

# RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

**SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAIR DE CĂLĂTORI**

**CFR CĂLĂTORI SA**

**PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII**

**ÎN ANUL 2026, SEMESTRUL I**

# **RAPORTUL ADMINISTRATORILOR**

**Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători**

**CFR Călători SA**

**privind activitatea de administrare a societății  
în anul 2026, semestrul I**

Versiune: 1.0

Elaborat: august 2026

Pentru și în numele Consiliului de Administrație:

**Președinte Consiliu de Administrație**

**Gabriel POPA**



# CUPRINS

|                                                                                                                                                                 |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Cap. 1 Considerații preliminare.....</b>                                                                                                                     | <b>7</b>  |
| <b>Cap. 2 Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății .....</b>                                                                           | <b>10</b> |
| 2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar .....                                                                                       | 10        |
| 2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar.....                                                                                                         | 10        |
| 2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar.....                                                                                                  | 11        |
| 2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar .....                                                                                            | 13        |
| 2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier .....                                                                                                      | 13        |
| 2.2.2 Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport .....                                                                                              | 15        |
| 2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru .....                                                                        | 17        |
| 2.3.1 Consecințe asupra transportului feroviar .....                                                                                                            | 17        |
| 2.3.2 Consecințe asupra economiei naționale.....                                                                                                                | 19        |
| 2.4 Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport.....                                                  | 21        |
| <b>Cap. 3 Prezentare generală a societății și a mediului de business .....</b>                                                                                  | <b>24</b> |
| 3.1 Structura sistemului de transport .....                                                                                                                     | 24        |
| 3.2 Organizarea sistemului feroviar român .....                                                                                                                 | 25        |
| 3.3 Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică .....                                                                                         | 26        |
| 3.4 Contextul de piață .....                                                                                                                                    | 26        |
| 3.4.1 Identificarea piețelor și a concurenților .....                                                                                                           | 26        |
| 3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători .....                                                                                                        | 27        |
| 3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători .....                                                                                                         | 28        |
| 3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători .....                                                                                                       | 28        |
| 3.4.2 Mediul concurențial pe piața transporturilor.....                                                                                                         | 28        |
| 3.4.2.1 La nivel național .....                                                                                                                                 | 28        |
| 3.4.2.2 La nivel internațional.....                                                                                                                             | 29        |
| 3.5 Evoluția CFR Călători pe piețele relevante .....                                                                                                            | 29        |
| 3.5.1 Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători .....                                                                                             | 29        |
| 3.5.2 Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători .....                                                                                              | 31        |
| 3.5.3 Evoluția pe piața transporturilor publice de călători .....                                                                                               | 32        |
| 3.6 Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători .....                                                                                                     | 34        |
| <b>Cap. 4 Administrarea societății în perioada analizată .....</b>                                                                                              | <b>35</b> |
| 4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată .....                                                                                         | 35        |
| 4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată .....                                                                                        | 37        |
| 4.3 Principalele decizii adoptate de Consiliul de Administrație în perioada analizată .....                                                                     | 37        |
| 4.4 Priorități strategice privind dezvoltarea societății .....                                                                                                  | 39        |
| 4.4.1 Considerații de ordin general.....                                                                                                                        | 39        |
| 4.4.2 Obiective strategice generale .....                                                                                                                       | 39        |
| 4.4.3 Obiective strategice specifice .....                                                                                                                      | 40        |
| 4.4.4 Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății .....                                                                             | 40        |
| 4.4.5 Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății .....                                                                              | 42        |
| 4.4.6 Măsuri prioritare pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății .....                                                     | 43        |
| 4.4.6.1 Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru ..... | 43        |

|         |                                                                                                                                                   |    |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.4.6.2 | Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată..... | 45 |
| 4.4.6.3 | Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată..... | 49 |
| 4.4.6.4 | Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre .....                                     | 51 |
| 4.4.6.5 | Reevaluarea patrimoniului societății .....                                                                                                        | 53 |

## **Cap. 5 Aspecte relevante privind rezultatele activității de administrare a societății în perioada analizată 55**

|            |                                                                                                  |           |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>5.1</b> | <b>Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar.....</b>                     | <b>55</b> |
| 5.1.1      | Veniturile societății .....                                                                      | 56        |
| 5.1.2      | Cheltuielile societății .....                                                                    | 57        |
| 4.1.3      | Rezultat brut .....                                                                              | 57        |
| 5.1.3      | Plăți restante .....                                                                             | 57        |
| 5.1.4      | Creanțe restante .....                                                                           | 58        |
| <b>5.2</b> | <b>Realizarea obligațiilor de serviciu public.....</b>                                           | <b>58</b> |
| 5.2.1      | Indicatorul Tren-km.....                                                                         | 59        |
| 5.2.2      | Indicatorul Călători expediați .....                                                             | 64        |
| 5.2.3      | Indicatorul Călători km .....                                                                    | 67        |
| <b>5.3</b> | <b>Managementul operativ al resurselor logistice ale societății .....</b>                        | <b>71</b> |
| 5.3.1      | Materialul rulant .....                                                                          | 71        |
| 5.3.1.1    | Material rulant motor.....                                                                       | 71        |
| 5.3.1.2    | Vagoane.....                                                                                     | 72        |
| 5.3.2      | Resursele umane.....                                                                             | 75        |
| 5.3.3      | Energia pentru tracțiune .....                                                                   | 76        |
| 5.3.3.1    | Consumul de motorină.....                                                                        | 76        |
| 5.3.3.2    | Consumul de energie electrică pentru tracțiune .....                                             | 77        |
| <b>5.4</b> | <b>Investiții.....</b>                                                                           | <b>78</b> |
| 5.4.1      | Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile .....                                   | 78        |
| 5.4.2      | Investiții finanțate de la bugetul de stat .....                                                 | 79        |
| 5.4.3      | Investiții finanțate din fonduri proprii .....                                                   | 79        |
| <b>5.5</b> | <b>Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011 .....</b> | <b>80</b> |

## **Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare ..... 82**

|            |                                                                |           |
|------------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>6.1</b> | <b>Pentru administratorii neexecutivi .....</b>                | <b>82</b> |
| 6.1.1      | Indicatorii financiari .....                                   | 82        |
| 6.1.2      | Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice ..... | 85        |
| 6.1.3      | Indicatorii operaționali privind managementul resurselor ..... | 89        |
| 6.1.4      | Indicatorii privind guvernanța corporativă .....               | 94        |
| <b>6.2</b> | <b>Pentru administratorii executivi .....</b>                  | <b>95</b> |
| 6.2.1      | Indicatorii financiari .....                                   | 95        |
| 6.2.2      | Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice ..... | 98        |
| 6.2.3      | Indicatorii operaționali privind managementul resurselor ..... | 102       |
| 6.2.4      | Indicatorii privind guvernanța corporativă .....               | 107       |

## **Cap. 7 Activitatea directorilor societății ..... 108**

|            |                                                              |            |
|------------|--------------------------------------------------------------|------------|
| <b>7.1</b> | <b>Directorii CFR Călători.....</b>                          | <b>108</b> |
| <b>7.2</b> | <b>Echipa de management executiv.....</b>                    | <b>108</b> |
| <b>7.3</b> | <b>Evaluare preliminară a activității directorilor .....</b> | <b>109</b> |

## **Cap. 8 Recomandări ..... 110**

## LISTA FIGURI

|                                                                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar .....                                                                            | 11 |
| Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar .....                                                   | 12 |
| Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar .....                                            | 15 |
| Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar .....                                            | 16 |
| Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar .....                                        | 17 |
| Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România .....                                                     | 17 |
| Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene .....                | 18 |
| Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România .....                                       | 18 |
| Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România .....                        | 19 |
| Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale .....                                       | 20 |
| Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar .....                                                              | 22 |
| Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar .....                                                   | 23 |
| Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar .....                                                | 25 |
| Figura 14 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România .....  | 29 |
| Figura 15 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători .....                                                 | 30 |
| Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România .....                                           | 31 |
| Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători .....      | 31 |
| Figura 18 – Transport public vs transport individual în România .....                                                                  | 32 |
| Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători ..... | 32 |
| Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători .....        | 33 |
| Figura 21 – Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre .....                          | 33 |
| Figura 22 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători .....                                                                    | 34 |
| Figura 23 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății .....                                                 | 39 |
| Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății .....            | 41 |
| Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății .....            | 42 |
| Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026 .....                                | 47 |
| Figura 27 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026 .....                                            | 49 |
| Figura 28 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor .....                                 | 51 |

## LISTA TABELE

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății.....             | 40  |
| Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății.....                                      | 41  |
| Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății.....                                       | 42  |
| Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011.....          | 81  |
| Tabelul 5 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi.....    | 82  |
| Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi..... | 85  |
| Tabelul 7 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi..... | 89  |
| Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi.....               | 94  |
| Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi.....      | 95  |
| Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.....  | 98  |
| Tabelul 11 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....  | 102 |
| Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.....                | 107 |

# CAPITOLUL 1

## CONSIDERAȚII PRELIMINARE

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

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

Raportul este structurat astfel:

### **Cap. 2 - Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății**

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

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

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

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

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

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

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

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

compensa efectele negative ale externalizării masive a costurilor transportului rutier și pentru a permite valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar în beneficiul societății și a economiei naționale.

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

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

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

#### **Cap. 4 - Administrarea societății în perioada analizată**

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

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

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

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

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

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

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

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind activitatea societății în primul semestru al anului 2026, respectiv:

- Realizarea principalilor indicatori economici
- Realizarea obligațiilor de serviciu public
- Managementul resurselor logistice, cu referire în principal la:
  - Materialul rulant
  - Resursele umane
  - Energia pentru tracțiune
- Derularea investițiilor, cu referire la toate sursele de finanțare disponibile.

## **Cap. 6 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare**

În acest capitol sunt prezentate valorile realizate la data de 30.06.2026 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare.

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

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

## **Cap. 7 - Activitatea directorilor societății**

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

## **Cap. 8 - Recomandări**

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

## CAPITOLUL 2

### ASPECTE ESENȚIALE PRIVIND PERSPECTIVELE STRATEGICE ALE SOCIETĂȚII

## 2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAR

### 2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

Feroviar vs Rutier

1 : 11

Transportul feroviar utilizează de 11 ori mai puțină energie per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) decât transportul rutier, conform studiului "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO<sub>2</sub> Emissions - Focus on Infrastructure" realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency)

Feroviar vs Rutier

10 : 1

Conform aceluiași studiu menționat mai sus, "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO<sub>2</sub> Emissions - Focus on Infrastructure" realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency), infrastructura feroviară a transportat de 10 ori mai multe unități de transport per km decât infrastructura rutieră

Feroviar vs Rutier

1 : 10

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

Feroviar vs Rutier

1 : 92

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

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

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

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

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

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

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

## 2.1.2 SUSTENABILITATEA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

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

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

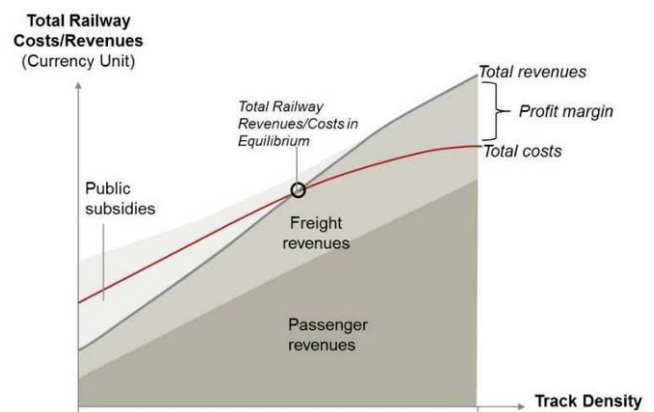


**Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar**

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

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

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

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

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

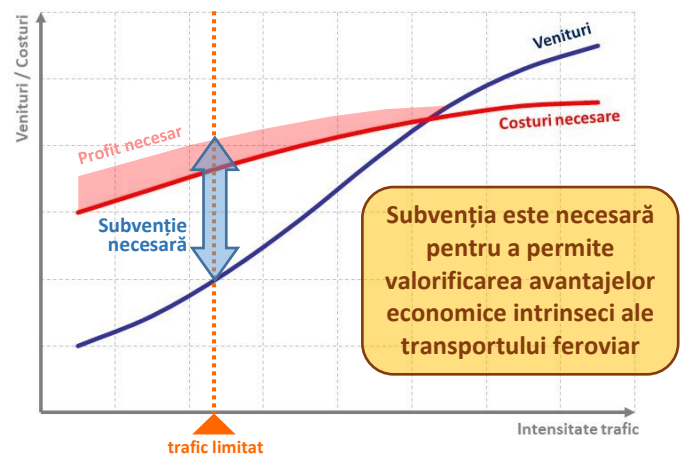


**Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar**

## 2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

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

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

### 2.2.1 EXTERNALIZAREA COSTURILOR TRANSPORTULUI RUTIER

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

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

- Operatorii feroviari plătesc pentru utilizarea infrastructurii sume care reprezintă între 20 și 25% din totalul costurilor de operare a serviciilor. În cazul operatorilor rutieri această contribuție reprezintă mai puțin de 1% din costurile proprii de operare. Aceasta este o consecință a aplicării asimetrice excesive a principiului "*utilizatorul plătește*".
- Transportul feroviar este mult mai puțin poluant decât transportul rutier și, în acest fel, generează efecte negative mult mai reduse asupra mediului ambiant și asupra sănătății populației. Acest avantaj nu poate fi valorificat deoarece costurile efectelor negative nu sunt internalizate, ci sunt asumate integral de stat. Această abordare favorizează transportul rutier și este consecința neimplementării principiului "*poluatorul plătește*".

După cum s-a arătat anterior (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai jos), transportul feroviar este mult mai sigur decât transportul rutier, dar acest avantaj nu poate fi valorificat pe piață din cauza neinternalizării costurilor aferente sau, după caz, din cauza modului asimetric de internalizare a costurilor aferente. Astfel:

- Costurile suplimentare ale sistemului de sănătate generate de urmările accidentelor sunt asumate integral de către stat. Ca urmare, prețurile serviciilor de transport nu reflectă aceste costuri, iar avantajul nivelului superior de siguranță al transportului feroviar este neutralizat.
- Costurile sistemelor de siguranță și semnalizare feroviară sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.
- Costurile privind prevenirea accidentelor sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier (poliția rutieră) sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.
- Costurile privind intervențiile pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță în caz de calamități (ex: căderi de stânci, căderi de arbori, inundații) sau condiții meteo nefavorabile (ex: viscol, ninsoare) sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.

Studiile internaționale evidențiază că transportul feroviar este mult mai eficient energetic decât transportul rutier, dar acest avantaj este neutralizat de celelalte mecanisme de distorsionare a prețurilor. Mai mult decât atât, operatorii feroviari plătesc mai scump combustibilii petrolieri deoarece operatorii rutieri li se returnează o parte semnificativă din accize.

Sintetizând cele de mai sus, transporturile terestre generează economiei naționale o serie de costuri, denumite costuri externe, precum:

- costuri privind infrastructurile de transport,
- costuri pentru acoperirea efectelor negative ale schimbărilor climatice cauzate de emisia gazelor cu efect de seră,
- costuri ale sistemului de sănătate publică pentru acoperirea efectelor negative ale emisiilor de noxe și substanțe toxice,
- costuri ale sistemului de sănătate publică generate de urmările accidentelor grave produse în timpul transportului,
- costuri referitoare la realizarea și exploatarea sistemelor de siguranță și semnalizare specifice fiecărui mod de transport terestru,
- costuri privind implementarea unor măsuri adecvate de prevenire a accidentelor produse în timpul transportului,
- costuri privind intervențiile pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță în caz de calamități (ex: căderi de stânci, căderi de arbori, inundații) sau condiții meteo nefavorabile.

În general astfel de costuri sunt asumate de stat, prin bugetul de stat, și sunt distribuite la nivelul tuturor actorilor din economia națională prin sistemul de taxe și impozite. Statul poate opta pentru recuperarea unei cote din aceste costuri externe de la operatorii de servicii de transport rutier, respectiv feroviar. În acest caz, costurile respective se regăsesc în prețurile serviciilor de transport și sunt plătite de beneficiarii serviciilor de transport.

