat prin HG nr. 1.460/2024.

Indicatorii cheie de performanță sunt cei prevăzuți în actul adițional nr. 3 la contractele de mandat ale administratorilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA.

6.2 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ FINANCIARI

În conformitate cu prevederile anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, indicii de realizare a indicatorilor de performanță se calculează luând în considerare inclusiv indicii de realizare a finanțării aferente indicatorilor de performanță.

Tabelul următor determină gradul de realizare a finanțării aferente categoriilor de fonduri care pot influența indicii de realizare a indicatorilor de performanță.

Tabelul 45 - Realizarea finanțării aferente indicatorilor de performanță

Nr crt	Categorie fonduri	Finanțare alocată [mii lei]		Realizare finanțare R ^F [%]
		Inițial	Final	
0	1	2	3	4
1	I.1 - Întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice	3.541.092,22	3.185.811,04	89,97%
2	I.2 - Reparațiile curente ale infrastructurii feroviare publice	53.030,00	51.532,49	97,18%
3	I.3 - Reînnoirea infrastructurii feroviare publice	168.594,00	124.192,45	73,66%
4	Total I.1 + I.2 + I.3	3.762.716,22	3.361.535,98	89.34%
5	II.1 - Proiectele majore de investiții pentru modernizarea/reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare aparținând de rețeaua TEN-T și pentru creșterea eficienței activităților de administrare a infrastructurii feroviare (anexa 7.2)	3.505.412,00	4.329.638,00	123,51%
6	II.2.a - Proiecte prioritare de investiții care includ modernizarea trecerilor la nivel	3.665.529,00	4.511.992,00	123,09%
7	II.2.b - Proiecte prioritare de investiții care includ electrificarea unor linii de cale ferată	1.156.060,00	1.303.988,00	112,80%

Mențiuni:

- În coloana 2 din tabel sunt înscrise fondurile alocate inițial în anul 2024, prevăzute în anexa nr. 10 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, actualizată prin actul adițional nr. 1 pe anul 2024
- În coloana 3 din tabel sunt înscrise alocările finale de fonduri publice în anul 2024
- În conformitate cu prevederile anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, gradul de realizare a finanțării (coloana 4 din tabel) este calculat cu formula

$$R^F = 100 * F / A \quad [\%]$$

unde:

R^F - gradul de realizare a finanțării pentru categoria de fonduri respectivă (coloana 4 din tabel)

F - suma alocată pentru categoria de fonduri respectivă conform ultimei rectificări bugetare (coloana 3 din tabel)

A - suma alocată inițial pentru categoria de fonduri respectivă (coloana 2 din tabel)

6.3 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ FINANCIARI

6.3.1 Lista indicatorilor de performanță și monitorizare și corespondența cu fondurile alocate

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 și corespondența cu categoriile de fonduri alocate

Nr.crt	Denumire indicator	Tip indicator	UM	Pondere [%]	Categorie fonduri alocate		
					I.1	I.2	I.3
					Întreținere curentă și exploatare	Reparații curente	Reînnoire
0	1	2	3	4	5	6	7
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	%	20	☒	☒	☒
	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	%	20	☒	☒	☒
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.2	F-C.1.4. Cheltuieli extraordinare	m	mii lei				
	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget						
	F-C.2.1. Total cheltuieli	P	%	20	☒	☒	☒
	F-C.2.2. Cheltuieli de exploatare	m	%				
	F-C.2.3. Cheltuieli financiare	m	%				
F-C.3	F-C.2.4. Cheltuieli extraordinare	m	%				
	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-D.	F-C.3.6. Alte cheltuieli de exploatare	m	mii lei				
	Indicatori privind rezultatele						
F-D.1	Rezultat brut realizat	P	mii lei	20	☒	☒	☒
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	10	☒	☒	☒
	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				
	F-E.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	10	☒	☒	☒

Mențiune: Tipul indicatorului poate fi:

P - indicator cheie 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

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.

6.3.2 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

Fiecărui indicator cheie 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.

Tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari.

Tabelul 47 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

N r. 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

Mențiuni:

- Obiectivele aferente anului 2023 au fost determinate pe baza proiectului de buget de venituri și cheltuieli al companiei stabilit de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 23 / 14.07.2023..
- Obiectivele aferente anilor 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 (Tabelul 6 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027” – versiunea 2.0, document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 31/21.09.2023). 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.

Obiectivele prezentate sunt aprobate de acționar prin Hotărârea AGA nr. 31 din data de 21.09.2023.

6.3.3 Realizarea indicatorilor de performanță financiari

6.3.3.1 Realizarea indicatorilor privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei

Tabelul următor prezintă indicatorii financiari privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei în anul 2024.

Tabelul 48 - Realizarea indicatorilor financiari privind asigurarea necesităților de finanțare a companiei

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
F-A.1	Întreținerea curentă și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice							
	F-A.1.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei	-	5.314.452	-	-	-
	F-A.1.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei	-	3.185.811,04	-	-	-

F-A.2	F-A.1.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%	-	59,95%	-	-	-
	Reparații curente ale infrastructurii feroviare publice							
	F-A.2.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei	-	250.000	-	-	-
	F-A.2.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei	-	51.532,49	-	-	-
F-A.3	F-A.2.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%	-	20,61%	-	-	-
	Reînnoirea infrastructurii feroviare publice							
	F-A.3.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei	-	1.635.177	-	-	-
	F-A.3.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei	-	124.192,45	-	-	-
F-A.4	F-A.3.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%	-	7,60%	-	-	-
	Investiții privind modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare							
	F-A.4.1. Fonduri publice necesare	m	mii lei	-	14.164.155	-	-	-
	F-A.4.2. Fonduri publice alocate	m	mii lei	-	5.596.094	-	-	-
	F-A.4.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice	m	%	-	39,51%	-	-	-

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

6.3.3.2 Realizarea indicatorilor privind veniturile proprii

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor pentru anul 2024.

Tabelul 49 - Realizarea indicatorilor financiari privind veniturile proprii

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
F-B.0	Venituri proprii prevăzute în buget							
	F-B.0.1. Total venituri proprii	aux	mii lei		1.344.540,88			
	F-B.0.2. Venituri din TUI	aux	mii lei		1.054.000,00			
	F-B.0.3. Venituri din servicii adiționale	aux	mii lei		72.000,00			
F-B.1	Venituri proprii realizate							
	F-B.1.1. Total venituri proprii	m	mii lei		1.393.986,92			
	F-B.1.2. Venituri din TUI	m	mii lei		994.566,04			
	F-B.1.3. Venituri din servicii adiționale	m	mii lei		79.115,27			
F-B.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget							
	F-B.2.1. Total venituri proprii	P	%	97,25	103,68	106,61	103,68	106,61
	F-B.2.2. Venituri din TUI	m	%		94,36			
	F-B.2.3. Venituri din servicii adiționale	m	%		109,88			
F-B.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	P	%	10,85	5,35	49,31	103,68	49,31
	Cifra de afaceri în anul curent	aux	mii lei		1.209.451,65 lei			
	Cifra de afaceri în anul anterior	aux	mii lei		1.148.057,97 lei			

6.3.3.3 Realizarea indicatorilor privind cheltuielile

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor.

Tabelul 50 - Realizarea indicatorilor financiari privind cheltuielile

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
F-C.0	Cheltuieli prevăzute în buget								
	F-C.0.1. Total cheltuieli		aux	mii lei		6.878.132,44			
	F-C.0.2. Cheltuieli de exploatare - total		aux	mii lei		6.762.912,44			
	din care:	a. Cheltuieli materiale	aux	mii lei		218.823,87			
		b. Cheltuieli cu combustibilul	aux	mii lei		40.000,00			
		c. Cheltuieli cu energia și apa	aux	mii lei		164.426,10			
		d. Cheltuieli cu personalul	aux	mii lei		3.591.067,27			
		e. Cheltuieli cu amortizarea	aux	mii lei		131.562,42			
		f. Alte cheltuieli de exploatare	aux	mii lei		1.217.446,53			
	F-C.0.3. Cheltuieli financiare		aux	mii lei		115.220,00			
	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		7.155.621,73			
	F-C.1.2. Cheltuieli de exploatare – total		m	mii lei		7.068.571,32			
	din care:	a. Cheltuieli materiale	m	mii lei		187.745,52			
		b. Cheltuieli cu combustibilul	m	mii lei		34.578,16			
		c. Cheltuieli cu energia și apa	m	mii lei		127.127,53			
		d. Cheltuieli cu personalul	m	mii lei		3.442.534,72			
		e. Cheltuieli cu amortizarea	m	mii lei		119.610,82			
		f. Alte cheltuieli de exploatare	m	mii lei		1.246.621,32			
	F-C.1.3. Cheltuieli financiare		m	mii lei		87.050,41			
	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	%	96,87	104,03	107,39	103,08	107,39
	F-C.2.2. Cheltuieli de exploatare		m	%		104,52			
	F-C.2.3. Cheltuieli financiare		m	%		75,55			
	F-C.2.4. Cheltuieli extraordinare		m	%		N.A.			
F-C.3	Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget								
	F-C.3.1. Cheltuieli materiale		m	%		85,80			
	F-C.3.2. Cheltuieli cu combustibilul		m	%		86,45			
	F-C.3.3. Cheltuieli cu energia și apa		m	%		77,32			
	F-C.3.4. Cheltuieli cu personalul		m	%		95,86			
	F-C.3.5. Cheltuieli cu amortizarea		m	%		90,92			
	F-C.3.6. Alte cheltuieli de exploatare		m	%		102,40			

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 48 de mai sus.

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \text{ [%]} & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

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).

6.3.3.4 Realizarea indicatorilor privind rezultatele financiare

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor.

Tabelul 51 - Realizarea indicatorilor privind rezultatele financiare

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R^O [%]	Realizare finanțare R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
	Rezultat brut prevăzut în buget	aux	mii lei		-598.151,94			
F-D.1	Rezultat brut realizat	P	mii lei	-598.151,94	-417.346,90	130,23	-	130,23
F-D.2	Gradul de realizare a rezultatului brut prevăzut în buget	m	%					

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 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 48 de mai sus

3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^O_i = \begin{cases} 100 * (1 + (V_R - V_{BVC}) / \text{abs}(V_{BVC})) \text{ [%]} & \text{dacă } V_{BVC} < 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

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)

$\text{abs}(V_{BVC})$ - valoarea absolută a obiectivului asociat componentei indicatorului de performanță.

6.3.3.5 Realizarea indicatorilor privind creanțele și datoriile

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor.