În cazul adoptării unei politici de recuperare integrală a costurilor externe de la operatorii de transport, prețurile serviciilor de transport ar reflecta eficiența economică intrinsecă a modurilor de transport respective. În acest caz, elementele prezentate în paragraful 2.1.1 de mai sus relevă că prețurile transportului feroviar ar trebui să fie foarte atractive pentru beneficiarii transporturilor, deoarece transporturile feroviare au costuri unitare reale mult mai mici decât cele ale transportului rutier.

În cazul adoptării unei politici de recuperare parțială a costurilor externe de la operatorii de transport, este esențial ca recuperarea să fie simetrică în ceea ce privește cota de recuperare a costurilor externe. În acest fel se asigură reflectarea corectă în prețurile serviciilor de transport a eficienței economice a fiecărui mod de transport. În caz contrar, se crează premisele distorsionării pieței, deoarece s-ar permite ca un mod de transport care generează costuri totale mai mari să ofere un preț mai mic.

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

#### Feroviar vs Rutier

**55% : 16%**

Conform unui studiu recent al Comisiei Europene<sup>1</sup>, ratele de recuperare de la utilizatori (via operatorii de transport) a costurilor externe ale modurilor de transport sunt de 55% în cazul transportului feroviar, față de numai 16% în cazul transportului rutier. Practic, acest studiu arată că externalizarea masivă a costurilor generate de transportul rutier permite operatorilor de transport rutier să ofere prețuri mult mai avantajoase

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

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

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

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

<sup>1</sup> European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019

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

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

## 2.2.2 FINANȚAREA PUBLICA ASIMETRICA A MODURILOR DE TRANSPORT

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

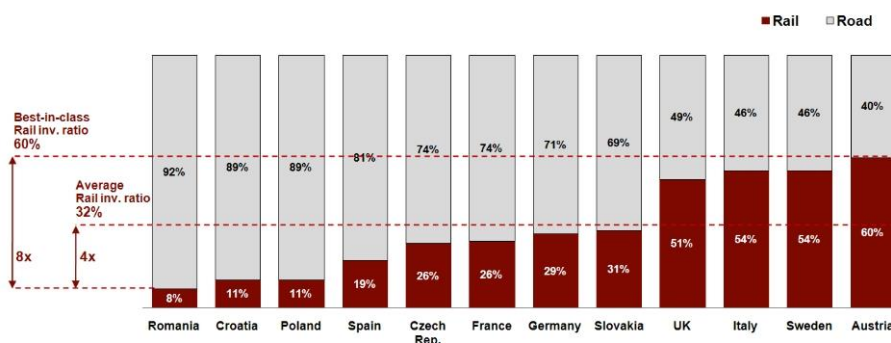
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția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

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

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

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

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



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

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

A.T. Kearney\_080429\_v01 3

**Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar**

Sursa: Studiu efectuat de A.T. Kearney

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

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

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

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

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

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

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

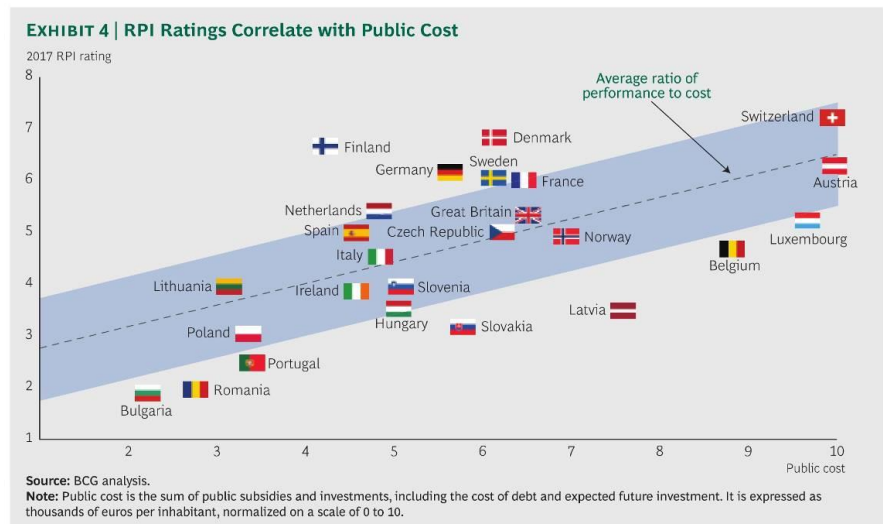


**Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar**

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

## 2.3 CONSECINȚE ALE DISTORSIONĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT TERESTRU

### 2.3.1 CONSECINȚE ASUPRA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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

Figura de mai jos sintetizează considerentele prezentate în paragrafele anterioare și evidențiază modul în care distorsionarea competiției între modurile de transport terestru influențează negativ evoluția transportului feroviar. Externalizarea masivă a costurilor transportului rutier, prezentată în paragraful 2.2.1 de mai sus, permite transportatorilor rutieri să ofere clienților prețuri mult mai mici decât prețurile aferente serviciilor similare de transport feroviar, ceea ce conduce la migrarea masivă a clienților către transportul rutier și, implicit, la reducerea progresivă a transportului feroviar.

Pe de altă parte, după cum s-a arătat în paragraful 2.2.2 de mai sus, finanțarea publică acordată transportului feroviar a fost mai mică decât cea acordată transportului rutier și nu a fost suficientă pentru a acoperi costurile necesare ale companiilor feroviare. În aceste condiții, performanțele serviciilor de transport feroviar s-au degradat progresiv, fapt care a condus la limitarea suplimentară a competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu serviciile similare oferite de transportul rutier. Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar a accentuat tendința de migrare a clienților către transportul rutier și, implicit, a accentuat tendința de la reducere progresivă a transportului feroviar în România.

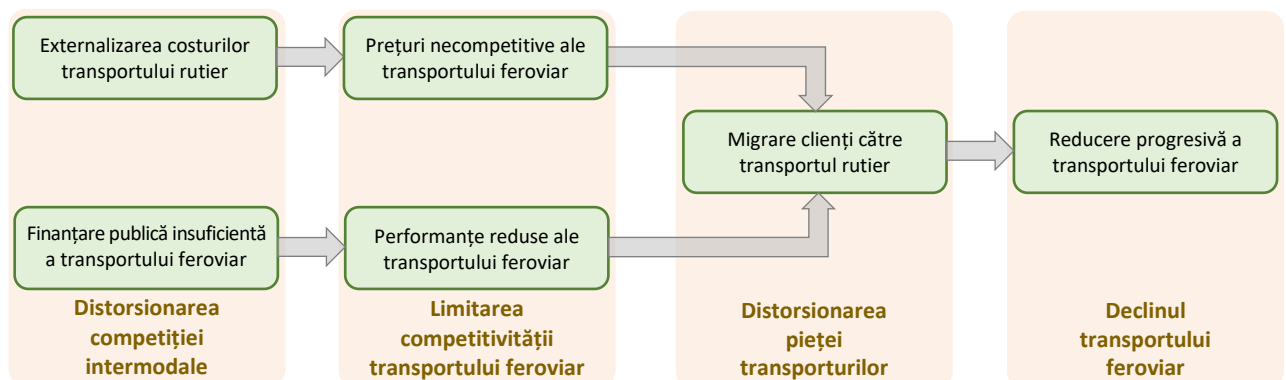


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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

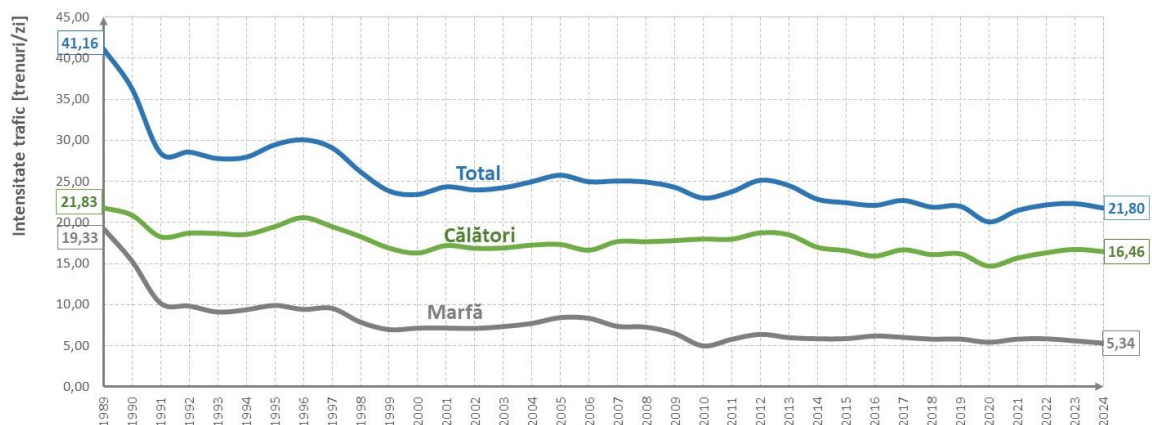


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate, date CFR SA

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

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

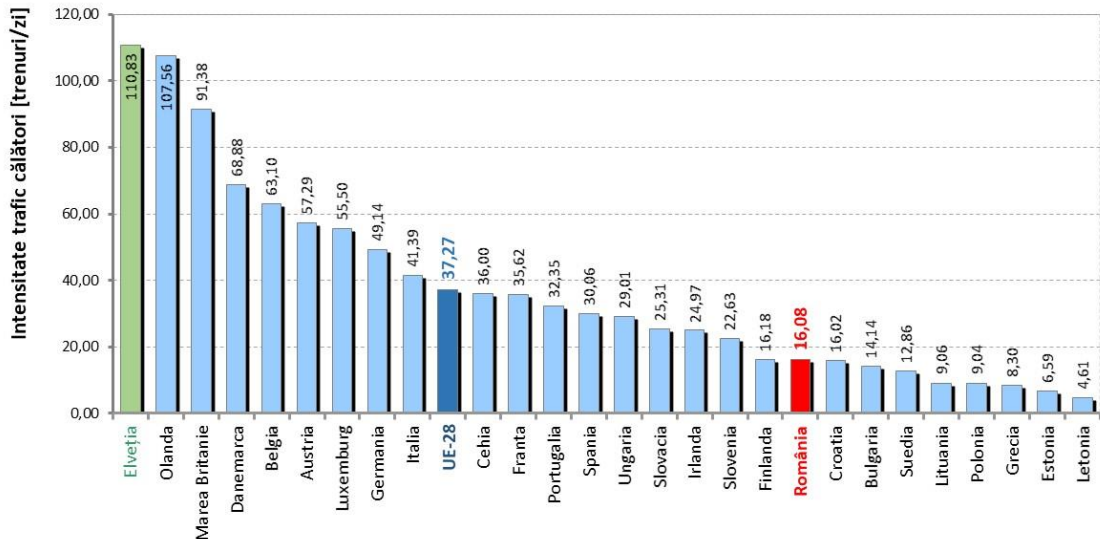


**Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene**

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

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

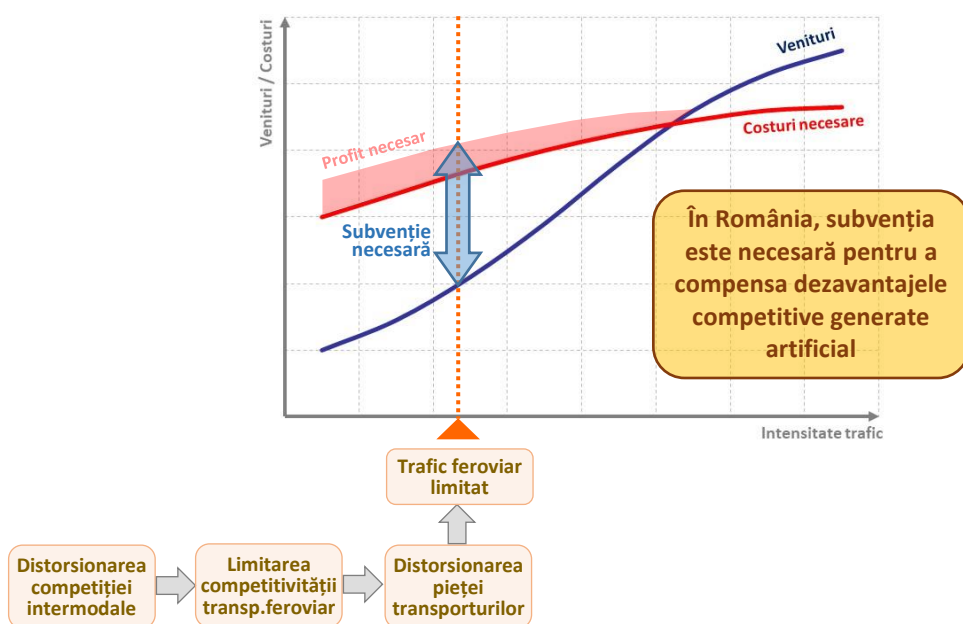


**Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România**

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

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

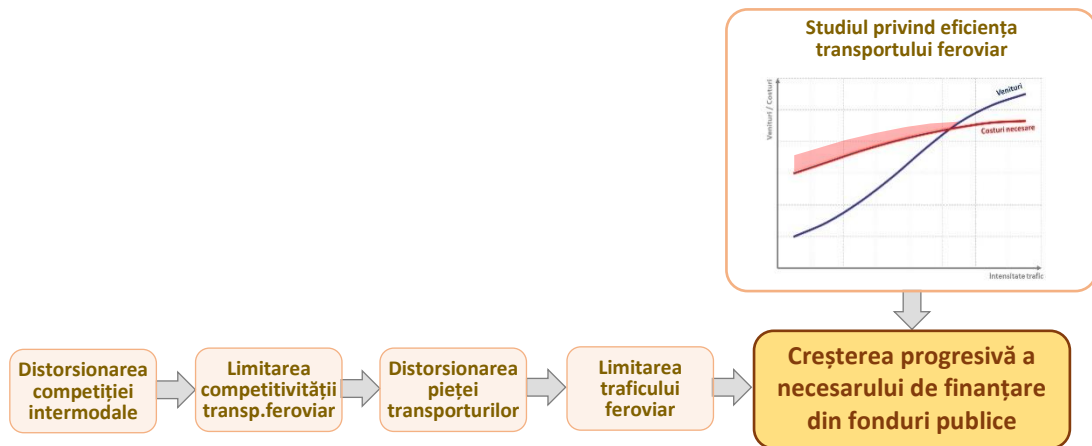


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

## 2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

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

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

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

### Feroviar vs Rutier

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

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

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

### România vs UE-28

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

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

<sup>2</sup> European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019

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

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

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

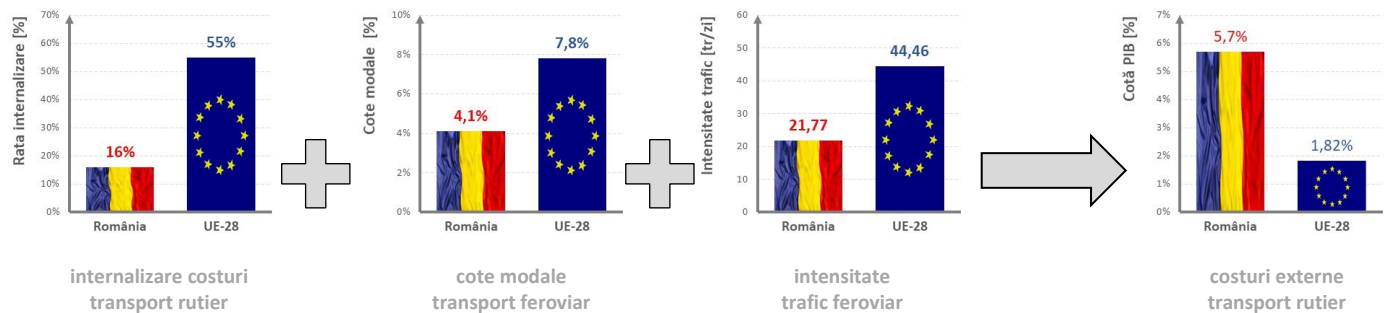


**Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale**

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

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

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

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

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

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

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

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

Pe de altă parte, trebuie avut în vedere că aceste pierderi globale la nivelul economiei naționale generate de sectorul transporturilor pot fi limitate semnificativ prin reabilitarea accelerată a transportului feroviar și transferul masiv către calea ferată a unor fluxuri de transport derulate în prezent pe cale rutieră. Calculele efectuate pe baza altor studii realizate la nivel european cu privire la costurile externe ale transporturilor, prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare<sup>3</sup>, arată că **transferul către calea ferată a 20% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători și marfă ar genera o reducere totală a costurilor anuale suportate de economia națională pentru compensarea unor efecte ale transportului în valoare de cel puțin 1,55 miliarde euro/an, care ar acoperi o serie de costuri necesare pentru reabilitarea transportului feroviar**, precum:

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

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

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

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

Considerentele prezentate în paragrafele au evidențiat următoarele aspecte relevante:

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

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

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

<sup>3</sup> Anexă la HG nr. 985/2020

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

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

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

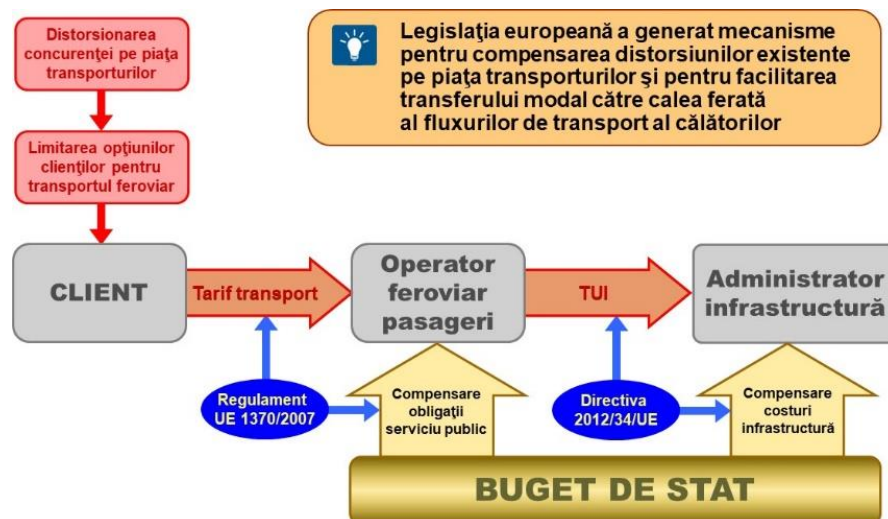


Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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

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

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

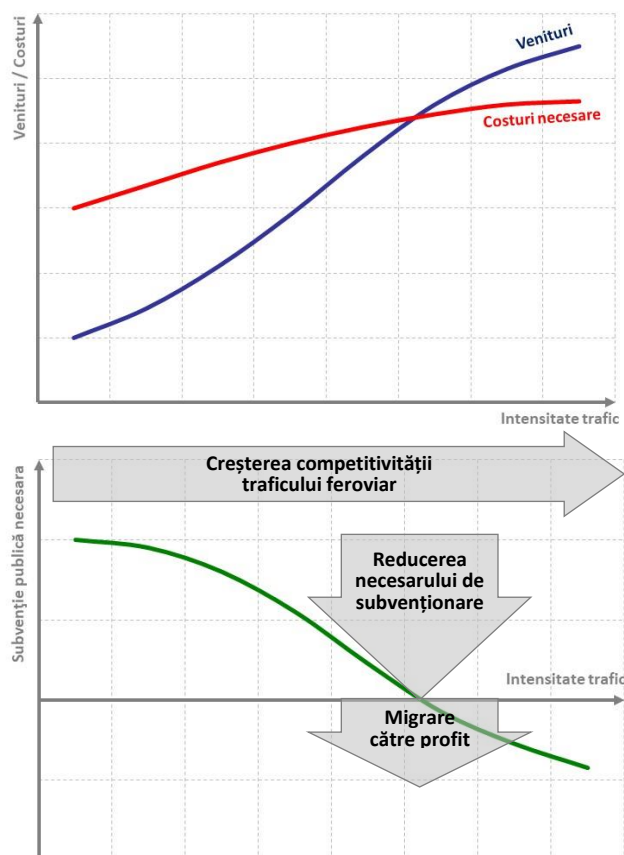


**Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar**

## CAPITOLUL 3

# PREZENTARE GENERALĂ A SOCIETĂȚII ȘI A MEDIULUI DE BUSINESS

### 3.1 STRUCTURA SISTEMULUI DE TRANSPORT

Un sistem de transport, indiferent de scara considerată, poate fi analizat prin prisma mai multor criterii relevante.

Prin prisma categoriilor de beneficiari ai transportului se disting două tipuri de transport, respectiv:

- *transportul de pasageri*, care răspunde necesităților de mobilitate a populației și
- *transportul de marfă*, care răspunde necesităților de schimb de mărfuri în vederea funcționării entităților economice.

În ceea ce privește *transportul de pasageri*, o primă structurare se realizează în raport de modul de grupare a pasagerilor. În baza acestui criteriu se pot identifica următoarele componente ale unui sistem de transport al pasagerilor:

- transportul individual, realizat în interes propriu cu mijloace de transport aparținând beneficiarilor transportului;
- transportul în comun (transportul public), realizat de entități economice specializate în prestarea unor servicii de acest tip.

Din perspectiva căilor de transport utilizate se identifică trei moduri generale de transport, respectiv:

- Transportul terestru, care folosește drept căi de transport diferite tipuri de infrastructuri terestre dedicate. Prin prisma infrastructurii de transport se diferențiază:
  - transportul rutier,
  - transportul feroviar,
  - transportul prin conducte (utilizat exclusiv pentru transportul unor mărfuri în stare fluidă).
- Transportul naval, care folosește drept cale de transport apa, fie că este vorba despre oceanul planetar fie că este vorba despre cursuri de apă din interiorul continentelor. În raport de tipul căilor navigabile utilizate se deosebesc:
  - transportul maritim și
  - transportul fluvial (sau, mai general, transportul pe căile navigabile interioare),care se diferențiază prin caracteristicile mijloacelor de transport și a infrastructurilor portuare necesare.
- Transportul aerian, care folosește drept cale de transport aerul.

Evoluția diferențiată a tehnologiilor de transport și evoluția intereselor economice privind transportul au condus la o evoluție continuă a modului de repartizare a transporturilor între cele trei moduri de transport generale. Analizele realizate pe pe baza datelor Eurostat și ale Institutului Național de Statistică arată. Astfel:

În ceea ce privește transportul de pasageri, distribuția modală actuală relevă prevalența indiscutabilă a transportului terestru. La nivelul UE-27 transportul terestru are o cotă de cca 90%, iar la nivelul României o cotă modală de peste 96%.

În ceea ce privește transportul de marfă, distribuția modală actuală evidențiază de asemenea că transportul terestru este preponderent, cu o cotă modală de peste 80%, deși este de remarcat o cotă modală semnificativă a transportului fluvial.

În concluzie transportul terestru este prevalent, atât în cadrul transporturilor de pasageri cât și în cadrul transporturilor de mărfuri efectuate pe teritoriul României. Ca urmare, se poate afirma că

***optimizarea eficienței economice a sistemului național de transport echivalează cu identificarea ponderii optime a modurilor de transport rutier și feroviar.***

## 3.2 ORGANIZAREA SISTEMULUI FEROVIA ROMÂN

Începând din anul 1998 sistemul feroviar român este organizat pe principiul separării complete, din punct de vedere administrativ, a managementului infrastructurii feroviare și a operării serviciilor de transport feroviar.

În figura alăturată este prezentată o diagramă funcțională de principiu a realizării unui serviciu de transport feroviar.

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

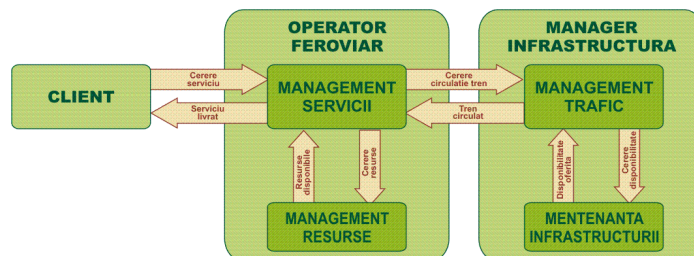


**Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar**

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

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

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

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

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

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

### 3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, cu referire în principal la HG nr. 584/1998<sup>4</sup>, scopul CFR Călători constă în efectuarea transportului de călători pe calea ferată pentru satisfacerea interesului public național și a nevoilor sociale și de apărare a țării, cu realizarea de profit.

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

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

### 3.4 CONTEXTUL DE PIAȚĂ

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

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

#### 3.4.1 IDENTIFICAREA PIETELOR SI A CONCURRENTILOR

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

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

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

În conformitate cu datele furnizate de Institutul Național de Statistică al României (INS), pe această piață predomină transporturile terestre, respectiv transporturile pe cale rutieră și pe calea ferată, care reprezintă 96,69% din totalul transporturilor de călători în ceea ce privește numărul de călători transportați, respectiv 99,96% în ceea ce privește parcursul total al călătoriilor<sup>5</sup>.

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

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

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

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

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

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

### 3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători

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

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

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

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

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

### 3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători

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

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

### 3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători

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

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

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

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

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

## 3.4.2 MEDIUL CONCURRENTIAL PE PIATA TRANSPORTURILOR

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

### 3.4.2.1 La nivel național

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

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

celui feroviar. Distorsionarea competiției între modurile de transport terestru a generat dezechilibrarea modală accentuată a sistemului național de transport, evidențiată prin cotele modale prezentate mai jos.

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

### 3.4.2.2 La nivel internațional

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

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

## 3.5 EVOLUȚIA CFR CĂLĂTORI PE PIEȚELE RELEVANTE

În cele ce urmează este prezentată sintetic evoluția societății pe piețele relevante, identificate în paragraful 3.4.1 de mai sus.

### 3.5.1 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR FERUVIARE DE CĂLĂTORI

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

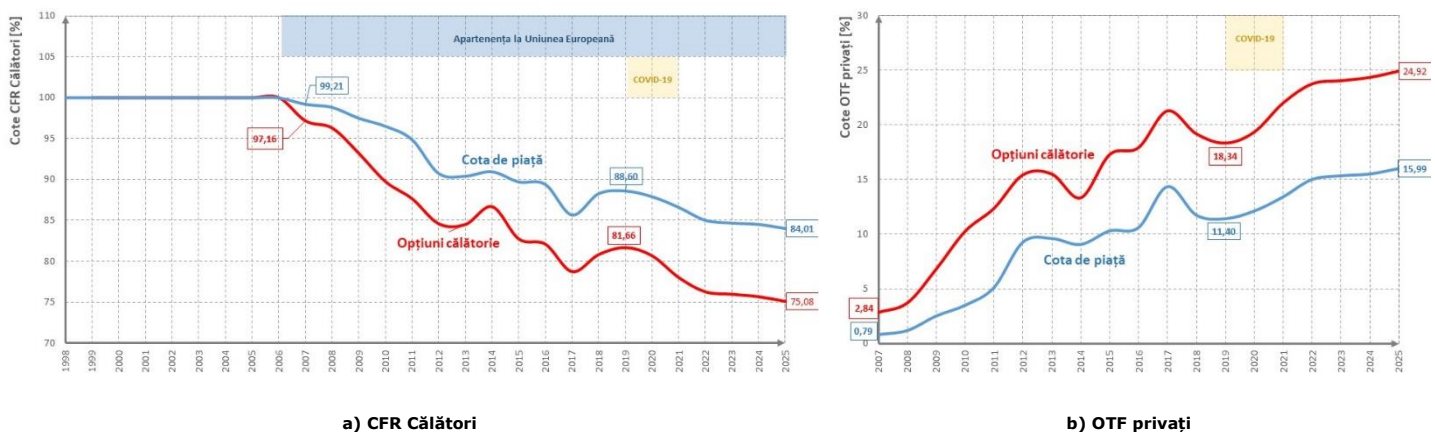


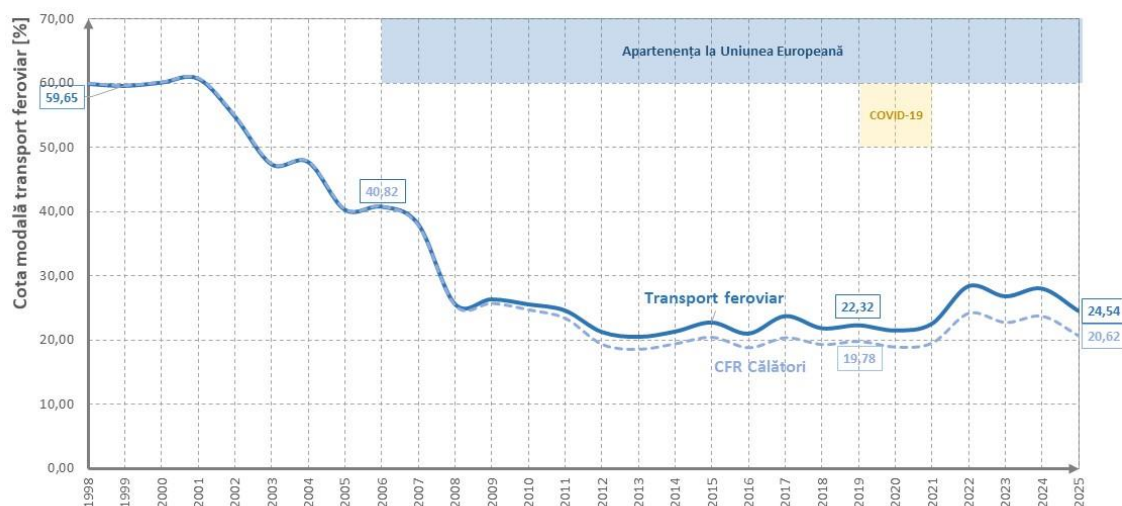
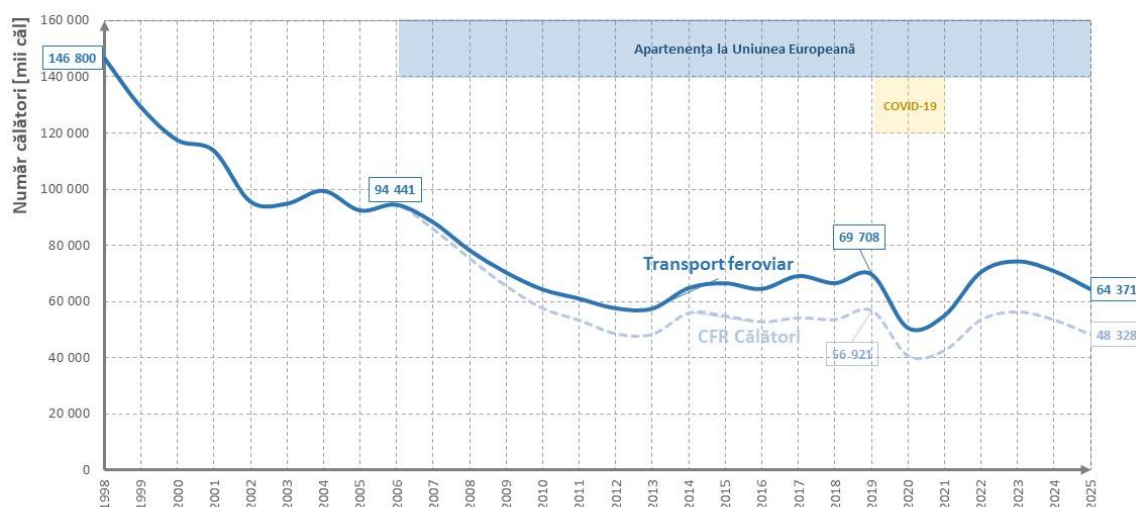
**Figura 14 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România**

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR Călători

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

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

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

a) **Parcursul călătorilor**b) **Călători transportați****Figura 15 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători**

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

Din perspectiva CFR Călători, trebuie considerată îngrijorătoare inclusiv tendința de creștere a cotei de piață a operatorilor concurenți (a se vedea Figura 14–b de mai sus), care este de natură să amplifice riscul privind degradarea situației economice și financiare a CFR Călători.