Tabelul 52 - Realizarea indicatorilor financiari privind creanțele și datoriile

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R^O [%]	Realizare finanțare R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
F-E.1	Creanțe							
	F-E.1.1. Total creanțe	P	mii lei	1.455.300,00	1.732.434	84,01	103,08	84,01
	F-E.1.2. Creanțe TUI restante	m	mii lei		511.990			
	F-E.1.3. Alte creanțe	m	mii lei		1.220.444			

F-E.2	Datorii							
	F-E.2.1. Total datorii	m	mii lei		1.736.018			
	F-E.2.2. Datorii pe termen scurt	m	mii lei		1.513.535			
	F-E.2.3. Datorii pe termen lung	m	mii lei		222.483			

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

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 48 de mai sus

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^0_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \text{ [%]} & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

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).

6.3.3.6 Realizarea indicatorilor privind productivitatea

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță financiari și obiectivele asociate acestora pentru anul 2024.

Tabelul 53 - Realizarea indicatorilor financiari privind productivitatea

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R^0 [%]	Realizare finanțare R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
F-F.1	Productivitate realizată (productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu)	P	mii lei / persoană/an	220,61	271,51	123,07	103,08	123,07

Mentțiuni:

- 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

N_{sal} - numărul mediu de salariați ai companiei.

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (coloana 6 din tabel) sunt calculați în baza formulei:

$$R^0_i = \begin{cases} 100 * V_R / V_{BVC} \text{ [%]} & \text{dacă } V_{BVC} > 0 \text{ și dacă bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv a fost aprobat} \\ 100\% & \text{dacă } V_{BVC} = 0 \text{ sau dacă nu a fost aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al companiei pentru anul respectiv} \end{cases}$$

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).

6.3.3.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță financiari și indicatorii realizați pentru anul 2024.

Tabelul 54 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță financiari

Nr crt	Denumire indicator	Pondere a _i [%]	Obiectiv 2024		Realizat 2024	Realizare indicator R _i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	Conform BVC al CFR SA		
0	1	2	3		4	5
1	F-B.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	20	97,25	97,25	103,68	106,61
2	F-C.2.1. Execuția bugetară: Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget - Total cheltuieli	20	96,87	96,87	104,03	107,39
3	F-E.1.1. Reducerea creanțelor: Total creanțe	10	1.455.300,00	1.455.300,00	1.732.434	84,01
4	F-B.3. Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	20	10,85%	10,85%	5,35%	49,31
5	F-F.1. Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	10	220,61	220,61	271,51	123,07
6	F-D.1. Rezultatul brut	20	+5.100,00	-598.151,94	-417.346,90	130,23

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.3 Indicatori financiari, pag. 262/273:

"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 24 (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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."

Având în vedere formula (ii) din paragraful 3.3 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță privind indicatorii financiari	99,41%	Foarte bun
--	--------	------------

6.4 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ NEFINANCIARI OPERAȚIONALI

6.4.1 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.

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

Nr. Crt	Denumire indicator		Tip indicator	UM
0	1		2	3
N-A.	Indicatori privind activitatea de mentenanță			
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	%
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	m	%
N-B.3	Infrastructură scadentă la reînnoire			
	N-B.3.1.	Linii curente și directe		
		a. Lungime scadentă	m	km
		b. Cotă depășire scadentă	m	%
	N-B.3.2.	Instalații de semnalizare în stații		
		a. Instalații scadente	m	nr
		b. Cotă depășire scadentă	m	%
	N-B.3.3.	Instalații de semnalizare linie curentă		
		a. Lungime scadentă	m	km
		b. Cotă depășire scadentă	m	%
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 în traficul de călători		
		a. Parcursul trenurilor	m	tren*km
		b. Cota magistrale	m	%

Nr. Crt	Denumire indicator	Tip indicator	UM
0	1	2	3
	N-D.1.3. Intensitatea traficului de călători pe rețea	m	trenuri/zi
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 magistralelor în trafic de marfă	a. Parcursul trenurilor	tren*km
		b. Cota magistrale	%
N-E.	Indicatori privind protecția mediului		
N-E.1	Linie electrificată		
	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	P
	N-E.1.2. Cotă electrificare	%	m
N-F.	Indicatori privind alte componente ale activităților de exploatare		
N-F.1	Satisfacția clienților	%	m
N-G.	Indicatori privind activitatea de pregătire și implementare a proiectelor		
N-G.1	Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură	P	nr
N-G.2	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	P	%
N-G.3	Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate pentru proiectele de infrastructură	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	%
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.

6.4.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

În conformitate cu prevederile HG nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, fiecărui indicator de performanță financiar 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.

Conform actului adițional 1/2024 la contractul 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	65,27	63,71	67,45
2	N-A.2. Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	%	76,44	74,82	73,00	77,33
3	N-A.3.1. Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor - Valoare indisponibilitate	zile*km	863 546,75	925 233,05	987 837,80	830 731,97
4	N-A.4. Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	10	8	8	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	6,1	25,0	600,0
8	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	0	0	0	0
9	N-C.1. Punctualitatea trenurilor de călători	min. întârziere/100 km	1,60	2,85	1,82	1,54
10	N-C.2. Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99,11	97,05	97,00	99,14
11	N-C.2. Punctualitatea trenurilor de marfă	min. întârziere/100 km	1,09	2,55	2,65	1,05
12	N-C.4. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr. accidente și incidente/mil.tren*km	0,84	0,88	0,92	0,81
13	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	nr	48	29	2	162
14	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	62 300 000,00	61 450 000,00	62 405 871,93	62 673 076,34
15	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	23 100 000,00	21 365 000,00	23 331 577,50	23 394 635,27
16	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	4 031	4 031	4 031	4 291
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr	14	18	16	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	28,78	26,91	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	100	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:

a) Obiectivele aferente anului 2024 sunt conforme cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat

prin HG 1.460/2024.

b) Obiectivele aferente anilor 2025-2026 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.

c) 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).

d) 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

e) 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, quantumul fondurilor alocate prin fiecare program, regulile specifice de funcționare a fiecărui program și programele de implementare a proiectelor de investiții aferente fiecărui program.

f) 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%.

g) Definițiile indicatorilor de performanță nefinanciari 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.

6.4.3 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare

6.4.3.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de întreținere și reparații

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de întreținere și reparații a infrastructurii feroviare. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 57 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de întreținere și reparații

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
A.1	Viteza tehnică asigurată		P	km/h			111,54	89,38	111,5
		Total rețea	P	km/h	65,27	70,41	107,87	-	-
		Magistrala 200	P	km/h	59,20	72,23	122,01	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 300	P	km/h	48,10	79,55	165,38	-	-
		Magistrala 400	P	km/h	59,72	64,43	107,89	-	-
		Magistrala 500	P	km/h	75,71	85,24	112,59	-	-
		Magistrala 600	P	km/h	76,17	73,01	95,85	-	-
		Magistrala 700	P	km/h	75,84	73,03	96,29	-	-
		Magistrala 800	P	km/h	112,11	119,02	106,16	-	-
		Magistrala 900(100)	P	km/h	67,95	71,77	105,62	-	-
		Total magistrale	m	km/h	70,35	79,28	112,69	-	-
A.2	Gradul de utilizare a performanțelor proiectate		P	%			111,54	89,38	111,54
		Total rețea	P	%	74,82	80,72	107,89	-	-
		Magistrala 200	P	%	53,76	65,60	122,02	-	-
		Magistrala 300	P	%	46,83	77,45	165,39	-	-
		Magistrala 400	P	%	77,25	83,34	107,89	-	-
		Magistrala 500	P	%	74,51	83,89	112,59	-	-
		Magistrala 600	P	%	79,62	76,32	95,86	-	-
		Magistrala 700	P	%	81,45	78,44	96,30	-	-
		Magistrala 800	P	%	92,08	97,75	106,16	-	-
		Magistrala 900(100)	P	%	69,18	73,06	105,61	-	-
		Total magistrale	m	%	75,02	84,54	112,69	-	-
	Viteza tehnică	Total rețea	aux	km/h	-	86,30	-	-	-
		Magistrala 200	aux	km/h	-	99,30	-	-	-
		Magistrala 300	aux	km/h	-	102,71	-	-	-
		Magistrala 400	aux	km/h	-	77,31	-	-	-
		Magistrala 500	aux	km/h	-	101,61	-	-	-
		Magistrala 600	aux	km/h	-	95,66	-	-	-
		Magistrala 700	aux	km/h	-	93,10	-	-	-
		Magistrala 800	aux	km/h	-	121,76	-	-	-
		Magistrala 900(100)	aux	km/h	-	98,23	-	-	-
		Total magistrale	aux	km/h	-	93,25	-	-	-
A.3	Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor								
	A.3.1. Valoare indisponibilitate	Total rețea	P	zile*km	925.233,05	979.903,26	94,42	89,38	100
		Magistrala 200	m	zile*km	-	36.169,50	-	-	-
		Magistrala 300	m	zile*km	-	127.288,38	-	-	-
		Magistrala 400	m	zile*km	-	57.720,23	-	-	-
		Magistrala 500	m	zile*km	-	43.610,15	-	-	-
		Magistrala 600	m	zile*km	-	8.211,28	-	-	-
		Magistrala 700	m	zile*km	-	6.273,14	-	-	-
		Magistrala 800	m	zile*km	-	21.425,17	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	zile*km	-	101.667,72	-	-	-
		Total magistrale	m	zile*km	-	402.365,57	-	-	-
	A.3.2. Rată de indisponibilitate	Total rețea	m	%	-	19,77	-	-	-
		Magistrala 200	m	%	-	13,35	-	-	-
		Magistrala 300	m	%	-	24,86	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 400	m	%	-	23,06	-	-	-
		Magistrala 500	m	%	-	14,50	-	-	-
		Magistrala 600	m	%	-	9,09	-	-	-
		Magistrala 700	m	%	-	5,37	-	-	-
		Magistrala 800	m	%	-	11,68	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	%	-	35,00	-	-	-
		Total magistrale	m	%	-	19,97	-	-	-
A.4	Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	Total rețea	P	nr	8	9	112,5	97,54	112,5
		Magistrala 200	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 300	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 400	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 500	m	nr	-	2	-	-	-
		Magistrala 600	m	nr	-	1	-	-	-
		Magistrala 700	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 800	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	nr	-	0	-	-	-
		Total magistrale	m	nr	-	3	-	-	-
A.5	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru mentenanță								
	A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	P	%		99,43	99,99	100,56	-	100,56
	Fonduri alocate	aux	mii lei		-	690.917,38	-	-	-
	Sume cheltuite	aux	mii lei		-	690.823,11	-	-	-
	A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	P	%		94,75	99,62	105,14	-	105,14
	Fonduri alocate	aux	mii lei		-	51.727,00	-	-	-
	Sume cheltuite	aux	mii lei		-	51.532,48	-	-	-
A.6	Eficiența contractării activităților privind mentenanța								
	A.6.1. Eficiența contractării activităților privind întreținerea	m	%		-	79,86%	-	-	-
	Total sume cheltuite	aux	mii lei		-	690.823,11	-	-	-
	Sume cheltuite prin contracte multianuale	aux	mii lei		-	551.676,54	-	-	-
	A.6.2. Eficiența contractării activităților privind reparațiile curente	m	%		-	0	-	-	-
	Total sume cheltuite	aux	mii lei		-	51.532,48	-	-	-
	Sume cheltuite prin contracte multianuale	aux	mii lei		-	0	-	-	-