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

### 3.5.2 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR TERESTRE DE CALATORI

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

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

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

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

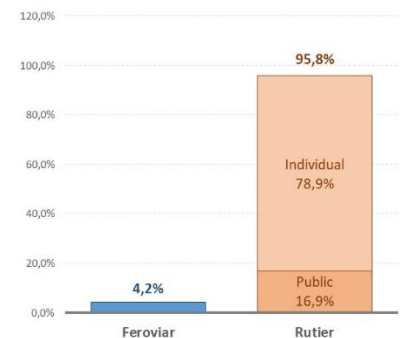


**Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România**

Sursa: Eurostat

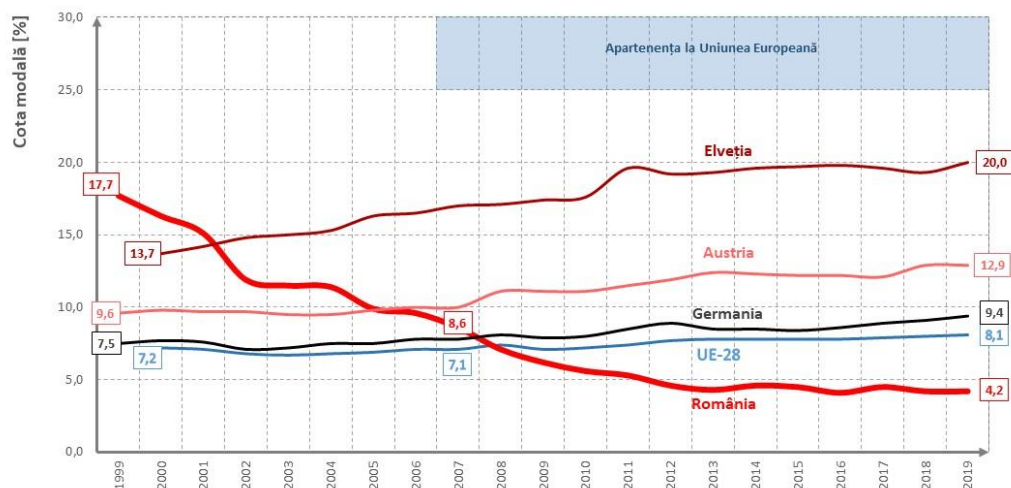


**Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători**

Sursa: Eurostat

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

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

### 3.5.3 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR PUBLICE DE CALĂTORI

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

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

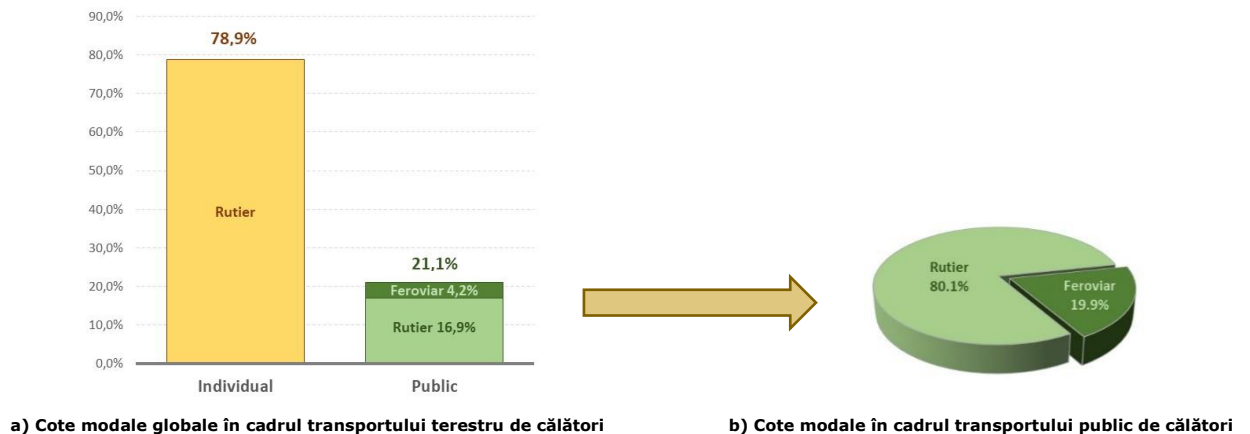


Figura 18 – Transport public vs transport individual în România

Sursa: Eurostat

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

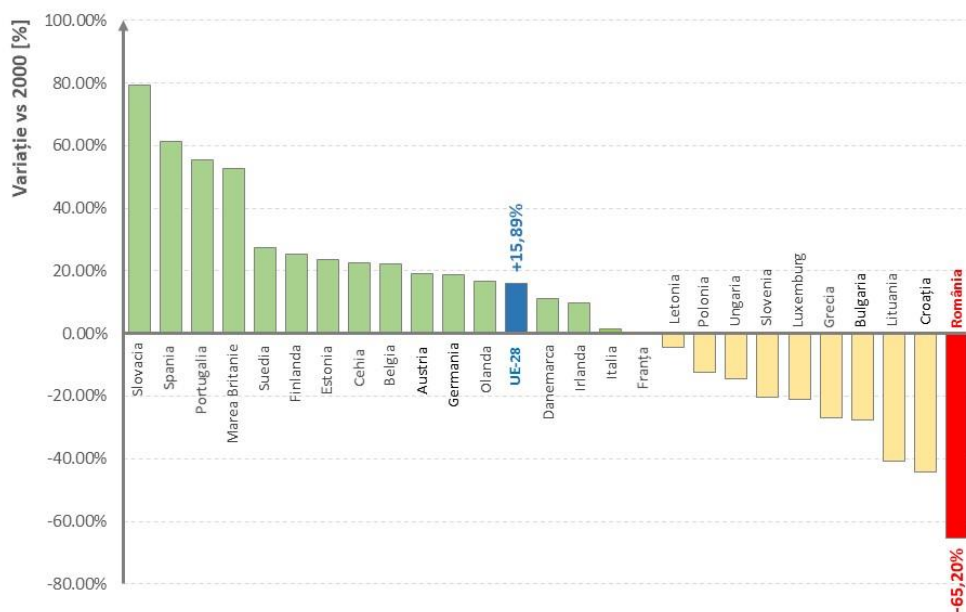


Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

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

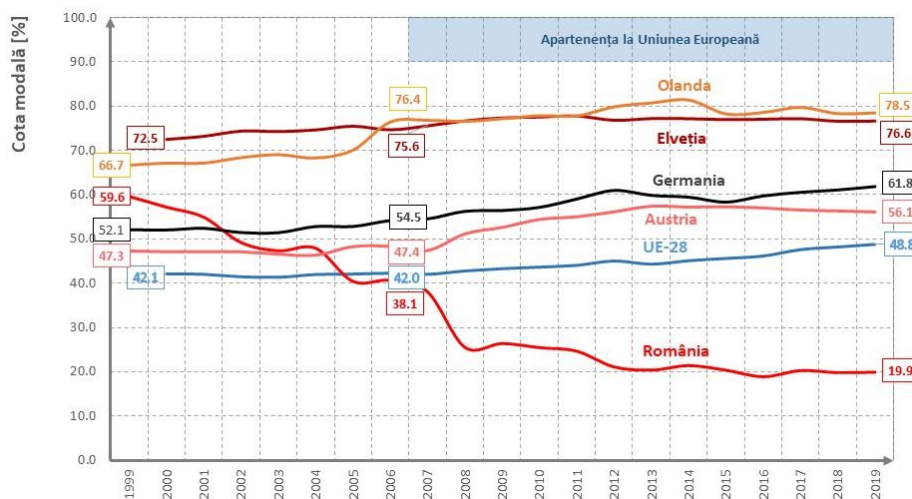


**Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători**

Sursa: Eurostat

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

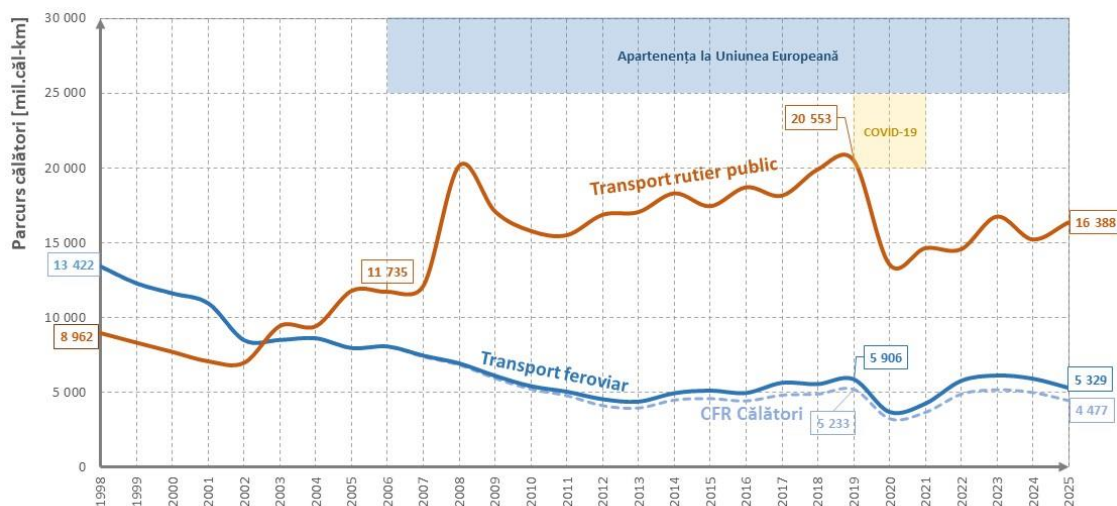


**Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre**

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

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

### 3.6 EVOLUȚIA REZULTATELOR FINANCIARE ALE CFR CĂLĂTORI

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



Figura 22 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

Sursa: date CFR Călători

Se observă că rezultatele societății au fost preponderent negative. Media rezultatelor brute pe întreaga perioadă de funcționare este reprezentată pe grafic cu linie punctată și relevă o **pierdere medie anuală de -126 123 mii lei/an**. Analizele relevă că la nivelul anului 2013 pierderile cumulate ale societății au ajuns deja la un nivel comparabil cu venitul total anual. Mai mult decât atât, începând din anul 2020 *pierderile cumulate au depășit nivelul veniturilor anuale ale societății*.

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

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

## CAPITOLUL 4

### ADMINISTRAREA SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

#### 4.1 COMPONENTA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

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

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

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

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

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

Prin H.A.G.A. nr. 10 din 29.03.2024, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au fost de acord cu încetarea mandatului de administrator al domnului Dorobanțu Valentin, începând cu data de 29.03.2024, ca urmare a solicitării acestuia.

Totodată, prin H.A.G.A. nr. 12 din 27 mai 2024, reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au luat act de încetarea mandatului de administrator al doamnei Prodan Mariana, începând cu data de 31 mai 2024, conform solicitării acesteia.

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

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

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

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

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

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

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

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

Prin HAGA nr. 5/15.04.2026 reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători au aprobat numirea domnului Cozmanciuc Corneliu Mugurel și a domnului Micu George în funcția de membru în Consiliul de Administrație al CFR Călători, începând cu data de 15.04.2026 până la data de 13.02.2027, inclusiv.

Astfel, la data de 30.06.2026, componența Consiliului de Administrație al CFR Călători a fost următoarea:

- Popa Gabriel – Președinte
- Preoteasa Traian
- Flutur Sorin-Georgel
- Stancu Marin
- Cozmanciuc Corneliu Mugurel
- Micu George

În conformitate cu prevederile art. 26 alin. (1) pct. (iv) lit. a) din Actul Constitutiv al CFR Călători, prin Decizia Consiliului de Administrație nr. 8 din 15.02.2023, domnul Popa Gabriel a fost desemnat Președinte al Consiliului de Administrație al CFR Călători S.A.

În conformitate cu prevederile art. 34 alin. (1) ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 26 alin. (1) pct. (iv) lit. b) din Actul Constitutiv al CFR Călători, în cadrul Consiliului de Administrație s-au constituit următoarele comitete:

De asemenea, în cadrul Consiliului de Administrație s-au constituit următoarele comitete:

- Comitetul de Nominalizare și Remunerare - prin Decizia nr. 9 din 15.02.2023 - în următoarea componență:
  - Popa Gabriel – Președinte
  - Flutur Sorin Georgel – membru

- Stefanescu Rela Nicoleta – mandat încetat la data de 14.02.2025
- Comitetul de Audit - prin Decizia nr. 10/15.02.2023 și Decizia nr. 94/20 decembrie 2024 - în următoarea componență:
  - Bucureanu Victoraș Florian - membru - mandat încetat la data de 22.11.2025
  - Mașala Ionuț Laurențiu – membru - mandat încetat la data de 22.11.2025
  - Stancu Marin – membru
- Comitetul de Gestionare a Riscurilor - prin Decizia nr. 94/20.12.2024 - în următoarea componență:
  - Popa Gabriel – membru
  - Flutur Sorin – Georgel - membru
  - Bucureanu Victoraș Florian – membru - mandat încetat la data de 22.11.2025

## 4.2 ACTIVITATEA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Activitatea Consiliului a fost fundamentată pe baza legislației privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, pe cea aplicabilă societăților comerciale din România, coroborată cu legislația aplicabilă domeniului specific de activitate al CFR Călători.

Consiliul și-a desfășurat activitatea, în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale Regulamentului propriu de organizare și funcționare, întrunindu-se cel puțin lunar.

În perioada 01.01.2026 – 30.06.2026, în temeiul art. 23 alin. (8) din Actul Constitutiv al CFR Călători, Consiliul de Administrație s-a întrunit în 9 ședințe (29 ianuarie, 23 februarie, 4 martie, 2 aprilie, 8 aprilie, 5 mai, 26 mai, 4 iunie și 23 iunie) în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de 42 de Decizii ale Consiliului de Administrație.

## 4.3 PRINCIPALELE DECIZII ADOPTATE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În perioada 01.01.2026 – 30.06.2026, deciziile adoptate de Consiliul de Administrație al CFR Călători au vizat, în principal, următoarele măsuri:

- aprobarea Procesului verbal de inventariere a patrimoniului societății pentru anul 2025,
- stabilirea proiectului de buget de venituri și cheltuieli pentru anul 2026, în vederea aprobării acestuia prin Hotărâre a Guvernului,
- aprobarea scoaterii din evidențele contabile a unor mijloace fixe, stocuri materiale, piese de schimb etc.,
- aprobarea închirierii prin licitație publică a spațiului în suprafață de 95 mp situat în incinta Agenției de Voiaj CFR Cluj,
- aprobarea propunerii Comitetului de Nominalizare și Remunerare privind încadrarea remunerațiilor directorilor în limitele prevăzute de art.38 alin.(2<sup>1</sup>) din OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările, conform Raportului CNR,
- aprobarea Raportului administratorilor privind activitatea de administrare a societății pentru semestrul II 2025 și dispune transmiterea acestuia pentru prezentare în cadrul Adunării Generale a

- Actionarilor, conform art.55 alin.(1) din OUG nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.111/2016,
- aprobarea Raportului directorilor SNTFC "CFR Călători" SA pentru trimestrul IV 2025, elaborat în temeiul prevederilor art. 54 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare
  - a analizat și a propus spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor, majorarea capitalului social al CFR Călători,
  - avizarea situațiilor financiare întocmite pentru exercițiul financiar încheiat la data de 31.12.2025 conform O.M.F.P. nr. 2844/2016 , situații care cuprind: Situația profitului sau pierderii și a altor elemente ale rezultatului global, Situația poziției financiare, Situația modificărilor în capitalurile proprii, Situația fluxurilor de trezorerie și Notele explicative,
  - avizarea execuției bugetului de venituri și cheltuieli pentru exercițiul financiar 2025,
  - aprobarea Raportului anual privind activitatea societății pe anul 2025, întocmit conform art. 56 din OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare
  - aprobarea Raportului directorilor pentru trimestrul I 2026, întocmit conform art.54 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare.
  - aprobarea Raportului de evaluare privind activitatea directorilor, întocmit conform art.36 alin.(5) din OUG nr.109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și înaintarea acestuia către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
  - aprobarea Raportului privind îndeplinirea obiectivelor în materie de guvernanță corporativă și transparență, precum și îndeplinirea indicatorilor financiari și nefinanciari pentru anul 2025, întocmit conform art.57 alin.(2) din OUG nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și transmiterea acestuia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice.
  - a aprobat mandatarea Directorului General al SNTFC „CFR Călători”- S.A pentru negocierea și semnarea unui act adițional la Contractul Colectiv de Muncă la nivel de unitate S.N.T.F.C. „CFR Călători” – S.A pe anii 2025-2026.

Totodată, în cadrul reuniunilor consiliului din perioada 01.01-30.06.2026, Consiliul de administrație a luat act de informările privind:

- exercitarea și rezultatele controlului financiar de gestiune în cadrul Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” - S.A.din perioada 01.01.2025 - 31.12.2025,
- analiza măsurilor referitoare la activele necesare desfășurării /dezvoltării obiectului de activitate al „CFR Călători”-SA, în anul 2026, trimis spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor SNTFC „CFR Călători” - S.A,
- Planul de reorganizare, restructurare și redresare financiară al „CFR Călători”-SA, în anul 2026, trimis spre aprobare Adunării Generale a Acționarilor SNTFC „CFR Călători”-S.A,
- referitoare la întocmirea bugetului de venituri și cheltuieli, conform act MTI 15318/12.05.2026.

## 4.4 PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA SOCIETĂȚII

### 4.4.1 CONSIDERAȚII DE ORDIN GENERAL

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

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

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

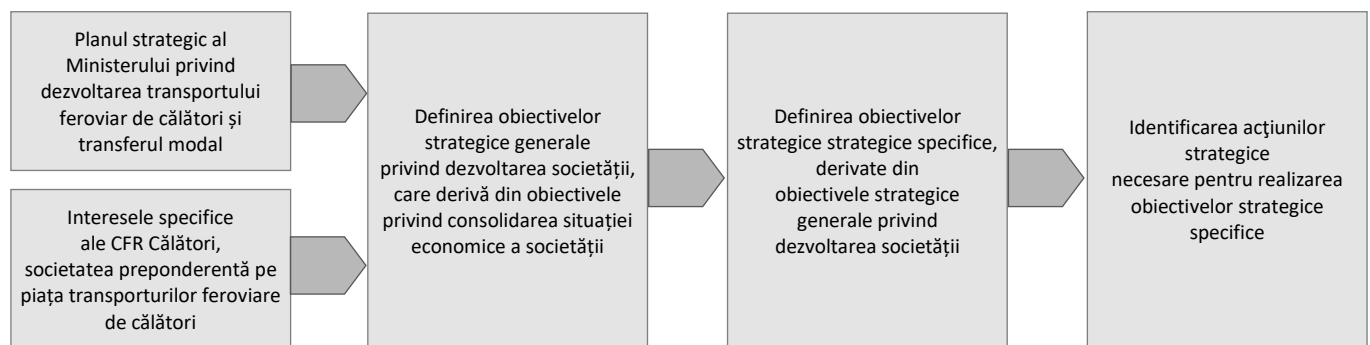


Figura 23 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

### 4.4.2 OBIECTIVE STRATEGICE GENERALE

Pornind de la principiile generale privind sustenabilitatea economică a unei companii feroviare (a se vedea paragraful 2.1.2 de mai sus), precum și luând în considerare principiile privind dezvoltarea planului strategic de dezvoltare a societății (a se vedea paragraful 4.4.1 de mai sus), au fost definite următoarele obiective strategice generale privind dezvoltarea CFR Călători:

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

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

#### Obiectiv strategic general nr. 2: Reducerea costurilor societății

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

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

#### 4.4.3 OBIECTIVE STRATEGICE SPECIFICE

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

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

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

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

#### 4.4.4 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICA PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR SOCIETĂȚII

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

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

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

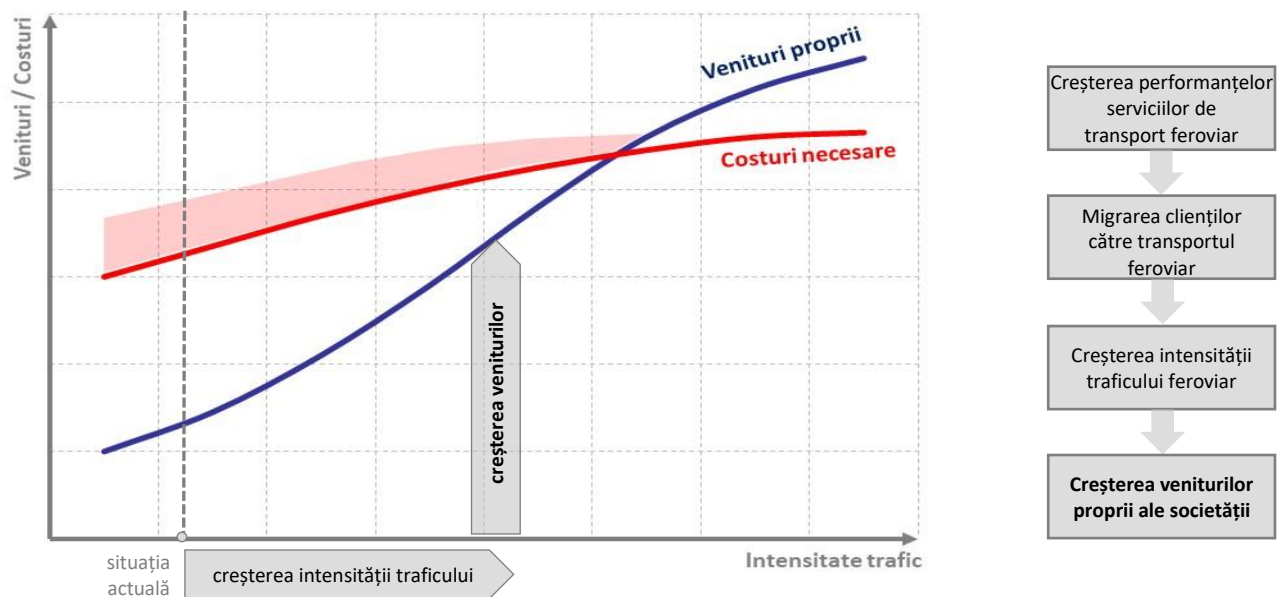


**Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății**

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

**Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății**

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

#### 4.4.5 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND REDUCEREA COSTURILOR SOCIETĂȚII

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

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

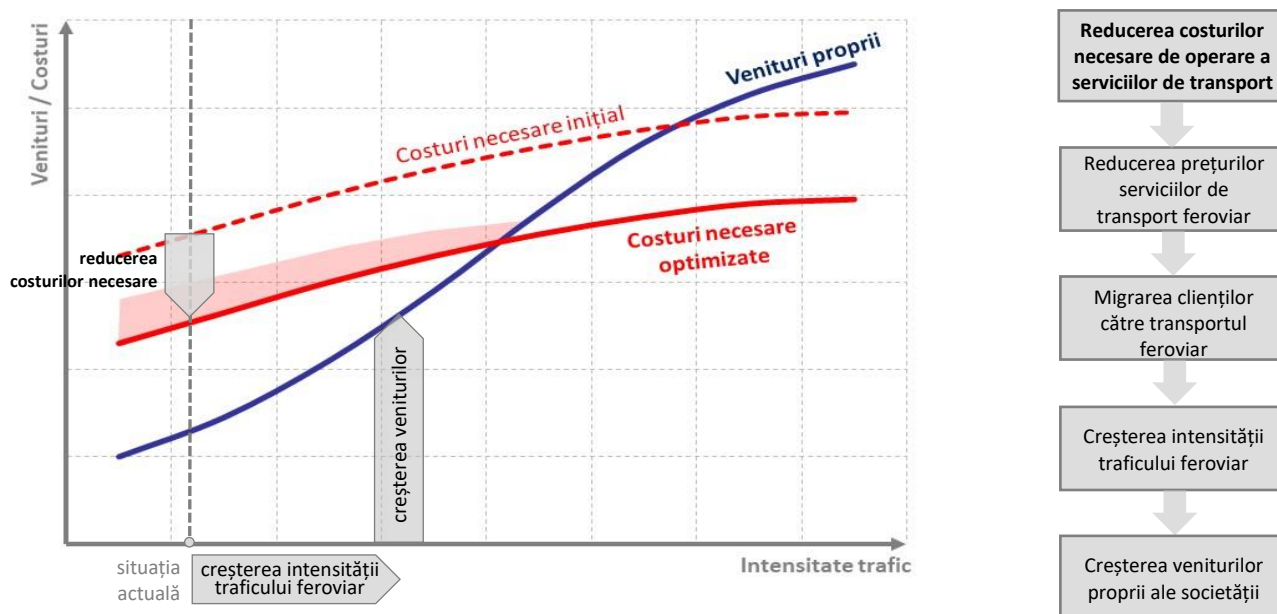


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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

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

Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății

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

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

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

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

#### Necesitate și oportunitate

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

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

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

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

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

#### Prezentare sintetică a măsurii

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

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

- c) Modificarea tarifelor rutiere trebuie să vizeze tariful în raport de distanță (aplicarea TollRo) pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători<sup>7</sup> și marfă<sup>8</sup>.
- d) Tariful în raport de distanță a transporturilor rutiere comerciale de călători și marfă trebuie aplicată pe întreaga rețea rutieră a României, deoarece internalizarea costurilor transportului rutier ar fi nesemnificativă în cazul aplicării doar pe rețeaua de drumuri naționale, care reprezintă doar 20% din rețeaua rutieră.
- e) Trebuie stabilit un calendar de creștere progresivă a tarifelor unitare (tarifele per km) astfel încât:
  - să fie evitate eventuale dezechilibre economice generate de creșterea brutală a prețurilor serviciilor de transport rutier;
  - obiectivul privind internalizarea completă a costurilor transporturilor rutiere comerciale să poată fi atins în maxim 15-20 de ani;
  - legea să producă efecte încă din primul an de aplicare în sensul susținerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de călători și marfă transportate în prezent pe cale rutieră.
- f) În cazul în care este necesară o perioadă de tranziție pentru implementarea sistemului de tariful în raport de distanță (TollRo), în această perioadă trebuie avută în vedere creșterea substanțială a tarifelor privind rovineta pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători și marfă, astfel încât inclusiv în această perioadă să fie încurajat transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.
- g) Nu este admisibilă utilizarea gratuită a infrastructurii rutiere pentru nici o categorie de servicii de transport (cu referire inclusiv la serviciile publice de transport rutier de călători), deoarece o astfel de abordare este contrară scopului enunțat la pct. a).
- h) Cea mai mare parte a fondurilor suplimentare obținute prin aplicarea noului sistem de tariful a transporturilor rutiere comerciale trebuie utilizat pentru finanțarea modurilor de transport nepoluante, cu referire în principal la transportul feroviar.

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

<sup>7</sup> Cu referire la transporturi efectuate cu autocare, autobuze și microbuze

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

#### 4.4.6.2 Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| ID măsură      | G.2                              |
| Scopul măsurii | Creșterea veniturilor societății |

##### Necesitate și oportunitate

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

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

După cum s-a arătat mai sus, distorsionarea masivă a competiției intermodale provocată de externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier nu permite funcționarea transportului feroviar de călători în regim comercial. Toate serviciile de transport feroviar de călători se efectuează în baza obligațiilor de serviciu public și beneficiază de compensația de serviciu public acordată în baza contractelor de servicii publice.

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

În vederea asigurării cadrului legal pentru aplicarea conformă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în anul 2022 a fost adoptată OUG nr. 107/2022 prin care s-au efectuat completări și modificări ale OUG nr. 12/1998. Printre modificările și completările stabilite prin OUG nr. 107/2022 se numără și cele referitoare la modul de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători. Astfel, art. 5 din OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi:

„(2) Obligațiile de serviciu public de interes național privind transportul feroviar al călătorilor sunt diferențiate în raport cu segmentele de piață relevante, respectiv, dar fără a se limita la piața internă de transport al pasagerilor, piața internațională de transport al pasagerilor, piața de transport suburban al pasagerilor, piața de transport regional al pasagerilor, piața de transport de lung parcurs al pasagerilor, piața de transport de mare viteză al pasagerilor și sunt stabilite astfel încât să asigure realizarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, stabilește obligațiile de serviciu public prevăzute la alin. (2) în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, ce conțin obligatoriu, pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

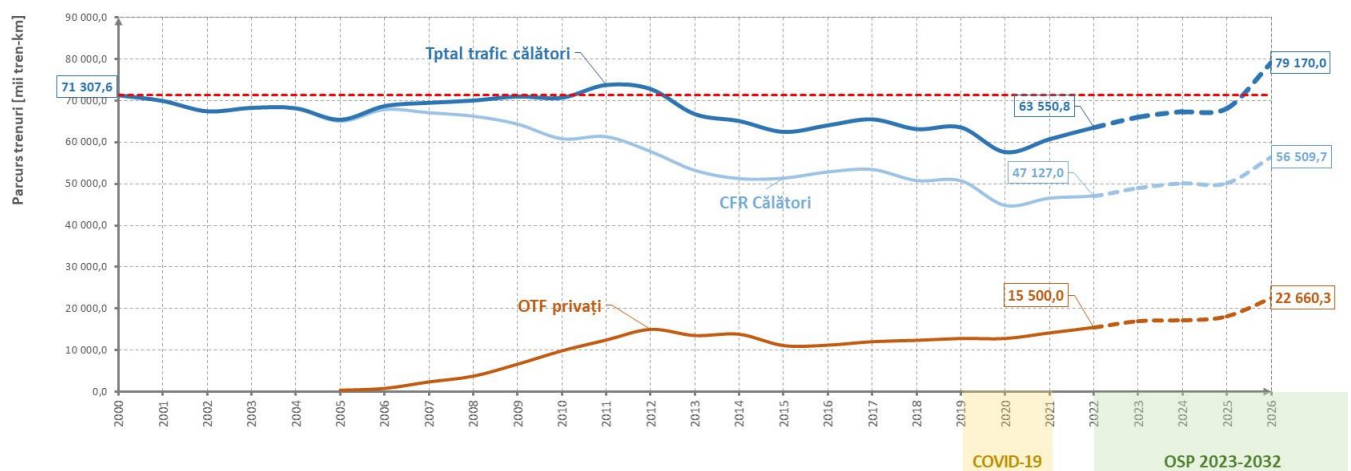


**Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026**

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

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

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

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

## Prezentare sintetică a măsurii

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

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

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

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

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

#### 4.4.6.3 Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| ID măsură      | G.3                              |
| Scopul măsurii | Creșterea veniturilor societății |

##### Necesitate și oportunitate

Dimensionarea obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători trebuie să ia în considerare inclusiv limitările impuse de materialul rulant disponibil. Pentru a elimina aceste limitări, art. 5 alin. (4) lit. i) din OUG nr. 12/1998 prevede obligativitatea determinării materialului rulant necesar pentru realizarea obligației de serviciu public care să asigure concomitent satisfacerea nevoilor de mobilitate a populației și creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători. În condițiile în care în perioada următoare nu poate fi așteptată o influență semnificativă a trenurilor noi care urmează a fi achiziționate de ARF, dimensionarea corespunzătoare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători este condiționată de suplimentarea parcului existent de material rulant cu echipamente achiziționate în leasing operațional: rame electrice/diesel/hibride, locomotive, vagoane. Achiziționarea de material rulant în leasing de către CFR Călători este însă condiționată de dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public, astfel încât aceasta să asigure inclusiv acoperirea costurilor aferente contractelor de leasing operațional pentru materialul rulant necesar.

Graficele din figura următoare prezintă evoluția proiectată a compensației de serviciu public până în anul 2026 (porțiunile marcate cu linie întreruptă).