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

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile anexei nr. 8.1 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^O - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.2.1 din anexa nr. 11 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025 privind calcularea indicilor R^O .
- Indicii de realizare a finanțării (coloana 8 din tabel) sunt preluați din Tabelul 45, coloana 4, luând în considerare informațiile prezentate în Tabelul 55, coloanele 5, 6 și 7.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.2 din Anexa nr. 11 la contractul de activitate și performanță privind calcularea indicilor R_i .
- 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

6.4.3.2 Realizarea indicatorilor privind activitățile de reînnoire

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de reînnoire a infrastructurii feroviare. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 58 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de reînnoire

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R^O [%]	Realizare finanțare R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
B.1	Lungime linie reînnoită (refacție)	Total rețea	P	km	6,1	0	0	73,84	100
		Magistrala 200	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 300	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 400	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 500	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 600	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 700	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 800	m	km	-	0	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	km	-	0	-	-	-
		Total magistrale	aux	km	-	0	-	-	-
B.2	Numărul punctelor periculoase eliminate								
B.2.1.	Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	Total rețea	P	nr	0	0	100	73,84	100
		Magistrala 200	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 300	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 400	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 500	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 600	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 700	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 800	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	nr	-	0	-	-	-
		Total magistrale	aux	nr	-	0	-	-	-
		Total rețea	m	%	-	0,80%	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	B.2.2. Cota totală de reducere a numărului de puncte periculoase (prin reparații curente și reînnoire)	Magistrala 200	m	%	-	0,00%	-	-	-
		Magistrala 300	m	%	-	0,00%	-	-	-
		Magistrala 400	m	%	-	0,00%	-	-	-
		Magistrala 500	m	%	-	5,41%	-	-	-
		Magistrala 600	m	%	-	2,13%	-	-	-
		Magistrala 700	m	%	-	0,00%	-	-	-
		Magistrala 800	m	%	-	NA	-	-	-
		Magistrala 900(100)	m	%	-	0,00%	-	-	-
		Total magistrale	aux	%	-	1,01%	-	-	-
	Puncte periculoase existente la data de 1.01.2024	Total rețea	aux	nr	-	1.123	-	-	-
		Magistrala 200	aux	nr	-	18	-	-	-
		Magistrala 300	aux	nr	-	63	-	-	-
		Magistrala 400	aux	nr	-	56	-	-	-
		Magistrala 500	aux	nr	-	37	-	-	-
		Magistrala 600	aux	nr	-	47	-	-	-
		Magistrala 700	aux	nr	-	7	-	-	-
		Magistrala 800	aux	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 900(100)	aux	nr	-	68	-	-	-
		Total magistrale	aux	nr	-	296	-	-	-
B.3	Infrastructură scadentă la reînnoire								
	B.3.1. Linii curente și directe								
	a - Lungime scadentă	Total rețea	m	km	-	9.746	-	-	-
		Magistrala 200	m	km	-	292	-	-	-
		Magistrala 300	m	km	-	516	-	-	-
		Magistrala 400	m	km	-	524	-	-	-
		Magistrala 500	m	km	-	782	-	-	-
		Magistrala 600	m	km	-	216	-	-	-
		Magistrala 700	m	km	-	24	-	-	-
		Magistrala 800	m	km	-	6	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	km	-	789	-	-	-
		Total magistrale	aux	km	-	3149	-	-	-
	b - Cota depășire scadență	Total rețea	m	%	-	72,51%	-	-	-
		Magistrala 200	m	%	-	38,38%	-	-	-
		Magistrala 300	m	%	-	41,28%	-	-	-
		Magistrala 400	m	%	-	86,47%	-	-	-
		Magistrala 500	m	%	-	94,90%	-	-	-
		Magistrala 600	m	%	-	63,08%	-	-	-
		Magistrala 700	m	%	-	7,38%	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 800	m	%	-	1,39%	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	%	-	98,55%	-	-	-
		Total magistrale	m	%	-	58,96%	-	-	-
	Lungime desfășurată linii curente și directe	Total rețea	aux	km	-	13 441	-	-	-
		Magistrala 200	aux	km	-	760,80	-	-	-
		Magistrala 300	aux	km	-	1.250	-	-	-
		Magistrala 400	aux	km	-	606	-	-	-
		Magistrala 500	aux	km	-	824	-	-	-
		Magistrala 600	aux	km	-	342,42	-	-	-
		Magistrala 700	aux	km	-	325	-	-	-
		Magistrala 800	aux	km	-	432	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	aux	km	-	800,6	-	-	-
		Total magistrale	aux	km	-	5.340,82	-	-	-
B.3.2. Instalații de semnalizare în stații									
a - Instalații scadente	Total rețea	m	nr	-	872	-	-	-	
	Magistrala 200	m	nr	-	38	-	-	-	
	Magistrala 300	m	nr	-	38	-	-	-	
	Magistrala 400	m	nr	-	61	-	-	-	
	Magistrala 500	m	nr	-	46	-	-	-	
	Magistrala 600	m	nr	-	31	-	-	-	
	Magistrala 700	m	nr	-	24	-	-	-	
	Magistrala 800	m	nr	-	8	-	-	-	
	Magistrala 900 (100)	m	nr	-	71	-	-	-	
	Total magistrale	m	nr	-	317	-	-	-	
b - Cota depășire scadență	Total rețea	m	%	-	88,98	-	-	-	
	Magistrala 200	m	%	-	76,00	-	-	-	
	Magistrala 300	m	%	-	64,41	-	-	-	
	Magistrala 400	m	%	-	100,00	-	-	-	
	Magistrala 500	m	%	-	95,83	-	-	-	
	Magistrala 600	m	%	-	100,00	-	-	-	
	Magistrala 700	m	%	-	92,31	-	-	-	
	Magistrala 800	m	%	-	24,24	-	-	-	
	Magistrala 900 (100)	m	%	-	89,87	-	-	-	
	Total magistrale	m	%	-	81,91	-	-	-	
Număr instalații de semnalizare în stații	Total rețea	aux	nr	-	980	-	-	-	
	Magistrala 200	aux	nr	-	50	-	-	-	
	Magistrala 300	aux	nr	-	59	-	-	-	
	Magistrala 400	aux	nr	-	61	-	-	-	
	Magistrala 500	aux	nr	-	48	-	-	-	
	Magistrala 600	aux	nr	-	31	-	-	-	

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 700	aux	nr	-	26	-	-	-
		Magistrala 800	aux	nr	-	33	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	aux	nr	-	79	-	-	-
		Total magistrale	aux	nr	-	387	-	-	-
	B.3.3. Instalații de semnalizare în linie curentă								
	a - Instalații scadente	Total rețea	m	km	-	6099,5	-	-	-
		Magistrala 200	m	km	-	541,6	-	-	-
		Magistrala 300	m	km	-	642,7	-	-	-
		Magistrala 400	m	km	-	237,0	-	-	-
		Magistrala 500	m	km	-	768,3	-	-	-
		Magistrala 600	m	km	-	237,6	-	-	-
		Magistrala 700	m	km	-	301,1	-	-	-
		Magistrala 800	m	km	-	27,6	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	km	-	773,2	-	-	-
		Total magistrale	m	km	-	3529,1	-	-	-
	b - Cota depășire scadență	Total rețea	m	%	-	78,98	-	-	-
		Magistrala 200	m	%	-	76,19	-	-	-
		Magistrala 300	m	%	-	62,09	-	-	-
		Magistrala 400	m	%	-	89,18	-	-	-
		Magistrala 500	m	%	-	96,28	-	-	-
		Magistrala 600	m	%	-	100,00	-	-	-
		Magistrala 700	m	%	-	93,00	-	-	-
		Magistrala 800	m	%	-	5,68	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	%	-	95,71	-	-	-
		Total magistrale	m	%	-	75,65	-	-	-
	Instalații de semnalizare în linie curentă	Total rețea	aux	km	-	7722,4	-	-	-
		Magistrala 200	aux	km	-	710,9	-	-	-
		Magistrala 300	aux	km	-	1035,1	-	-	-
		Magistrala 400	aux	km	-	265,7	-	-	-
		Magistrala 500	aux	km	-	797,9	-	-	-
		Magistrala 600	aux	km	-	237,6	-	-	-
		Magistrala 700	aux	km	-	323,7	-	-	-
		Magistrala 800	aux	km	-	486,4	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	aux	km	-	807,8	-	-	-
		Total magistrale	aux	km	-	4665,1	-	-	-

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 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:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} [\%]$$

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).

6.4.3.3 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare, ponderile alocate, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024, valorile realizate gradul de realizare a indicatorilor.

Tabelul 59 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2024		Realizat 31.12.2024	Realizare indicator R_i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	**Conform act ad 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA		
0	1	2	3	4	5	6
1	N-A.1. Viteza tehnică asigurată	km/h	66,88	65,27	70,41	111,54
2	N-A.2. Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	%	76,67	74,82	80,72	111,54
3	N-A.3.1. Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor - Valoare indisponibilitate	zile*km	854.911,28	925.233,05	979.903,26	100
4	N-A.4. Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	12	8	9	112,5
5	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	%	99,43	99,43	99,99	100,56
6	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	%	94,75	94,75	99,62	105,14
7	N-B.1. Lungime linie reînnoită (refacție)	km	375,0	6,1	0,0	100
8	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	15	0	0	100

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.4.1 Indicatori operaționali, pag. 263/273:

"b) **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 24 (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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."

**Obiectivele aferente anului 2024 sunt în conformitate cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat prin HG 1.460/2024.

Având în vedere formula (ii) din capitolul 11.2 al anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al companiei²⁶ rezultă că

Indicele de performanță privind activitățile de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare, pentru administratori	105,18%	Foarte bun
--	---------	------------

6.4.4 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare

6.4.4.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de operare a infrastructurii

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de operare a infrastructurii feroviare. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a acestora.