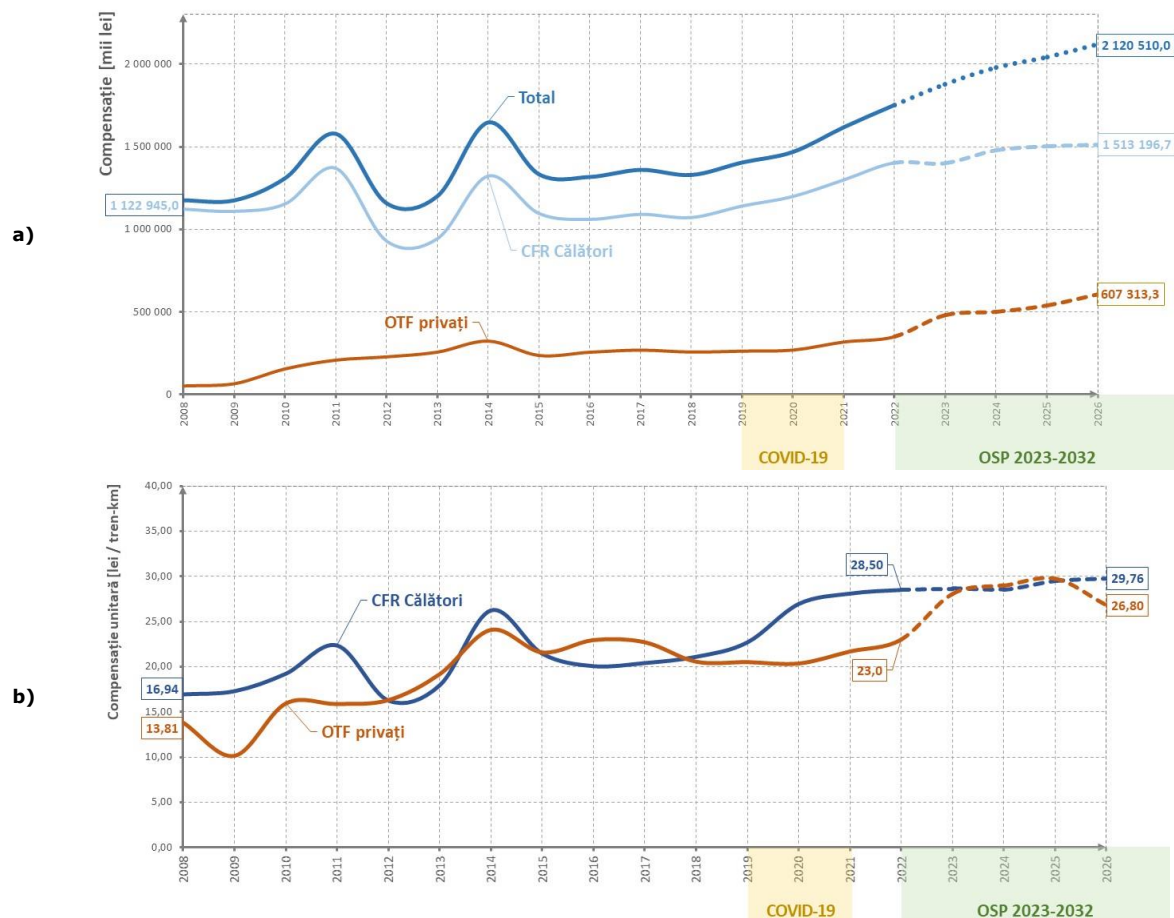


Figura 27 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

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

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

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

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

### Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

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

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

##### Necesitate și oportunitate

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

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

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

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

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

##### Prezentare sintetică a măsurii

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

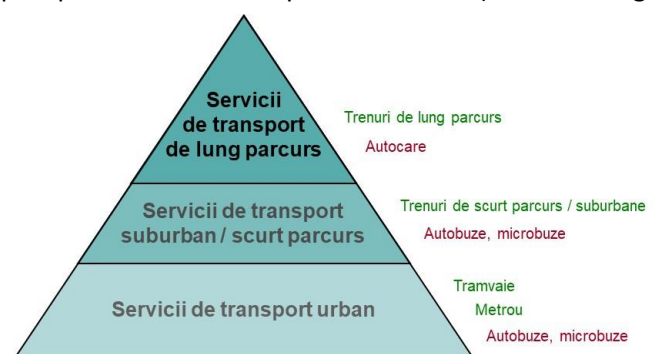


**Figura 28 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4.6.5 Reevaluarea patrimoniului societății

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

##### Necesitate și oportunitate

Având în vedere faptul că la închiderea anului financiar 2022 activul net al societății, determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia, s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social, Consiliul de Administrație a convocat de urgență AGA în baza legii 31/1990 în baza art. 153<sup>24</sup> din Legea societăților nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care prevede:

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

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

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

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

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

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

##### Prezentare sintetică a măsurii

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

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

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

- Având în vedere că materialul rulant reprezintă o componentă semnificativă din activele totale ale societății, reevaluarea acestei categorii ar avea o relevanță mai mare în determinarea valorii reale (de piață) a societății.
- Spre deosebire de modelul costului, modelul reevaluării permite înregistrarea atât a câștigurilor cât și a pierderilor de valoare. Câștigurile sau pierderile din modificarea prețurilor pieței cu privire la mijloace fixe sunt raportate în perioada în care apar, capitalurile proprii ale societății fiind afectate în același sens.
- Având în vedere că societatea înregistrează pierderi, și luând în considerare faptul că începând cu anul 2012 societatea nu a mai beneficiat de subvenții de la bugetul de stat pentru investiții, singura sursă de finanțare a investițiilor pentru societate o reprezintă sursele proprii din valoarea amortismentului care este reinvestit an de an. Având în vedere că în ultimii ani s-au efectuat modernizări la materialul rulant există posibilitatea ca activul net al societății să crească.
- În cazul în care activul net va crește, implicit indicatorii financiari vor crește, ceea ce va influența în mod pozitiv posibilitatea de finanțare a societății, valoarea societății va crește. În acest context trebuie însă menționat că, din punct de vedere contabil, în momentul înregistrării în contabilitate pierderea pentru exercitiul financiar al anului respectiv va fi mai mare decât în anul precedent.

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

## CAPITOLUL 5

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

#### 5.1 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

Tabelul următor prezintă analiza principalilor indicatori economico-financiari la data de 30 iunie 2026, comparativ cu realizările perioadei similare a anului precedent:

| INDICATORI                                  | Realizari cumulat<br>la 30 iunie 2025 | Realizari cumulat<br>la 30 iunie 2026 | Diferenta mii<br>lei | %             |
|---------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|---------------|
|                                             | 1                                     | 2                                     | 3=2-1                | 4=2/1*100     |
| <b>I. VENITURI TOTALE</b>                   | <b>1,482,411</b>                      | <b>1,760,877</b>                      | <b>278,466</b>       | <b>118.78</b> |
| <b>A. VENITURI DE EXPLOATARE</b>            | <b>1,482,267</b>                      | <b>1,760,698</b>                      | <b>278,431</b>       | <b>118.78</b> |
| 1. CALATORI din care:                       | 490,181                               | 498,086                               | 7,905                | 101.61        |
| a) Incasari numerar(CCL)                    | 274,729                               | 264,549                               | -10,180              | 96.29         |
| b) Facturari si decontari din care:         | 215,452                               | 233,537                               | 18,085               | 108.39        |
| alte venit.tr.international                 | 17,131                                | 13,556                                | -3,575               | 79.13         |
| elevi                                       | 68,364                                | 77,825                                | 9,461                | 113.84        |
| studenti                                    | 42,431                                | 50,110                                | 7,679                | 118.10        |
| 2.COMPENSATIE din care:                     | 884,687                               | 1,150,328                             | 265,641              | 130.03        |
| pentru tarife                               | 884,632                               | 1,105,132                             | 220,500              | 124.93        |
| 3.AUXILIARE                                 | 106,823                               | 111,826                               | 5,003                | 104.68        |
| 4. VANZARE DE MARFURI                       | 576                                   | 458                                   | -118                 | 79.51         |
| B. VENITURI FINANCIARE                      | 144                                   | 179                                   | 35                   | 124.31        |
| C. VENIT DIN IMPOZIT PE PROFIT              | 0                                     | 0                                     | 0                    |               |
| <b>II.TOTAL CHELTUIELI</b>                  | <b>1,721,245</b>                      | <b>1,729,999</b>                      | <b>8,754</b>         | <b>100.51</b> |
| <b>A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE</b>          | <b>1,702,405</b>                      | <b>1,711,837</b>                      | <b>9,432</b>         | <b>100.55</b> |
| 1. CHELTUIELI MATERIALE                     | 506,085                               | 522,462                               | 16,377               | 103.24        |
| 2. CHELTUIELI CU PERSONALUL                 | 811,900                               | 772,233                               | -39,667              | 95.11         |
| 2.1. DREPTURI PERSONAL                      | 753,849                               | 716,448                               | -37,401              | 95.04         |
| 2.2 C.A.S                                   | 13,458                                | 13,153                                | -305                 | 97.73         |
| 2.7 FOND DE SOLIDARITATE                    | 7,742                                 | 7,309                                 | -433                 | 94.41         |
| 2.8 TICHETE DE MASA                         | 19,880                                | 19,217                                | -663                 | 96.66         |
| 2.9 CHELT. PRIV. CONTRIBUTIA ASIG PT. MUNCA | 16,971                                | 16,106                                | -865                 | 94.90         |
| 3. ALTE AJUTOARE                            | 3,919                                 | 3,554                                 | -365                 | 90.69         |
| 4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL.din care:        | 109,342                               | 133,251                               | 23,909               | 121.87        |
| chelt.cu deplasările                        | 914                                   | 1,012                                 | 98                   | 110.72        |
| despagubiri, amenzi, penalitati             | 30,049                                | 40,968                                | 10,919               | 136.34        |
| 5. CUMPARARE MARFURI                        | 308                                   | 561                                   | 253                  | 182.14        |
| 6. CHELTUIELI ACCES INFRA                   | 250,004                               | 254,574                               | 4,570                | 101.83        |
| 7. ALTE CHELTUIELI DE INFRA.din care:       | 20,847                                | 25,202                                | 4,355                | 120.89        |
| INFORMATICA FERROVIARA                      | 6,866                                 | 7,343                                 | 477                  | 106.95        |
| ANEXA 4 si 6                                | 9,168                                 | 13,933                                | 4,765                | 151.97        |
| B.CHELTUIELI FINANCIARE                     | 13,745                                | 12,448                                | -1,297               | 90.56         |

| INDICATORI                                       | Realizari cumulat<br>la 30 iunie 2025 | Realizari cumulat<br>la 30 iunie 2026 | Diferenta mii<br>lei | %         |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-----------|
|                                                  | 1                                     | 2                                     | 3=2-1                | 4=2/1*100 |
| C. IMPOZITUL PE PROFIT AMANAT                    | 0                                     | 0                                     | 0                    |           |
| D. CHELT.CU IMOZITUL MINIM PRIV.CIFRA DE AFACERI | 5,095                                 | 2,602                                 | -2,493               | 51.07     |
| E. ALTE CHELT. CARE NU APAR IN ELEM.DE MAI SUS   | 0                                     | 3,112                                 | 3,112                |           |
| <b>PROFIT (PIERDERE)</b>                         | <b>-238,834</b>                       | <b>30,878</b>                         | <b>269,712</b>       |           |

**Evoluția lunară a compensației acordate CFR Călători pentru obligația de serviciu public  
prestat în semestrul I 2026**

| Luna                    | Compensatie<br>[mii lei] |
|-------------------------|--------------------------|
| ianuarie                | 169.479                  |
| februarie               | 169.479                  |
| martie                  | 169.480                  |
| aprilie                 | 141.164                  |
| mai                     | 238.311                  |
| iunie                   | 262.386                  |
| <b>Total sem.I 2026</b> | <b>1.150.299</b>         |

### 5.1.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

În structura veniturilor din transportul de călători, veniturile din CCL înregistrează o usoara diminuare la semestrul I 2026 comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent cu cca. 3,71%, respectiv cu suma de 10.180 mii lei iar veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități înregistrează o creștere cu cca. 8,39% la semestrul I 2026 comparativ la semestrul I 2025, respectiv cu suma de 18.085 mii lei, influențată în principal :

- de majorarea **tarifelor de deservire generala** in transportul feroviar public de calatori ca urmare:
  - a majorarii cotei standard de TVA de la 19% la 21% incepand cu data de 01.08.2025 conform prevederilor art.II pct.42 si art.VII alin.(1) din Legea nr.141/25 iulie 2025 privind unele masuri fiscal-bugetare;
  - a Ordinului ministrului transporturilor si infrastructurii nr.1039/2024 privind obligatia de serviciu public de transport feroviar de calatori, cu modificarile si completarile ulterioare, actualizate conform indicelui de inflatie de 9,88% stabilit de Institutul National de Statistica la data de 01.10.2025.
- în special, sumele din decontarea gratuităților pe calea ferată pentru elevi și studenți, înregistrează la semestrul I 2026 o creștere cu 13,84 % respectiv cu suma de 9.461 mii lei pentru elevi și o creștere cu 18,10 % respectiv cu suma de 7.679 mii lei pentru studenți, ca urmare a modificărilor legislative privind gratuitățile pentru studenți (...)” *Incepand cu anul 2025, prin derogare de la prevederile art. 128 alin. (3) din Legea nr. 199/2023, cu modificările și completările ulterioare, studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență în instituțiile de învățământ superior acreditate beneficiază de tarif redus cu 90% pentru transportul intern auto și pentru transportul intern feroviar la toate categoriile de trenuri, clasa a II-a, doar pe distanța/rutele dintre localitatea de domiciliu și localitatea în care se află instituția de învățământ superior la care studentul este înmatriculat”.*

## 5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETAȚII

Cheltuielile totale la semestrul I 2026 înregistrează o usoara crestere 0,51%, respectiv cu suma de 8.754 mii lei din care cheltuielile de exploatare înregistrează o crestere de cca. 0,55%, iar cheltuielile de personal înregistrează o diminuare cu 4,89%,

Cheltuielile cu salariile s-au diminuat la semestrul I 2026 cu 4,96% respectiv cu suma de 37.401 mii lei comparativ cu cheltuielile cu salariile înregistrate la semestrul I 2025.

Cheltuielile cu salariile sunt influentate, *pe de o parte* de aplicarea CCM pentru anii 2025-2026 incepand cu data de 25.06.2025 care a prevazut o crestere cu cca.7% ca urmare a majorarii salariului de baza minim brut pe tara garantat in plata, *pe de alta parte* de reducerea numarului mediu de personal de la 10.291 salariați la semestrul I 2025 la 9.857 salariați la semestrul I 2026.

Cheltuielile cu tichetele de masă s-au diminuat cu suma de 663 mii lei, respectiv cu 3,34% la semestrul I 2026 comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent, urmare a aplicării art. XL din Legea nr.296/2023 respectiv acordarea de tichete de masa personalului ale carui salarii lunare nete sunt de pana la 8000 lei inclusiv.

Cheltuielile financiare la semestrul I 2026 sunt in principal cheltuielile cu dobanzile aferente creditelor pentru activitatea curenta si inregistreaza o diminuare de cca.9,44% comparativ cu semestrul I 2025.

## 4.1.3 REZULTAT BRUT

La semestrul I 2026 CFR Călători înregistrează un rezultat brut - profit în sumă de **30.878 mii lei**, rezultat obținut ca diferența între veniturile totale înregistrate în valoare de **1.760.877** mii lei și cheltuielile totale înregistrate în valoare de **1.729.999** mii lei.

## 5.1.3 PLAȚI RESTANTE

La data de 30.06.2026 CFR Călători a înregistrat „Plăți restante” în valoare de **138.273 mii lei**.

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

| Total plăți restante<br>30.06.2026, din care: | -mii lei-<br>138.273 |
|-----------------------------------------------|----------------------|
| SCRL Brasov                                   | 53.133               |
| Oscar Downstream                              | 29.723               |
| Electrificare CFR                             | 17.483               |
| Remar Pascani                                 | 7.929                |
| CNCFR                                         | 5.528                |
| Reloc Craiova                                 | 5.150                |
| Informatica Feroviara                         | 2.955                |
| Atelierele Grivita                            | 2.096                |
| Euro Construct                                | 1.854                |

## 5.1.4 CREANȚE RESTANTE

La data de 30.06.2026 CFR Călători a înregistrat "creanțe restante" în valoare de **126.997 mii lei**.