Tabelul 60 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind activitățile de operare a infrastructurii

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
C.	Indicatori privind activitatea de operare a infrastructurii								
C.1	Punctualitatea trenurilor de călători		P	min/100 tren*km	2,85	2,79	102,15	89,38	102,15
	Întârzierea totală la destinație a trenurilor de	aux		minute	-	6 654 827	-	-	-
	Întârzierea la destinație a trenurilor de călători - cauze CFR	aux		minute	-	2 541 684	-	-	-
	Parcursul total al trenurilor de călători - total	aux		tren*km	-	62 530 955,322		-	-
C.2	Predictibilitatea trenurilor de călători		P	%	97,05	96,65	99,59	89,38	100
	Parcurs total anulat al trenurilor de călători - cauze CFR	aux		tren*km	-	1 996 060,62	-	-	-
	Parcursul total al trenurilor de călători - rețea	aux		tren*km	-	62 496 359,01	-	-	-
C.3	Punctualitatea trenurilor de marfă		P	min/100 tren*km	2,55	1,97	129,44	89,38	129,44
	Întârzierea totală la destinație a trenurilor de	aux		minute	-	35 956 173	-	-	-
	Întârzierea la destinație a trenurilor de marfă - cauze CFR	aux		minute	-	469 117	-	-	-
	Parcursul total al trenurilor de marfă - total	aux		tren*km	-	19 376 349,341	-	-	-
C.4	Siguranța circulației (accidente și incidente)		P	nr/mil.tren*k	0,88	0,769	114,43	89,38	114,43
	Total accidente si incidente	aux		nr	-	481	-	-	-
	Total accidente si incidente - cauze CFR	aux		nr	-	63	-	-	-
	Parcurs total al trenurilor pe rețeaua	aux		tren*km	-	81 907 304,663	-	-	-
C.5	Creșterea nivelului de siguranță la trecerile la nivel								
	C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	Total rețea	P	nr	29	20	68,97	123,09	68,97
		Magistrala 200	m	nr	-	1	-	-	-
		Magistrala 300	m	nr	-	1	-	-	-
		Magistrala 400	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 500	m	nr	-	1	-	-	-
		Magistrala 600	m	nr	-	0	-	-	-
	C.5.2. Cota de creștere a siguranței la trecerile la nivel	Magistrala 700	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala 800	m	nr	-	0	-	-	-
		Magistrala	m	nr	-	0	-	-	-
		Total magistrale	m	nr	-	3	-	-	-
		Total rețea	m	%	-	7,94	-	-	-
		Magistrala 200	m	%	-	9,09	-	-	-
		Magistrala 300	m	%	-	3,70	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 400	m	%	-	N.A.	-	-	-
		Magistrala 500	m	%	-	4,76	-	-	-
		Magistrala 600	m	%	-	0.00	-	-	-
		Magistrala 700	m	%	-	0,00	-	-	-
		Magistrala 800	m	%	-	0.00	-	-	-
		Magistrala	m	%	-	0.00	-	-	-
		Total magistrale	m	%	-	2,59	-	-	-

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 2 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 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:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} [\%]$$

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:

$$R_i = 100 * V_{Obj} / V_R [\%]$$

unde *V_R* și *V_{Obj}* au semnificația menționată mai sus.

6.4.4.2 Realizarea indicatorilor privind volumele de activitate

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind volumele de activitate. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a acestor obiective.

Tabelul 61 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind volumele de activitate

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
D.1	Parcursul trenurilor de călători								
	D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	P	tren*km	61.450.000,00	59 507 821,73	96,84	89,38	100
		Magistrala 200	m	tren*km	-	3 298 485,61	-	-	-
		Magistrala 300	m	tren*km	-	9 847 912,15	-	-	-
		Magistrala 400	m	tren*km	-	3 969 580,22	-	-	-
		Magistrala 500	m	tren*km	-	5 923 505,87	-	-	-
		Magistrala 600	m	tren*km	-	1 773 003,36	-	-	-
		Magistrala 700	m	tren*km	-	1 533 442,17	-	-	-
		Magistrala 800	m	tren*km	-	4 062 166,36	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	tren*km	-	5 738 917,04	-	-	-
		Rețea închiriată	m	tren*km	-	3 023 133,60	-	-	-
		Total rețea	m	tren*km	-	62 530 955,32	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	D.1.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de călători								
	a. Parcursul trenurilor de călători pe magistrale		m	tren*km	-	36 147 012,77	-	-	-
	b. Cota magistrale în traficul de călători		m	%	-	60,74	-	-	-
	D.1.3. Intensitatea traficului de călători pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	m	trenuri/zi	-	16,46	-	-	-
		Magistrala 200	m	trenuri/zi	-	19,71	-	-	-
		Magistrala 300	m	trenuri/zi	-	40,96	-	-	-
		Magistrala 400	m	trenuri/zi	-	20,98	-	-	-
		Magistrala 500	m	trenuri/zi	-	37,29	-	-	-
		Magistrala 600	m	trenuri/zi	-	17,38	-	-	-
		Magistrala 700	m	trenuri/zi	-	17,76	-	-	-
		Magistrala 800	m	trenuri/zi	-	41,56	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	trenuri/zi	-	27,26	-	-	-
		Total magistrale	m	trenuri/zi	-	28,86	-	-	-
		Rețea închiriată	m	trenuri/zi	-	11,68	-	-	-
		Total rețea	m	trenuri/zi	-	16,14	-	-	-
D.2	Parcursul trenurilor de marfă								
	D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	P	tren*km	21.365.000,00	19 292 782,59	90,30	89,38	100
		Magistrala 200	m	tren*km	-	1 407 407,01	-	-	-
		Magistrala 300	m	tren*km	-	2 980 948,08	-	-	-
		Magistrala 400	m	tren*km	-	431 217,13	-	-	-
		Magistrala 500	m	tren*km	-	2 186 935,83	-	-	-
		Magistrala 600	m	tren*km	-	26 058,31	-	-	-
		Magistrala 700	m	tren*km	-	197 564,92	-	-	-
		Magistrala 800	m	tren*km	-	2 844 732,34	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	tren*km	-	3 366 070,45	-	-	-
		Rețea închiriată	m	tren*km	-	83 566,74	-	-	-
		Total rețea	m	tren*km	-	19 376 349,34	-	-	-
	D.2.2. Utilizarea magistrelor feroviare în traficul de marfă								
	a. Parcursul trenurilor de marfă pe magistrale		m	tren*km	-	13 440 934,06	-	-	-
	b. Cota magistrale în traficul de marfă		m	%	-	69,67	-	-	-
	D.2.3. Intensitatea traficului de marfă pe rețea	Total rețea operată de CFR SA	m	trenuri/zi	-	5,34	-	-	-
		Magistrala 200	m	trenuri/zi	-	8,41	-	-	-
		Magistrala 300	m	trenuri/zi	-	12,40	-	-	-
		Magistrala 400	m	trenuri/zi	-	2,28	-	-	-

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 500	m	trenuri/zi	-	13,77	-	-	-
		Magistrala 600	m	trenuri/zi	-	0,26	-	-	-
		Magistrala 700	m	trenuri/zi	-	2,29	-	-	-
		Magistrala 800	m	trenuri/zi	-	29,11	-	-	-
		Magistrala 900 (100)	m	trenuri/zi	-	15,99	-	-	-
		Total magistrale	m	trenuri/zi	-	10,73	-	-	-
		Rețea închiriată	m	trenuri/zi	-	0,32	-	-	-
		Total rețea	m	trenuri/zi	-	5,00	-	-	-

Meniuni:

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 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:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} [\%]$$

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).

4. Tabelul include și indicatorii de monitorizare ale căror valori sunt corelate cu valorile indicatorilor de performanță privind volumele de activitate

6.4.4.3 Realizarea indicatorilor privind protecția mediului

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind protecția mediului. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestora.

Tabelul 62 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind protecția mediului

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
E.1	Linie electrificată								
	E.1.1. Lungime linie electrificată	Total rețea	P	km	4 031	4 030,6	99,99	112,8	100
		Magistrala 200	m	km	-	226,6			
		Magistrala 300	m	km	-	511,6			
		Magistrala 400	m	km	-	329,9			
		Magistrala 500	m	km	-	398,1			
		Magistrala 600	m	km	-	9,3			
		Magistrala 700	m	km	-	98,8			
		Magistrala 800	m	km	-	242,1			
		Magistrala 900(100)	m	km	-	533,2			
		Total magistrale	m	km	-	2 349,6			
	E.1.2. Cotă	Total rețea	m	%	-	37,97			
		Magistrala 200	m	%	-	49,43			

Nr crt	Denumire indicator	Detaliiere	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Magistrala 300	m	%	-	77,66			
		Magistrala 400	m	%	-	63,65			
		Magistrala 500	m	%	-	91,47			
		Magistrala 600	m	%	-	3,34			
		Magistrala 700	m	%	-	41,77			
		Magistrala 800	m	%	-	90,43			
		Magistrala900(100)	m	%	-	92,47			
		Total magistrale	m	%	-	68,48			

Observatii:

Scăderea indicatorul lungime linie electrificată este o corecție a datelor statistice , date care au fost corelate cu datele actualizate din baza de date RINF(registrul de infrastructură feroviară).

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 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:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} [\%]$$

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).

1. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.3 din Anexa nr. 11 la contractul de activitate și performanță privind calcularea indicilor R_i.

2. Tabelul include și indicatorii de monitorizare ale căror valori sunt corelate cu valorile indicatorilor de performanță privind protecția mediului

6.4.4.4 Realizarea indicatorilor privind alte componente ale activităților de exploatare

Tabelul următor prezintă indicatorii privind alte componente ale activităților de exploatare.

Tabelul 63 - Realizarea indicatorilor privind alte componente ale activităților de exploatare

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
N-F.1	Satisfacția clienților	%	m	-	90,3	-	-	-

Mențiune:

În conformitate cu prevederile anexei nr. 8.2 la contractul de activitate și performanță al CFR pentru perioada 2021-2025, CFR SA trebuie să monitorizeze gradul de satisfacție a clienților față de serviciile oferite de CFR SA în stațiile de cale ferată. Realizarea acestei activități este detaliată la subcapitolul 2.3.1.9.1 din raportul de activitate al companiei pentru anul 2024.

6.4.4.5 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare, ponderile alocate, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024, valorile realizate și gradul de realizare a indicatorilor.

Tabelul 64 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2024		Realizat 31.12.2024	Realizare indicator R _i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	**Conform act ad 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA		
0	1	2	3	4	5	6
9	N-C.1. Punctualitatea trenurilor de călători	min. întârziere/ 100 km	1,58	2,85	2,79	102,15
10	N-C.2. Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99,12	97,05	96,65	100,00
11	N-C.2. Punctualitatea trenurilor de marfă	min. întârziere/ 100 km	1,08	2,55	1,97	129,44
12	N-C.4. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr. accidente și incidente/ mil.tren*km	0,83	0,88	0,769	114,43
13	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	nr	50	29	20	68,97
14	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	62.385.983,31	61.450.000,00	59.507821,73	100,00
15	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	23.215.500,00	21.365.000,00	19.292.782,59	100,00
16	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	4.031	4.031	4.030,6	100,00

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.4.1 Indicatori operaționali, pag. 263/273:

"b) **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 24** (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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.**"

**Obiectivele aferente anului 2024 sunt în conformitate cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat prin HG 1.460/2024.