Principalele creanțe restante de încasat la data de 30.06.2026, sunt:

| Total creanțe restante<br>30.06.2026, din care: | 126.997 mii lei |
|-------------------------------------------------|-----------------|
| ARF                                             | 77.546          |
| Reloc SA                                        | 9.593           |
| Remarul 16 Februarie                            | 6.446           |
| Atelierele CFR Grivita                          | 3.511           |
| Grup Feroviar Roman                             | 3.024           |

## 5.2 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

### In CSP 2022-2032 aprobat prin HG 1453/2022

În semestrul I 2026 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o scădere a traficului față de semestrul I 2025, fiind obținute următoarele rezultate:

Trenurile circulante/zi în semestrul I 2026 (în cadrul OSP) în medie 986 trenuri/zi reprezintă o creștere cu **4,67 %** față de semestrul I 2025.

Trenuri tehnice (exprimată în trenuri/zi) în semestrul I 2026 a înregistrat o creștere față de aceeași perioadă a anului trecut cu cca. **3,83 %**, situându-se la valoarea de 244 trenuri/zi.

Oferta de transport (exprimată în **tren.km**), în cadrul OSP, în semestrul I 2026 – 19.809 mii tren.km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 cu cca. **5,05 %**

### Indicatori de trafic semestrul I 2026 comparativ cu semestrul I 2025

| Indicator                      | U.M.        | Sem.I 2025 | Sem.I 2026 | %Sem.I 2026/ Sem.I 2025 |
|--------------------------------|-------------|------------|------------|-------------------------|
| Trenuri în cadrul OSP          | trenuri/zi  | 942        | 986        | <b>104,67%</b>          |
| Trenuri tehnice                | trenuri/zi  | 235        | 244        | <b>103,83%</b>          |
| Tren-km feroviar în cadrul OSP | mii tren-km | 20.862     | 19.809     | <b>94,95%</b>           |

### Volumul de călători pentru CSP (exprimat în **călători expediați**):

- în trimestrul I 2026 – 10.415 mii căl exp, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (**13,66%**)
- în trimestrul II 2026 – 10.815 mii căl exp, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (**10,41%**)
- în semestrul I 2026 – 21.230 mii căl exp, a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (**12,03%**)

### Parcursul călătorilor pentru CSP (exprimat în **călători km**),

- în primul trimestru al anului 2026 este de 830 mil căl km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (16,80%)
- în al doilea trimestru al anului 2026 este de 943 mil căl km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (14,71%)
- în primul semestru al anului 2026 este de 1.773 mil căl km - a scăzut față de aceeași perioadă a anului 2025 (15,70%)

## Indicatori de trafic pentru CSP semestrul I 2026 comparativ cu semestrul I 2025

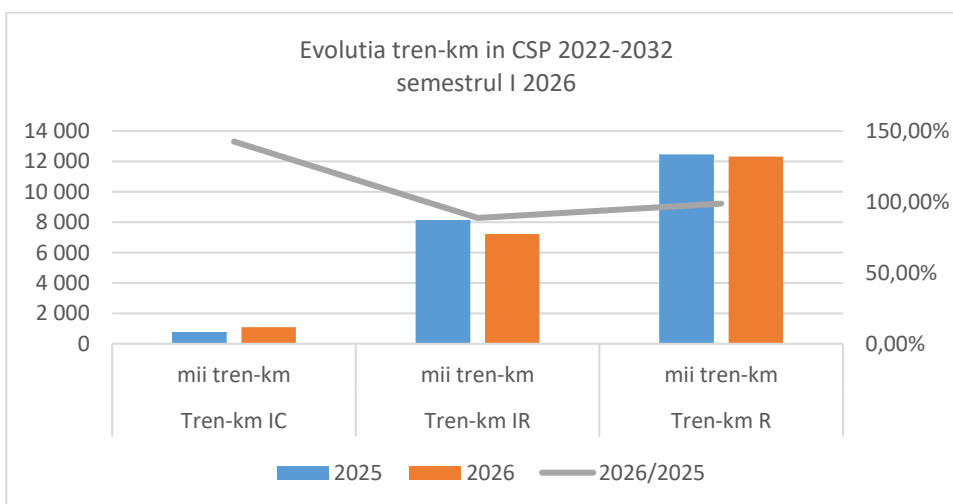
| Indicator CSP | U.M.        | Trimestrul I 2025 | Trimestrul I 2026 | Trimestrul I 2026/2025 | Trimestrul II 2025 | Trimestrul II 2026 | Trimestrul II 2026/2025 | Semestrul I 2025 | Semestrul I 2026 | Total 2026/2025 |
|---------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Cal exp*      | Mii cal exp | 12.062            | 10.415            | 86,34%                 | 12.072             | 10.815             | 89,59%                  | 24.134           | 21.230           | 87,97%          |
| Cal km*       | Mil. cal km | 997               | 830               | 83,20%                 | 1.105              | 943                | 85,29%                  | 2.103            | 1.773            | 84,30%          |

\*după data călătoriei

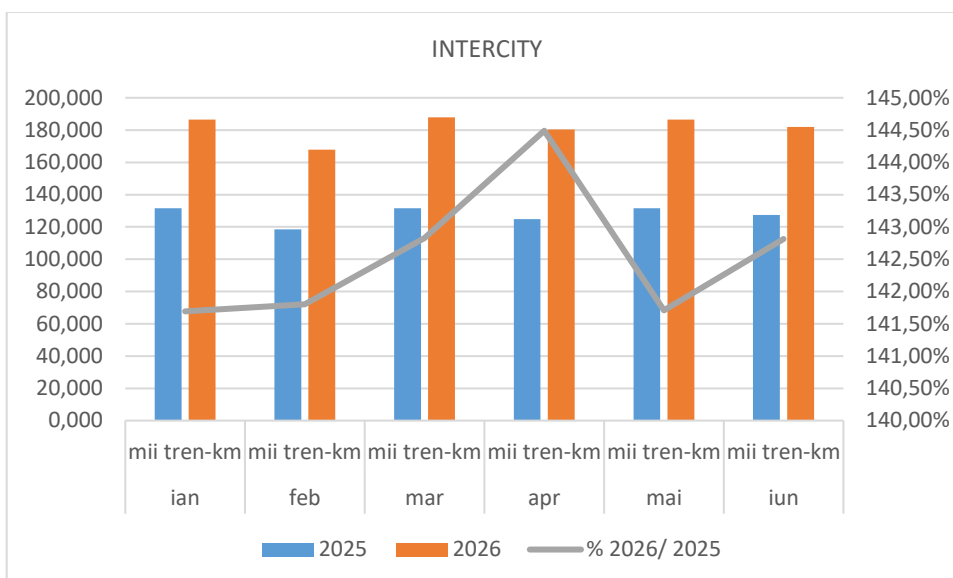
## 5.2.1 INDICATORUL TREN-KM

Evoluția indicatorului tren-km în CSP 2022-2032 pe ranguri de tren în semestrul I 2026 comparativ cu semestrul I 2025

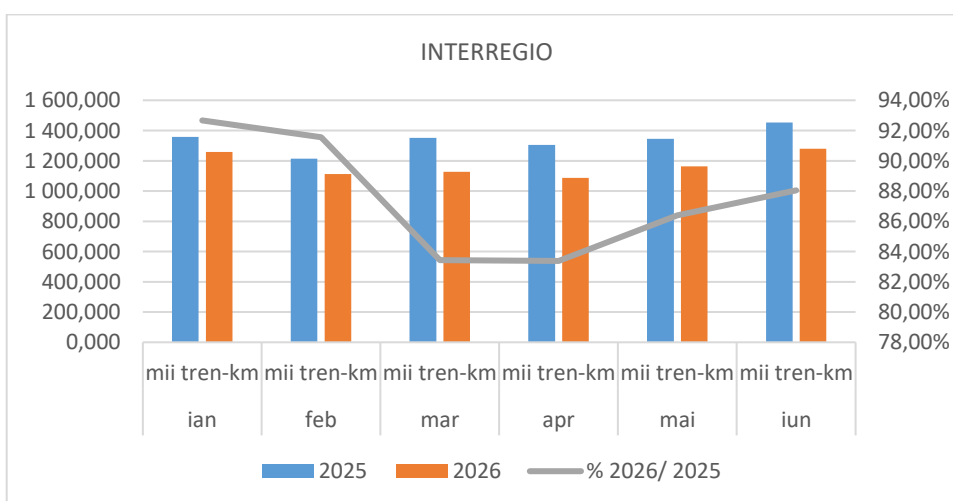
| Indicator                     | U.M.               | 2025          | 2026          | 2026/2025     |
|-------------------------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| Tren-km IC                    | mii tren-km        | 765           | 1.091         | 142,55%       |
| Tren-km IR                    | mii tren-km        | 8.139         | 7.219         | 88,69%        |
| Tren-km R                     | mii tren-km        | 12.456        | 12.307        | 98,81%        |
| <b>TOTAL CSP include auto</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>21.360</b> | <b>20.617</b> | <b>96,52%</b> |



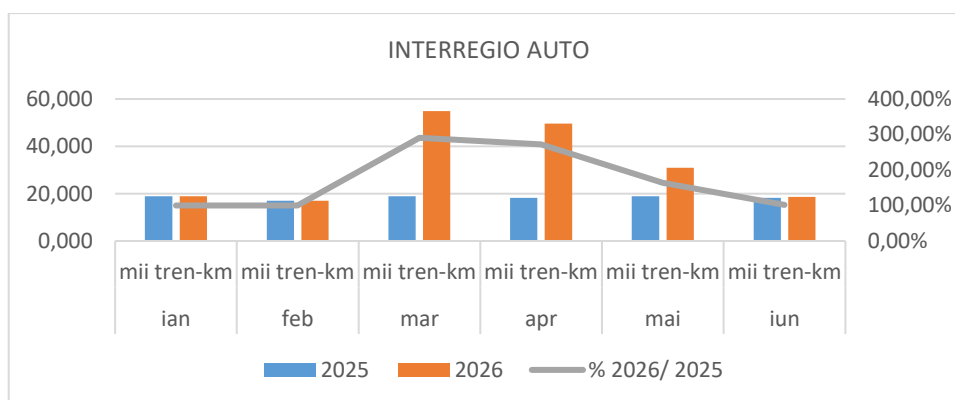
| Indicator tren-km IC                | U.M.               | 2025           | 2026             | % 2026/2025    |
|-------------------------------------|--------------------|----------------|------------------|----------------|
| ian                                 | mii tren-km        | 131,581        | 186,440          | 141,69%        |
| feb                                 | mii tren-km        | 118,427        | 167,932          | 141,80%        |
| mar                                 | mii tren-km        | 131,581        | 187,938          | 142,83%        |
| apr                                 | mii tren-km        | 124,846        | 180,390          | 144,49%        |
| mai                                 | mii tren-km        | 131,581        | 186,459          | 141,71%        |
| iun                                 | mii tren-km        | 127,336        | 181,856          | 142,82%        |
| <b>Total tren-km IC la 30.06.26</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>765,353</b> | <b>1.091,016</b> | <b>142,55%</b> |



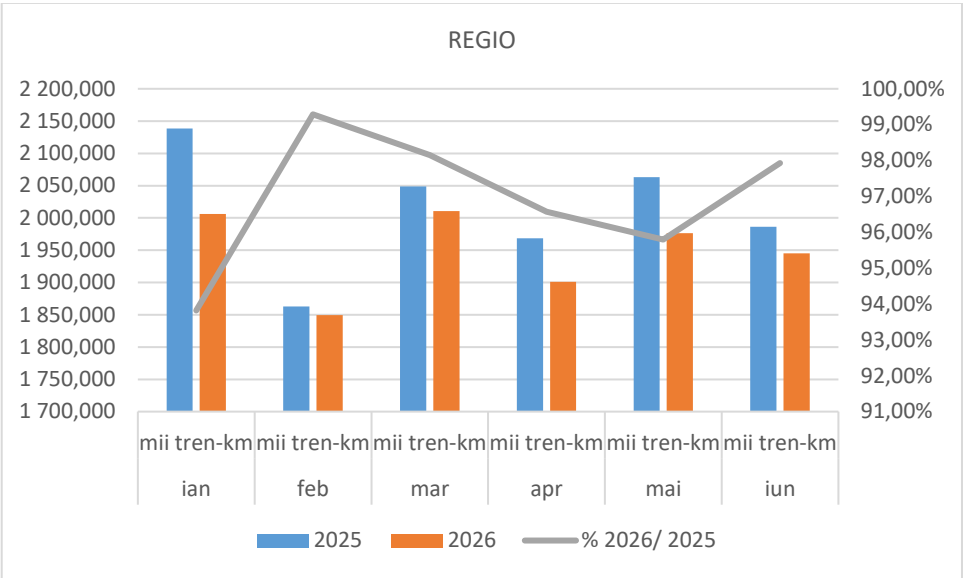
| Indicator tren-km IR                | U.M.               | 2025             | 2026             | % 2026/2025   |
|-------------------------------------|--------------------|------------------|------------------|---------------|
| ian                                 | mii tren-km        | 1.358,726        | 1.259,111        | 92,67%        |
| feb                                 | mii tren-km        | 1.214,328        | 1.111,743        | 91,55%        |
| mar                                 | mii tren-km        | 1.350,580        | 1.126,673        | 83,42%        |
| apr                                 | mii tren-km        | 1.304,978        | 1.088,075        | 83,38%        |
| mai                                 | mii tren-km        | 1.346,247        | 1.163,135        | 86,40%        |
| iun                                 | mii tren-km        | 1.453,945        | 1.280,020        | 88,04%        |
| <b>Total tren-km IR la 30.06.26</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>8.028,804</b> | <b>7.028,758</b> | <b>87,54%</b> |



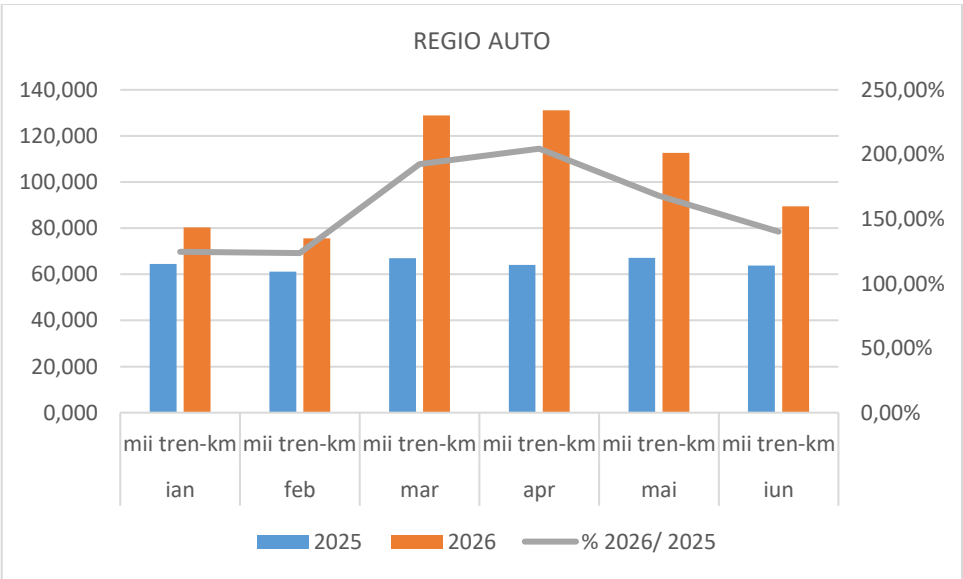
| Indicator tren-km Auto IR                | U.M.               | 2025           | 2026           | % 2026/<br>2025 |
|------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|-----------------|
| ian                                      | mii tren-km        | 18,857         | 18,857         | 100,00%         |
| feb                                      | mii tren-km        | 17,032         | 17,032         | 100,00%         |
| mar                                      | mii tren-km        | 18,857         | 54,823         | 290,74%         |
| apr                                      | mii tren-km        | 18,248         | 49,577         | 271,68%         |
| mai                                      | mii tren-km        | 18,857         | 30,980         | 164,29%         |
| iun                                      | mii tren-km        | 18,248         | 18,567         | 101,75%         |
| <b>Total tren-km AUTO IR la 30.06.26</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>110,098</b> | <b>189,836</b> | <b>172,42%</b>  |



| Indicator tren-km Regio                | U.M.               | 2025              | 2026              | % 2026/<br>2025 |
|----------------------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| ian                                    | mii tren-km        | 2.138,427         | 2.006,261         | 93,82%          |
| feb                                    | mii tren-km        | 1.862,923         | 1.849,655         | 99,29%          |
| mar                                    | mii tren-km        | 2.048,685         | 2.010,766         | 98,15%          |
| apr                                    | mii tren-km        | 1.968,601         | 1.901,118         | 96,57%          |
| mai                                    | mii tren-km        | 2.062,983         | 1.976,325         | 95,80%          |
| iun                                    | mii tren-km        | 1.986,295         | 1.945,201         | 97,93%          |
| <b>Total tren-km Regio la 30.06.26</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>12.067,914</b> | <b>11.689,326</b> | <b>96,86%</b>   |