Având în vedere formula (ix) din capitolul 11.3 al anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al companiei (document aprobat prin HG nr. 920/2021) rezultă că

Indicele de performanță privind activitățile de exploatare a infrastructurii feroviare, pentru administratori	101,84%	Foarte bun
---	---------	------------

6.4.5 Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare

6.4.5.1 Realizarea indicatorilor privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 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. Pentru indicatorii cheie de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru semestrul I 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor.

Tabelul 65 - Realizarea indicatorilor de performanță privind activitățile de pregătire și implementare a proiectelor

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
G.1	Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură	P	nr	18	16	88,89	123,51	88,89
	Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură	aux	anul	conform tab.A8.31 din anexa 8 la contract, actualizată prin actul adițional nr. 1 / 2024	Conform tabelului de mai jos			
G.2	Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	P	%	84,99	99,93	117,58	-	117,58
	Fonduri publice alocate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei	-	5.553.044			
	Sume cheltuite pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei	-	5.549.039			
G.3	Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate pentru proiectele de infrastructură	P	%	28,78	34,21	118,87	123,51	118,87
	Total fonduri europene nerambursabile alocate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei	-	29.454.198			
	Sume cheltuite și rambursate în anul curent pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei	-	2.597.314			
	Total sume cheltuite și rambursate pentru proiectele majore de infrastructură	aux	mii lei	-	10.077.734			

Mențiuni:

- 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
- 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:

$$R_i = 100 * V_R / V_{Obj} [\%]$$

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 66 - Finalizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor majore de infrastructură – 31.12.2024

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 SE+PTh)	Aprobare indicatori proiect	Pregătirea documentației de licitație pentru executie lucrări	Licitația pentru atribuirea executiei lucrărilor	Semnare contract execuție lucrări	Aprobare PTh (pt contracte proiectare+execuție)	Recepție la terminarea lucrărilor
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	A.6.2.1	Modernizarea liniei de cale ferata Bucuresti Nord - Aeroport International Henri Coanda Bucuresti Faza I: Racord C.F. La terminalul T1, Aeroport International Henri Coanda Bucuresti	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	2024	2024	2029
3	A.7.4.3	Modernizarea/ consolidarea/ reabilitarea statiei CF Gara de Nord Bucuresti - Faza I	2019	2019	2019	2022		2022	2023	2023	2024		2029
4	B.1.1.1	Reabilitarea liniei de cale ferata Brașov – Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Sighișoara - Coclariu			2007			2011	2011	2011	2014		2022
5	B.1.1.2	Reabilitarea liniei de CF Brasov- Simeria, componentă a Coridorului IV Pan – European pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h, tronsonul Coslariu - Simeria			2007			2011	2011	2011	2014		
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		
7	B.1.1.5	Reabilitarea liniei de cale ferata Brasov – Simeria , componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h; Secțiunea : Brașov - Sighișoara. Subsecțiuni: 1. Brașov – Apața și 3. Cața – Sighișoara			2007			2018	2016	2016	2020		
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								
10	B.1.1.8	Implementarea masurilor necesare asigurării functionalitatii sistemului ERTMS pe Coridorul IV (Frontiera-Curtici-Simeria-Sighisoara-Brasov-Predeal-Constanta), certificarea si autorizarea punerii in functiune a subsistemelor feroviare	2020	2020	2020	2023		2024	2024	2024			
11	B.1.1.9	Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Bucuresti Nord – Craiova	2021	2021	2021	2024							
12		Reabilitarea liniei CF frontieră Curtici - Simeria parte componenta a Coridorului IV Pan-European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 1 Frontieră – Curtici – Ard -											
13	B.1.2.1	Modernizarea liniei feroviare Caransebes-Timisoara-Arad	2014	2014	2015	2020		2021	2021	2021	2022	2023	
14	B.1.2.2	Lucrări pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova - Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte din Coridorul Orient/Est- Mediteranean	2016	2016	2018	2022		2022	2022	2024			

Nr. Crt.	Cod măsură prioritară	Titlu proiect	Finalizarea fazelor intermediare [anul]										
			Pregătirea documentației de licitație pentru SF	Licitația pentru atribuirea SF	Semnarea contractului de realizare SF	Aprobarea SF	Aprobarea PTh (pt contracte SF+PTh)	Aprobarea indicatorilor proiect	Pregătirea documentației de licitație pentru execuție lucrări	Licitația pentru atribuirea execuției lucrărilor	Semnarea contractului de execuție lucrări	Aprobarea PTh (pt contracte proiectare+execuție)	Recepția 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
15	B.1.2.3	Revizuirea Studiului de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Calafat, componentă a Coridorului Orient/ Est –	2016	2016	2017	2020		2021	2021				
16	B.2.1.1	Modernizarea liniei CF București Nord - Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră - Lot 2	2016	2016	2017	2023		2023	2024	2024			
17	B.2.1.2	Reabilitarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj - Focșani - Studiu de Fezabilitate	2019	2019	2020	2024		2024					
18	B.2.1.3	Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani - Roman - Studiu de Fezabilitate	2019	2019	2020	2024		2024					
19	B.2.1.4	Reabilitarea liniei de cale ferată Roman - Iași - Frontieră - Studiu de Fezabilitate	2019	2019	2020								
20	B.2.1.5	Reabilitarea liniei de cale ferată Pașcani - Dărmănești - Studiu de Fezabilitate	2019	2019	2020	2023		2024					
21	B.2.1.6	Reabilitarea liniei de cale ferată Dărmănești - Vicșani -Frontieră - etapa I	2019	2019	2020	2022		2023	2023	2023			
22	B.2.1.7	Studiu de fezabilitate și proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Coslariu – Cluj-Napoca	2021	2021	2022								
23	B.2.1.8	Studiu de fezabilitate și proiect tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată Apahida - Suceava	2021	2021	2022								
24		"Modernizarea liniei cf Bucuresti Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontiera" Lotul 1: Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste raul Arges între Vidra și Comana						2020	2020	2020	2020	2021	2024
25	B.2.2.1	Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor	2016	2016	2017	2021		2022	2022	2022	2022	2023	

2024

- Faze realizate în sem I anul 2024

2024

- Faze propuse și nerealizate pentru anul 2024

6.4.5.2 Realizarea indicatori privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind alte activități ale CFR SA. Pentru indicatorii cheie de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestora.

Tabelul 67 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
I.1	Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	P	%	0,00	100,00	100,00	-	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			
I.2	Controlul calității fazelor de proiectare	P	%	100,00	100	100	-	100
	Numărul documentațiilor de proiectare finalizate în cadrul studiilor de fezabilitate și/sau în cadrul contractelor de tip proiectare și execuție	aux	nr	1	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	6	6			
I.3	Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	P	%	100,00	100	100	-	100
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru lucrări publicate	aux	nr	3	3			
	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	36	36			
I.4	Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	P	%	100,00	500	500	-	500
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru lucrări publicate	aux	nr	1	5			
	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	6	30			

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 3 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 75 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile anexei nr. 8.4 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 6 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.5 din anexa nr. 11 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025 privind calcularea indicilor R⁰.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (coloana 8 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.5 din Anexa nr. 11 la contractul de activitate și performanță privind calcularea indicilor R_i.

6.4.5.3 Realizarea indicatorilor privind monitorizarea și soluționarea disputelor contractuale

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor privind monitorizarea și soluționarea disputelor contractuale. În conformitate cu prevederile contractului de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, acești indicatori vizează exclusiv disputele contractuale privind implementarea proiectelor majore de investiții, prevăzute în anexa nr. 7.2 la contractul, actualizată prin actul adițional nr. 1 pe anul 2024

Tabelul 68 - Realizarea indicatorilor privind monitorizarea și soluționarea disputelor contractuale

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
H.1	Monitorizarea disputelor contractuale	m	-	-	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale elaborat și funcțional	-	-	-
H.2	Soluționarea disputelor contractuale	m	zile	-	958	-	-	-

Mentiiuni:

- Informațiile din coloana 2 au următoarele semnificații: m - indicator de monitorizare
- Sistemul de raportare și monitorizare a disputelor contractuale (indicatorul H.1) este elaborat și funcțional. Cele mai relevante informații privind disputele contractuale privind proiectele majore de investiții sunt prezentate în Tabelul 73 de mai jos. Toate disputele menționate sunt pe rol.
- Datele din Tabelul 73 de mai jos evidențiază că o singura disputa contractuală privind proiectele majore de investiții a fost soluționată definitiv.

Tabelul 69 - Monitorizarea disputelor contractuale

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
	H.1 - Monitorizarea disputelor contractuale	-	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale elaborat și funcțional	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale funcțional	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale funcțional	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale funcțional	Sistem de raportare și monitorizare a disputelor contractuale funcțional
1	23743/3/2015- Tribunalul București- Asocierea FCC Construccion – Straco – Azvi vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
2	28555/3/2015-Tribunalul București- Asocierea Swietelsky, Alstom, Arcada Euroconstruct Transferoviar vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
3	33015/3/2017-Tribunalul București- Asocierea FCC Construccion – Straco – Azvi vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
4	26616/3/2016- Curtea de Apel București- SC GEO DATA Engineering SRL vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
5	32760/3/2015*-Tribunalul București- Asocierea Alstom, Swietelsky, Astaldi, Euroconstruct, Defora vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
6	10005/3/2018- Tribunalul București – Asocierea Implenla Bagesellschaft, Sopmet SA vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
7	22470/3/2018- Tribunalul București- Asocierea Implenla Bagesellschaft și Metabet CF SA vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
8	27049/3/2019*- Tribunalul București- Asocierea Implenla Bagesellschaft și Metabet CF SA vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
9	18718/3/2020-Tribunalul București-Asocierea IMPLENIA BAUGESELLSCHAFT- METABET CF S.A. vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
10	2484/2/2021*-Curtea de Apel București-CFR vs. SECOL		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
11	35622/3/2021- Tribunalul București – Asocierea Implenla Bagesellschaft, Sopmet SA vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
12	19302/3/2022 -Tribunalul București - CFR vs. Asocierea formată din "AKTOR TEHNICAL SOCIETE ANONYME(AKTOR S.A) și S.C ARCADA COMPANY S.A "			pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
13	20646/3/2022 - Tribunalul București -Asocierea formată din "AKTOR TEHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR S.A) și ARCADA COMPANY S.A vs. CFR			pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
14	21584/3/2022* - Tribunalul București -Societatea LEONHARD WEISS RO S.R.L vs. CFR			pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
15	2298/3/2023 -Tribunalul București - CFR vs. AFRY Deutschland GmbH				pe rol	pe rol	pe rol
16	31953/3/2022 - Tribunalul București -Swietelsky AG, Strabag AG, Alstom Transport S.A., Arcada Company S.R.L., Euroconstruct Trading 98 S.R.L., Transferoviar Grup S.A vs. CFR				pe rol	pe rol	pe rol
17	22003/3/2022 - Tribunalul București -Asocierea formată din AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR SA) și ARCADA COMPANY SA vs. CFR				pe rol	pe rol	pe rol
18	21824/299/2023 - Tribunalul București - CFR vs. SC LEONHARD WEISS RO SRL și UNICON				pe rol	pe rol	pe rol
19	36967/3/2023- Tribunalul București- Impresa Pizzarotti & C S.P.A. vs. CFR				pe rol	pe rol	pe rol

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
20	38867/3/2023 - Curtea de Apel București -Asocierea formată din AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR SA) și ARCADA COMPANY SA vs. CFR					pe rol	pe rol
21	38866/3/2023 - Tribunalul București -Asocierea formată din AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR SA) și ARCADA COMPANY SA vs. CFR					pe rol	pe rol
22	3592/3/2024- Tribunalul București- Impresa Pizzarotti & C S.P.A. vs. CFR					pe rol	pe rol
23	4853/3/2024- Curtea de Apel București- CFR vs Impresa Pizzarotti & C S.P.A.					pe rol	pe rol
24	6020/3/2024 - Tribunalul București -CFR vs. Asocierea formată din AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR SA) și ARCADA COMPANY SA					pe rol	pe rol
25	6035/3/2024 - Curtea de Apel București -CFR vs. Asocierea formată din AKTOR TECHNICAL SOCIETE ANONYME (AKTOR SA) și ARCADA COMPANY SA					pe rol	pe rol
26	11663/3/2024- Curtea de Apel București- Impresa Pizzarotti & C S.P.A. vs. CFR					pe rol	pe rol
27	10817/3/2024- Tribunalul București- Impresa Pizzarotti & C S.P.A. vs. CFR					pe rol	pe rol
28	5244/2/2024- Curtea de Apel București- Iltinera S.p.A. vs. CFR					pe rol	pe rol
29	39796/299/2024 - Judecătoria Sector 1 București -CFR vs. Secol					pe rol	pe rol
30	6210/2/2024- Curtea de Apel București- Iltinera S.p.A. vs. CFR					pe rol	pe rol
31	DAB- Comisia de Adjudecare a Disputelor- JV KLEARCHOS G ROUTSIS SA-K. KOURTIDIS SA vs. CFR		pe rol	pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
32	79/2022- Camera de Comerț și Industrie a României- Secol vs. CFR			pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
33	108/2022- Camera de Comerț și Industrie a României- Asocierea RailWorks formată din: ALSTOM Transport S.A., AKTOR S.A., ARCADA COMPANY S.A.-lider asociere Aktor vs. CFR			pe rol	pe rol	pe rol	pe rol
34	116/2023- Camera de Comerț și Industrie a României- CFR vs. Secol				pe rol	pe rol	pe rol

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
35	28772/HBH- ICC PARIS Webuild S.p.A., FCC Construcción S.A., Grupul Salcef S.p.A., GTS Romania S.R.L.vs. CFR					pe rol	pe rol
36	28773/HBH- ICC PARIS Webuild S.p.A., FCC Construcción S.A., Grupul Salcef S.p.A., GTS Romania S.R.L.vs. CFR					pe rol	pe rol
37	95/2024- Camera de Comerț și Industrie a României- Alstom Transport SA, Aktor Technical Societe Anonyme-Aktor SA, Arcada Company SA, Euro Construct Trading 98 S.R.L.vs. CFR					pe rol	pe rol
38	98/2024- Camera de Comerț și Industrie a României- Alstom Transport SA, Aktor Technical Societe Anonyme-Aktor SA, Arcada Company SA, Euro Construct Trading 98 S.R.L.vs. CFR					pe rol	pe rol
H.2 - Soluționarea disputelor contractuale		zile	monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare	monitorizare
1	9128/3/2015*- Tribunalul București- Asocierea FCC Construcción – Azvi vs. CFR	7 ani și 3 luni	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
2	15386/3/2016-Tribunalul București- Asoc. Swietelsky, Strabag, Alstom, Arcada vs. CFR	8 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
3	19350/3/2017-Tribunalul București- Asocierea FCC Construcción – Straco – Azvi vs. CFR	7 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
4	10798/3/2018- Tribunalul București- Asocierea Swietelsky – Strabag – Alstom- Arcada- Euro Construct – Transferoviar Group vs. CFR	6 ani și 2 luni	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
5	3564/3/2017*- Curtea de Apel București- IMPLANIA BAUGESELLSCHAFT METABET vs. CFR	7 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
6	2796/3/2019- Tribunalul București- Asocierea FCC Construcción – Straco – Azvi vs. CFR	5 ani și 4 luni	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
7	19947/3/2019- Tribunalul București- Asocierea FCC Construcción – Straco – Azvi vs. CFR	5 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
8	3006/93/2021 - Curtea de Apel București-Antrepriza de Constructii Cai Ferate SA (ACCF) vs. CFR	3 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
9	42818/299/2021 - Judecătoria Sector 1 București- Swietelsky si Euroconstruct Trading SRL vs. CFR	2 ani și 8 luni	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
10	25795/3/2022* -Tribunalul București - CFR vs. Asocieria RailWorks formată din: ALSTOM Transport S.A., AKTOR S.A., ARCADA COMPANY S.A., EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L.- lider asociere Alstom	1 an și 3 luni		pe rol	pe rol	finalizat	
11	31952/3/2022 - Tribunalul București -Swietelsky AG, Strabag AG, Alstom Transport S.A., Arcada Company S.R.L., Euroconstruct Trading 98 S.R.L., Transferoviar Grup S.A vs. CFR	1 an și 6 luni		pe rol	pe rol	finalizat	
12	33024/3/2022* -Tribunalul București - Asocieria RailWorks formată din: ALSTOM Transport S.A., AKTOR S.A., ARCADA COMPANY S.A., EURO CONSTRUCT TRADING 98 S.R.L.- lider asociere Alstom vs. CFR	4 luni			pe rol	finalizat	
13	6989/2/2023- Curtea de Apel București- IMPLENIA BAUGESELLSCHAFT METABET vs. CFR	3 luni			pe rol	finalizat	
14	7597/2/2023 (1942/1/2024)- Curtea de Apel București- IMPLENIA BAUGESELLSCHAFT METABET vs. CFR	1 an			pe rol	finalizat	
15	7895 / 2019- Tribunalul de la Roma- SACE Fct S.p.A, cu sediul în Milano vs. CFR	5 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
16	25794/HBH- ICC PARIS- Astaldi S.p.A. - FCC Construcción S.A. - Salcef Costruzioni Edili e Ferroviarie S.p.A. - Thales Systems Romania S.R.L vs. CFR	2 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
17	25795/HBH- ICC PARIS- Astaldi S.p.A. - FCC Construcción S.A. - Salcef Costruzioni Edili e Ferroviarie S.p.A. - Thales Systems Romania S.R.L vs. CFR	2 ani	pe rol	pe rol	pe rol	finalizat	
18	65/2023- Camera de Comerț și Industrie a României- ARCADA COMPANY S.A. în calitate de administrator, lider al asocierii alături de ISPCF S.A vs. CFR	1 an			pe rol	finalizat	
19	RG 22313/2023 (12937/2024)- Tribunalul de la Torino- Impresa Pizzarotti &C S.P.A. vs. CFR și Intesa Sanpaolo SpA	8 luni				finalizat	
20	8227/2/2023 - Curtea de Apel București-CFR vs. Antrepriza de Constructii Cai Ferate SA (ACCF)	3 luni			pe rol	finalizat	
21	36967/3/2023/a2- Curtea de Apel București- Impresa Pizzarotti &C S.P.A. vs. CFR	7 luni				finalizat	
22	1515/299/2024 - Judecătoria Sector 1 București -CFR vs. Asocieria Alstom Alcatel Lucent Romania Pas 97 Impex S.R.L.	2 luni				finalizat	

Nr. Crt.	Indicator	UM	Obiective				
			2021	2022	2023	2024	2025
23	7553/3/2024-Tribunalul București-Asocierea FCC Construcțion- Azvi vs. CFR	2 luni				finalizat	
24	3176/3/2024- Curtea de Apel București- Impresa Pizzarotti &C S.P.A. vs. CFR	5 luni				finalizat	
25	5176/2/2024- Curtea de Apel București- Impresa Pizzarotti &C S.P.A. vs. CFR	1 lună				finalizat	
26	5555/2/2024- Curtea de Apel București- Alstom Transport SA vs. CFR	2 luni				finalizat	

6.4.5.4 Sinteza realizării indicatorilor privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, ponderile alocate, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024, valorile realizate și gradul de realizare a indicatorilor în anul 2024.

Tabelul 70 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2024		Realizat 31.12.2024	Realizare indicator R _i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	**Conform act ad 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA		
0	1	2	3	4	5	6
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr	9	18	16	88,89
18	N-G.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	%	84,99	84,99	99,93	117,58
19	N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale	%	58,47	28,78	34,21	118,87

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.4.1 Indicatori operaționali, pag. 263/273:

"b) **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 24 (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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."

**Obiectivele aferente anului 2024 sunt în conformitate cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat prin HG 1.460/2024.

Având în vedere formula (xvi) din capitolul 11.4 al anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al companiei rezultă că

Indicele de performanță privind activitățile de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru administratori	106,49%	Foarte bun
--	---------	------------

6.4.6 Indicatorii privind alte activități ale companiei

6.4.6.1 Realizarea indicatori privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind alte activități ale CFR SA. Pentru indicatorii cheie de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 71 - Realizarea indicatorilor de performanță privind capacitatea administrativă de pregătire și implementare a proiectelor

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
N-I.1	Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	P	%	0,00	100,00	100,00	-	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	%	100,00	100	100	-	100,00
	Numărul documentațiilor de proiectare finalizate în cadrul studiilor de fezabilitate și/sau în cadrul contractelor de tip proiectare și execuție	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 14.2	aux	nr	12	12			
N-I.3	Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	P	%	100,00	100,00	100,00	-	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 14.3	aux	nr	24	24			
N-I.4	Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	P	%	100,00	500,00	500,00	-	500,00
	Numărul documentațiilor de atribuire pentru lucrări publicate	aux	nr	2	3			
	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	18			

Mentiuiri:

- Informațiile din coloana 3 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 76 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile anexei nr. 8.4 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^o - coloana 6 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.5 din anexa nr. 11 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2023-2025 privind calcularea indicilor R^o.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (coloana 8 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 11.5 din Anexa nr. 11 la contractul de activitate și performanță privind calcularea indicilor R_i.

6.4.6.2 Realizarea indicatorilor privind managementul activităților companiei

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare privind managementul activităților companiei. Pentru indicatorii de performanță sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 72 - Realizarea indicatorilor de performanță privind managementul activităților companiei

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 31.12.2024	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8
N-J.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	m	%	-	106,66	-	-	-
N-J.2	Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	p	%	100,00	107,69	107,69	-	107,69

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 56 de mai sus.
2. 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
3. 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 73 - 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	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
14	Standardul 14 - Raportarea contabilă și financiară	-	-	-	-	100	DA	Nu	Nu	100,00
15	Standardul 15 - Evaluarea sistemului de control intern managerial	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
16	Standardul 16 - Auditul intern	-	-	-	-	100	DA	Nu	Nu	100,00

6.4.6.3 Sinteza realizării indicatorilor privind alte activități ale companiei

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță privind alte activități ale companiei, ponderile alocate, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024, valorile realizate și gradul de realizare a indicatorilor.

Tabelul 74 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind alte activități ale companiei

Nr crt	Denumire indicator	Pondere a _i [%]	Obiectiv 2024		Realizat 2024	Realizare indicator R _i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	**Conform act ad 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA		
0	1	2		3	4	5
20	N-I.1. Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	15	0,00	0,00	100,00	100,00
21	N-I.2. Controlul calității fazelor de proiectare	15	100,00	100,00	100,00	100,00
22	N-I.3. Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	15	100,00	100,00	100,00	100,00
23	N-I.4. Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	15	100,00	100,00	500,00	500,00
24	N-J.2. Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	40	100,00	100,00	107,69	107,69

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.4.1 Indicatori operaționali, pag. 263/273:

"b) **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 24 (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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.**"

**Obiectivele aferente anului 2024 sunt în conformitate cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat prin HG 1.460/2024.

Având în vedere formula (xx) din capitolul 11.5 al anexei nr. 11 la contractul de activitate și performanță al companiei rezultă că

Indicele de performanță privind alte activități ale companiei, pentru administratori	163,08%	Foarte bun
--	---------	------------

6.3.7 Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță nefinanciari operaționali, obiectivele asociate acestora pentru anul 2024 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în perioada 1 ianuarie – 30 iunie 2024.

Tabelul 75 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță nefinanciari operaționali

Nr crt	Denumire indicator	UM	Obiectiv 2024		Realizat 31.12.2024	Realizare indicator R _i [%]
			*Prevăzut în contracte de mandat	**Conform act ad 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA		
0	1	2	3	4	5	6
1	N-A.1. Viteza tehnică asigurată	km/h	66,88	65,27	70,41	111,54
2	N-A.2. Gradul de utilizare a performanțelor proiectate	%	76,67	74,82	80,72	111,54
3	N-A.3.1. Indisponibilitatea rețelei feroviare dpdv al performanțelor - Valoare indisponibilitate	zile*km	854.911,28	925 233,05	979.903,26	100,00
4	N-A.4. Numărul punctelor periculoase eliminate prin reparații curente	nr	12	8	9	112,50
5	N-A.5.1. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru întreținere	%	99,43	99,43	99,99	100,56
6	N-A.5.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru reparații curente	%	94,75	94,75	99,62	105,14
7	N-B.1. Lungime linie reînnoită (refacție)	km	375,0	6,1	0,0	100,00
8	N-B.2.1. Număr puncte periculoase eliminate prin reînnoire	nr	15	0	0	100,00
9	N-C.1. Punctualitatea trenurilor de călători	min. întârziere/100 km	1,58	2,85	2,79	102,15
10	N-C.2. Predictibilitatea trenurilor de călători	%	99,12	97,05	96,65	100,00
11	N-C.2. Punctualitatea trenurilor de marfă	min. întârziere/100 km	1,08	2,55	1,97	129,44
12	N-C.4. Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr. accidente și incidente/mil.tren*km	0,83	0,88	0,769	114,43
13	N-C.5.1. Număr treceri la nivel modernizate	nr	50	29	20	68,97
14	N-D.1.1. Parcursul trenurilor de călători pe rețea	tren*km	62.385.983,31	61 450 000,00	59.507821,73	100,00
15	N-D.2.1. Parcursul trenurilor de marfă pe rețea	tren*km	23.215.500,00	21 365 000,00	19.292.782,59	100,00
16	N-E.1.1. Lungime linie electrificată	km	4.031	4 031	4030,6	100,00
17	N-G.1. Realizarea fazelor de pregătire și implementare a proiectelor de infrastructură	nr	9	18	16	88,89
18	N-G.2. Utilizarea resurselor financiare alocate pentru proiectele de infrastructură	%	84,99	84,99	99,93	117,58
19	N-G.3. Utilizarea fondurilor europene nerambursabile alocate prin programele operaționale	%	58,47	28,78	34,21	118,87
20	N-I.1. Calitatea documentației de atribuire pentru studii de fezabilitate	%	0,00	0,0	100	100,00
21	N-I.2. Controlul calității fazelor de proiectare	%	100,00	100	100	100,00
22	N-I.3. Conformitatea documentației de atribuire pentru lucrări cu cerințele acordului de mediu	%	100,00	100	100	100,00
23	N-I.4. Controlul maturității proiectului la atribuirea contractului de execuție a lucrărilor	%	100,00	100	500	500,00
24	N-J.2. Implementarea sistemului de control intern managerial în domeniul achizițiilor publice	%	100,00	100	107,69	107,69

* Extras din Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA pentru perioada 2023-2027, v.2.0, cap. 10 Indicatori de performanță, subtitlul 10.1.2.4.1 Indicatori operaționali, pag. 263/273:

"b) **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 24 (notă: Tabelul 22 din prezentul raport) 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.”

****Obiectivele aferente anului 2024 sunt în conformitate cu obiectivele stabilite prin actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. pentru perioada 2021—2025, aprobat prin HG 1.460/2024.**

Date pentru calcularea indicelui global de performanță al activității CFR SA:

Categorie de activități ale CFR SA	Pondere		Indice agregat de performanță	
	Coeficient	Valoare [%]	Indice	Valoare [%]
1	2	3	4	5
Mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare	a_{mnt}	40	P_{mnt}	105,18
Exploatarea infrastructurii feroviare	a_{exp}	45	P_{exp}	101,84
Investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare	a_{inv}	10	P_{inv}	106,49
Alte activități ale companiei	a_{alt}	5	P_{alt}	163,08

În conformitate cu prevederile capitolului 11.1 din anexa nr. 11 la contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, indicele global de performanță al activității CFR SA se exprimă ca procent și se calculează cu formula

$$P_{CFR} = (a_{mnt} * P_{mnt} + a_{exp} * P_{exp} + a_{inv} * P_{inv} + a_{alt} * P_{alt}) / 100$$

unde:

- P_{mnt} - indicele agregat de performanță al activităților de mentenanță și reînnoire, calculat în cadrul paragrafului de mai sus, prezentat în coloana 5 a tabelului de mai sus
- a_{mnt} - ponderea activităților de mentenanță și reînnoire a infrastructurii feroviare, conform datelor din coloana 3 a tabelului de mai sus
- P_{exp} - indicele agregat de performanță al activităților de exploatare, calculat în cadrul paragrafului de mai sus, prezentat în coloana 5 a tabelului de mai sus
- a_{exp} - ponderea activităților de exploatare a infrastructurii feroviare, conform datelor din coloana 3 a tabelului de mai sus
- P_{inv} - indicele agregat de performanță al activităților de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare,
- a_{inv} - ponderea activităților de investiții pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, conform datelor din coloana 3 a tabelului de mai sus
- P_{alt} - indicele agregat de performanță pentru alte activități ale companiei, , prezentat în coloana 5 a tabelului de mai sus
- a_{alt} - ponderea altor activități ale companiei, conform datelor din coloana 3 a tabelului de mai sus

Prin aplicarea acestei formule cu datele prezentate în tabelul de mai sus rezultă că:

Indicele agregat de performanță privind indicatorii nefinanțari operaționali, pentru administratori	106,71%	Foarte bun
--	----------------	-------------------

6.5 INDICATORII DE PERFORMANȚĂ NEFINANCIARI PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.5.1 Lista indicatorilor de performanță

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernanta corporativă, stabiliți pe baza recomandărilor formulate de acționar prin scrisoarea de așteptări.

Tabelul 76 – 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.

6.5.2 Obiective anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanțari privind guvernanta corporativă

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 77 – 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 aprobate de acționar prin Hotărârea AGA nr. 31 din data de 21.09.2023.

6.5.3 Realizarea indicatorilor privind guvernanta corporativă

6.5.3.1 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 semestrul I 2024 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 anul 2024 - RAPORT asupra sistemului de control intern managerial la data de 31 decembrie 2024, pentru CNCF „CFR”-SA din 28.01.2025, 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:

$$R_{SCIM} = \left[\sum_{Standard} R_{impl}^i \right] / (N_{Standard} - 1) \quad [\%]$$

în care:

$N_{Standard}$ - numărul standardelor aplicabile la nivelul companiei

$\sum_{Standard}$ - Sumă de la 1 la $N_{Standard}$

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

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

Gradele de implementare în anul 2023 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R_{impl}^i) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 78 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei

Standardele de control intern managerial		Compartimente în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R _i [%]
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	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	32	31	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
14	Standardul 14 - Raportarea contabilă și financiară	11	11	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
15	Standardul 15 - Evaluarea sistemului de control intern managerial	32	32	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
16	Standardul 16 - Auditul intern	1	1	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 79 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 82 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt calculate pe baza datelor din Tabelul 83, luând în considerare formula prezentată mai sus
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 3.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027”³¹, formula (xi).

³¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 31/21.09.2023

6.5.3.2 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 acesteia 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 și se utilizează atât la nivelul Centralului companiei, cât și la SRCF 1-8.

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, profiluri de risc pentru riscurile inerente și riscurile reziduale).

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2024, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate 952 de riscuri, din care 792 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, tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 80 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 82 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 3.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027”³², formula (xi).

³² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 31/21.09.2023

6.5.3.3 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. 109/2011³³ 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 30.06.2024 a indicatorilor de performanță rezultați din Planul de administrare.

Consiliul de Administrație a elaborat chestionare specifice și a dispus completarea lor și includerea în rapoarte trimestriale ale directorilor, începând cu raportul aferent trimestrului IV 2023 în ceea ce privește:

- modul de implementare a prevederilor planului strategic privind dezvoltarea companiei, stabilit prin *Planul de administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027*, cu referire inclusiv la activitățile și demersurile privind inițierea și sprijinirea realizării măsurilor necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării companiei;
- modul de implementare a angajamentelor asumate prin *Componenta de management a Planului de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-SA pentru perioada 2023-2027*, cap. 6;
- modul de respectare a termenelor asumate prin *Componenta de management a Planului de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR”-SA pentru perioada 2023-2027*, cap. 7, cu privire la implementarea proiectelor de investiții;

Având în vedere lipsa unor instrumente de lucru adecvate care să îi permită monitorizarea continuă și evaluarea activității companiei, Consiliul de Administrație a dispus, prin Hotărârea nr. 56 / 21.11.2023, următoarele:

„se va modifica organigrama centralului companiei astfel încât aceasta să prevadă următoarele structuri în subordinea directă a consiliului de administrație:

- Structura de audit public intern.
- 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.
- Secretariatul CA / AGA.”

Urmare acestei hotărâri, structura destinată monitorizării și analizării activității companiei a fost creată și este operațională.

Prin prisma acestor considerente, Consiliul de Administrație consideră că indicatorul de performanță **GC.3**, „Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor” a fost realizat în proporție de **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 81 - Realizarea indicatorului de performanță privind revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor, pentru administratori

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	P	%	100,00	100,00	100,00

6.5.3.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

Stadiul realizării indicatorului nefinanciar de guvernanta corporativă **GC.4** „Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenirea 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:

- Se respectă Declarația Directorului General nr.1/4/1472/31.03.2022 privind asumarea unei agende de integritate organizațională pentru implementarea Strategia Națională Anticorupție 2021-2025, emisă în conformitate cu prevederile art. 6 din HG nr.1269/2021;
- În baza Dispoziției Directorului General nr. 39/20.03.2023 privind implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025, modificată de Dispoziția Directorului General nr.127/12.09.2023, funcționează „Comisia pentru implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025.
- Site-ul companiei a fost reproiectat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 830/2022 pentru modificarea și completarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informații de interes public, aprobate prin H.G. nr.123/2002, precum și ale Anexelor nr. 4 și 5 la H.G. nr.1269/2021. Toate informațiile necesare se pot accesa la secțiunile:

<https://cfr.ro/informatii-de-interes-public/> ; <https://cfr.ro/integritatea-institutionala/> ;

<https://cfr.ro/ct-menu-item-4/> cuprinde Misiunea; Obiectivul de politică publică; Politici.

- Au fost inventariate măsurile de transparență instituțională și de prevenire a corupției, precum și indicatorii de evaluare, la nivelul CNCF „CFR” SA pentru anul 2023 – Anexa 3 la HG 1269/2021.

În ceea ce privește riscurile de corupție, acestea sunt identificate, evaluate și revizuite la nivelul companiei, conform Procedurii Operaționale „Managementul riscurilor de corupție”, cod PO 0-6.1-01, ediția 1, revizia 2 (decembrie 2023). Anual, se actualizează „Registrul riscurilor de corupție” și se monitorizează implementarea măsurilor de control (intervenție). Pe baza datelor din „Registrul Riscurilor de corupție” la Central și la SRCF 1-8, a fost realizat profilul de risc. Astfel, la nivelul companiei au fost identificate 251 de riscuri de corupție, din care 30 la Central și 221 la SRCF 1-8 (240 riscuri de nivel scăzut și 11 riscuri de nivel mediu).

Prin prisma acestor considerente, Consiliul de Administrație consideră că indicatorul de performanță **GC.4. „Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției”** a fost realizat în proporție de **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 82 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

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

6.5.3.5 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 83 – 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-2025/
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	https://cfr.ro/bugetul-pentru-investitii/
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	https://cfr.ro/cheltuielile-totale-cu-personalul/
13	datoriile întreprinderii publice către bugetul de stat, către instituții de creditare și către parteneri comerciali, cu mențiunea pentru fiecare categorie cât la sută este reprezentat de restanțe de plată	https://cfr.ro/datoriile-companiei/
14	valoarea alocației operaționale primite de la bugetul de stat	https://cfr.ro/valoarea-subventiei-operationale-de-la-bs/
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://cfr.ro/download-drr-2025-network-statement/
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 integral cele 20 de obligații de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011.

Prin prisma acestor considerente, Consiliul de Administrație consideră că indicatorul de performanță **GC.5. „Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011”** a fost realizat în proporție de **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2024 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 84 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	P	%	100,00	100,00	100,00

6.5.3.6 Sinteza realizării indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

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

Tabelul 85 – Realizarea indicatorilor de performanță nefinanciari privind guvernanta corporativă

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2024	Realizat 2024	Realizare obiectiv [%]
0	1	3	4	5	6	7
1	GC.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	20	100,00	106,67	106,66%
2	GC.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	20	100,00	100,00	100,00%
3	GC.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru administratori)	%	20	100,00	100,00	100,00%

4	GC.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	100,00	100,00%
5	GC.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	100,00	100,00%

Având în vedere formula (x) din paragraful 3.5 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027” – versiunea 2.0³⁵, rezultă că

Indicele agregat de performanță privind indicatorii nefinanciari operaționali, pentru administratori	101,33%	Foarte bun
--	---------	------------

6.6 DETERMINAREA INDICELUI GLOBAL DE PERFORMANȚĂ AL ACTIVITĂȚII CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii de performanță ai Consiliului de Administrație și ponderile asociate acestora, conform documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027” – versiunea 2.0, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 86 – Sinteza realizării indicatorilor de performanță ai Consiliului de Administrație

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	10	99,41
2	Indicatori de performanță nefinanciari operaționali	40	106,71
3	Indicatori de performanță privind guvernarea corporativă	50	101,33

Având în vedere formula (i) din paragraful 3.2 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA pentru perioada 2023-2027” – versiunea 2.0³⁷ rezultă că

Indicele global de performanță al activității Consiliului de Administrație	103,29%	Foarte bun
--	---------	------------

CAP. 7 MĂSURI NECESARE

În cadrul documentului „Raportul administratorilor privind activitatea Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" S.A. în perioada 1.01.2023 - 30.06.2023”, aprobat prin Hotărârea CA nr. 56/2023, Consiliul de Administrație a identificat următoarele măsuri necesare a căror punere în aplicare poate contribui la atingerea obiectivelor politice din domeniul transporturilor terestre și, implicit, la îmbunătățirea performanțelor CFR SA.

7.1 Reconsiderarea planului multianual de finanțare din fonduri publice a infrastructurii feroviare

Scopul măsurii:	Creșterea veniturilor totale ale companiei
-----------------	--

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.

Demersul privind redimensionarea planului multianual de finanțare a infrastructurii feroviare se bazează în principal pe următoarele prevederi ale legislației în vigoare:

1. **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), srt. 8 „Finanțarea administratorului infrastructurii”;
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, art. 21¹, art. 22, art. 25;
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) și 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 obligatia 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.

7.2 Reconsiderarea modului de tarificare 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 mai sus, internalizarea într-o proporție cât mai mare a costurilor generate de transportul rutier reprezintă o măsură cheie pentru restabilirea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile

de transport terestru. În caz contrar, statul român va continua să suporte anual pierderi pe care Comisia Europeană le estimează la cel puțin 4% din PIB, iar declinul transportului feroviar va continua cu consecințe privind amplificarea progresivă a pierderilor suferite de economia națională prin promovarea în continuare a transportului rutier.

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

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

Având în vedere efectele profund negative asupra transportului feroviar și, în particular, asupra CFR SA ale actualei abordări a tarifierii 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 tarificare a transporturilor rutiere comerciale.

Ca urmare este necesar să fie inițiate demersuri ferme către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru demararea unui proces de corectare a Legii nr. 226/2023.

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.

7.3 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.

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.

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.

7.2 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*.

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 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.

Complementar, transportul rutier ar urma să asigure servicii de transport de călători pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. În acest sens sunt vizate inclusiv servicii de transport rutier de lung parcurs pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. Preponderente ar trebui să fie serviciile de transport rutier de scurt parcurs, proiectate astfel încât să asigure transportul călătorilor la/de la cea mai apropiată stație de cale ferată. În orice caz, ar trebui evitată existența unor servicii de transport rutier al călătorilor pe relații unde există conexiuni feroviare.

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

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

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

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

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

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

Din perspectiva CFR 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.

7.3 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.

7.6 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.

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.

Amploarea 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, 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

7.7 Elaborarea și adoptarea strategiei privind dezvoltarea transportului feroviar de marfă în vagoane izolate

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 7.6 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.

Amploarea 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, 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

7.8 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. Ponderele 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 reparație, 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*⁴³, în preambulul subcapitolului 9.1.

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 reparație 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 reparație 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 2022-2024 și la cele estimate a fi alocate în perioada 2025-2026 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.

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 minimale 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 minim necesare în vederea asigurării condițiilor de siguranță a circulației trenurilor pe liniile menținute în exploatare. Acest demers este complementar celui recomandat la paragraful 0 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 funcție 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.

CAP. 8 RECOMANDĂRI

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

Recomandarea nr. 1

Se va continua implementarea recomandărilor formulate prin documentul „*Raportul administratorilor privind activitatea Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” S.A. în perioada 1.01.2023 – 31.12.2023*”. Directorul general va informa lunar consiliul de administrație cu privire la acțiunile întreprinse și progresele realizate.

Recomandarea nr. 2

Se va continua implementarea recomandărilor prin care rapoartele trimestriale prevăzute la art. 54 din OUG nr. 109/2011 vor fi completate cu răspunsurile solicitate prin chestionarele întocmite de către consiliul de administrație, prevăzute în Hotărârea CA nr. 4/13.03.2024 pct. 18, cu privire la implementarea planului strategic de dezvoltare a companiei și a infrastructurii feroviare stabilit prin planul de administrare, precum și cu privire la implementarea componentei de management a planului de administrare.

Recomandarea nr. 3

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul următor, 2025. Se va acorda o atenție deosebită indicatorilor care în 2024 înregistrează un grad mai redus de realizare a obiectivelor asociate.

CAP. 9 CONCLUZII

Transportul feroviar are o serie de avantaje economice intrinseci care, în baza tuturor studiilor științifice realizate, 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, în baza acelorași studii, 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.

Finanțarea 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.

Bugetul de venituri și cheltuieli al companiei a fost stabilit în condițiile asumării unor limitări severe ale cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare. În aceste condiții, bugetul de venituri și cheltuieli al CFR SA pentru anul 2024 a fost aprobat de Guvern prin HG nr. 492 din 14.05.2024.

Principalele consecințe ale finanțării insuficiente din fonduri publice a companiei în anul 2024:

- a) Limitarea excesivă a cheltuielilor de administrare a infrastructurii feroviare, cu efecte privind continuarea în ritm accelerat a degradării infrastructurii feroviare.
- b) Amplificarea riscurilor privind siguranța circulației trenurilor, din cauza creșterii probabilității de apariție a defectărilor potențial periculoase ale infrastructurii feroviare.
- c) 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 măsuri drastice, care vor avea implicații majore asupra întregului sector de transport terestru precum și în ceea ce privește obligațiile care revin României pentru realizarea și funcționarea spațiului feroviar unic european.

Raportul prezintă gradul de realizare a indicatorilor cheie de performanță la data de 30.06.2024, în condițiile financiare, economice și politice prezentate în cuprinsul prezentului document. 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 Actul adițional 1/2024 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA, aprobat prin HG nr. 1.460/2024.