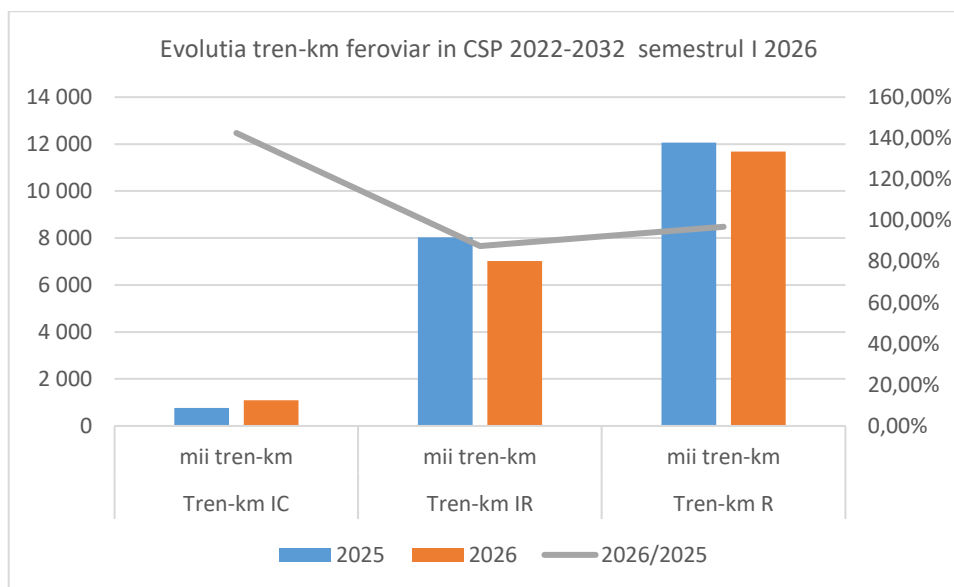


| Indicator tren-km Auto Regio         | U.M.        | 2025    | 2026    | % 2026/2025 |
|--------------------------------------|-------------|---------|---------|-------------|
| ian                                  | mii tren-km | 64,428  | 80,277  | 124,60%     |
| feb                                  | mii tren-km | 61,216  | 75,664  | 123,60%     |
| mar                                  | mii tren-km | 66,972  | 128,935 | 192,52%     |
| apr                                  | mii tren-km | 64,137  | 131,106 | 204,42%     |
| mai                                  | mii tren-km | 67,071  | 112,660 | 167,97%     |
| iun                                  | mii tren-km | 63,866  | 89,499  | 140,14%     |
| Total tren-km Auto Regio la 30.06.26 | mii tren-km | 387,690 | 618,142 | 159,44%     |



## Tren-km doar feroviar

| Indicator  | U.M.        | 2025   | 2026   | % 2026/2025    |
|------------|-------------|--------|--------|----------------|
| Tren-km IC | mii tren-km | 765    | 1.091  | <b>142,55%</b> |
| Tren-km IR | mii tren-km | 8.029  | 7.029  | <b>87,54%</b>  |
| Tren-km R  | mii tren-km | 12.068 | 11.689 | <b>96,86%</b>  |



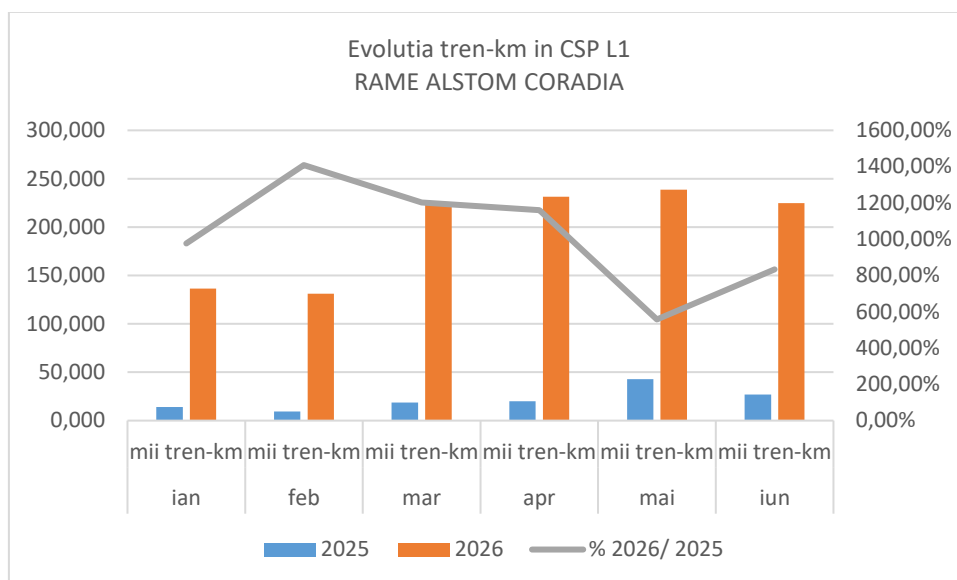
Indicatorul tren-km **IC+IR+R** pentru semestrul I al anului 2026 înregistrează o usoara scadere față de semestrul I al anului 2025 cu cca. **3,48 %**.

## Defalcăt, pe rang de tren,

- tren-km IC înregistrează o creștere față de aceeași perioadă a anului 2025 cu cca.**42,55 %**,
- tren-km IR înregistrează o diminuare față de aceeași perioadă a anului 2025 cu cca.**11,31%**,
- tren-km R înregistrează o scădere față de aceeași perioadă a anului 2025 cu cca.**1,19%**.

**In semestrul I al anului 2026 in cadrul contractului CSPL1 aprobat prin HG 1328/2023 a fost realizat la rangul IR un volum total de cca. 1.186,615 mii tren-km**

| Indicator tren-km IR CSPL1                  | U.M.               | 2025           | 2026             | % 2026/2025    |
|---------------------------------------------|--------------------|----------------|------------------|----------------|
| ian                                         | mii tren-km        | 13,972         | 136,461          | 976,67%        |
| feb                                         | mii tren-km        | 9,315          | 131,206          | 1408,59%       |
| mar                                         | mii tren-km        | 18,630         | 223,852          | 1201,60%       |
| apr                                         | mii tren-km        | 19,960         | 231,572          | 1160,17%       |
| mai                                         | mii tren-km        | 42,781         | 238,581          | 557,68%        |
| iun                                         | mii tren-km        | 26,986         | 224,943          | 833,55%        |
| <b>Total tren-km IR Coradia la 30.06.26</b> | <b>mii tren-km</b> | <b>131,644</b> | <b>1.186,615</b> | <b>901,38%</b> |

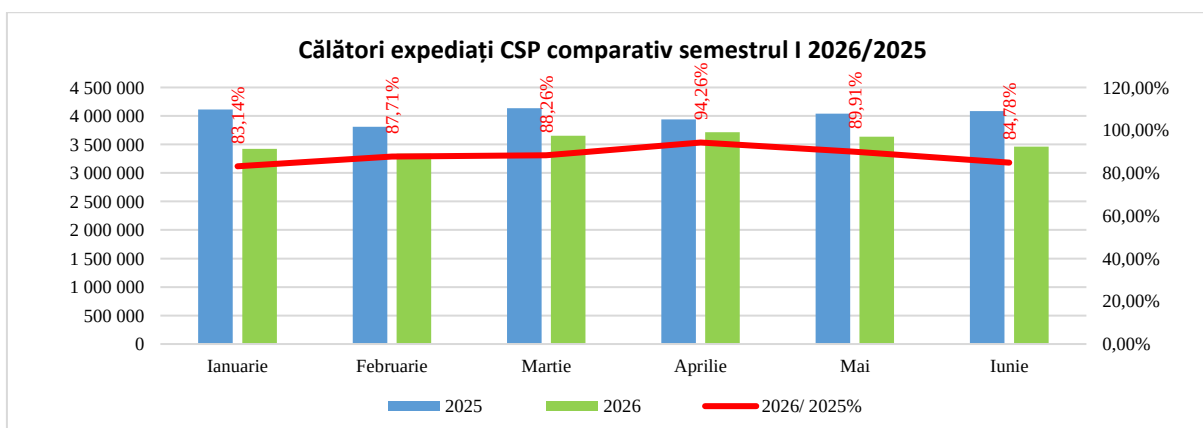


Volumul mare de tren-km înregistrat în anul 2026 față de 2025 se datorează faptului că numărul de RE-IR Alstom Coradia Stream livrate către CFR Călători a crescut de la 1 RE-IR care se afla în exploatare în 2025 la 12 RE-IR în exploatare în anul 2026.

## 5.2.2 INDICATORUL CALATORI EXPEDIATI

### Călători expediați total CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| CSP                  | 2025              | 2026              | 2026/ 2025%   |
|----------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Ianuarie             | 4.113.979         | 3.420.518         | 83,14%        |
| Februarie            | 3.809.352         | 3.341.363         | 87,71%        |
| Martie               | 4.138.814         | 3.652.729         | 88,26%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>12.062.145</b> | <b>10.414.610</b> | <b>86,34%</b> |
| Aprilie              | 3.941.989         | 3.715.697         | 94,26%        |
| Mai                  | 4.042.405         | 3.634.515         | 89,91%        |
| Iunie                | 4.087.143         | 3.465.158         | 84,78%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>12.071.537</b> | <b>10.815.370</b> | <b>89,59%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>24.133.682</b> | <b>21.229.980</b> | <b>87,97%</b> |

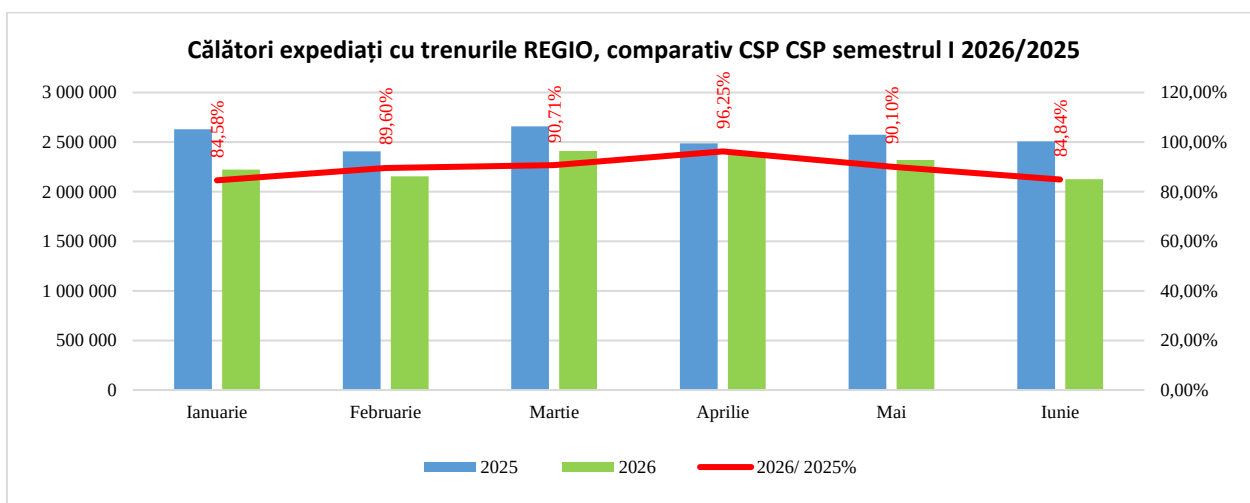


La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că:

- în **trimestrul I din anul 2026**, indicatorul *călători expediați* a scăzut cu **13,66% față de anul 2025**;
- în **trimestrul II din anul 2026**, indicatorul *călători expediați* a scăzut cu **10,41% față de anul 2025**;
- în **semestrul I din anul 2026**, indicatorul *călători expediați* a scăzut cu **12,03% față de anul 2025**;

#### Călători expediați REGIO CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| Regio CSP            | 2025              | 2026              | 2026/ 2025%   |
|----------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Ianuarie             | 2.628.839         | 2.223.521         | 84,58%        |
| Februarie            | 2.406.834         | 2.156.456         | 89,60%        |
| Martie               | 2.657.444         | 2.410.693         | 90,71%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>7.693.117</b>  | <b>6.790.670</b>  | <b>88,27%</b> |
| Aprilie              | 2.488.013         | 2.394.607         | 96,25%        |
| Mai                  | 2.575.265         | 2.320.436         | 90,10%        |
| Iunie                | 2.505.984         | 2.126.122         | 84,84%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>7.569.262</b>  | <b>6.841.165</b>  | <b>90,38%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>15.262.379</b> | <b>13.631.835</b> | <b>89,32%</b> |



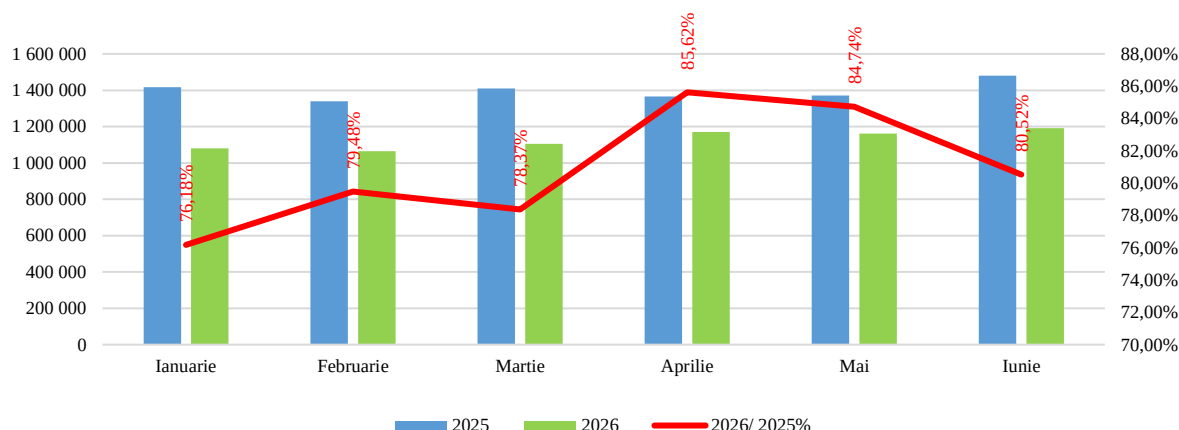
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile Regio* a scăzut:

- în **trimestrul I din 2026**, cu **11,73% față de 2025**;
- în **trimestrul II din 2026**, cu **9,62% față de 2025**;
- în **semestrul I din 2026**, cu **10,68% față de 2025**;

#### Călători expediați INTERREGIO CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| InterRegio CSP       | 2025             | 2026             | 2026/ 2025%   |
|----------------------|------------------|------------------|---------------|
| Ianuarie             | 1.417.102        | 1.079.495        | 76,18%        |
| Februarie            | 1.338.776        | 1.064.082        | 79,48%        |
| Martie               | 1.409.371        | 1.104.584        | 78,37%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>4.165.249</b> | <b>3.248.161</b> | <b>77,98%</b> |
| Aprilie              | 1.366.127        | 1.169.725        | 85,62%        |
| Mai                  | 1.371.445        | 1.162.115        | 84,74%        |
| Iunie                | 1.479.925        | 1.191.709        | 80,52%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>4.217.497</b> | <b>3.523.549</b> | <b>83,55%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>8.382.746</b> | <b>6.771.710</b> | <b>80,78%</b> |

## Călători expediați cu trenurile INTERREGIO, comparativ CSP CSP semestrul I 2026/2025



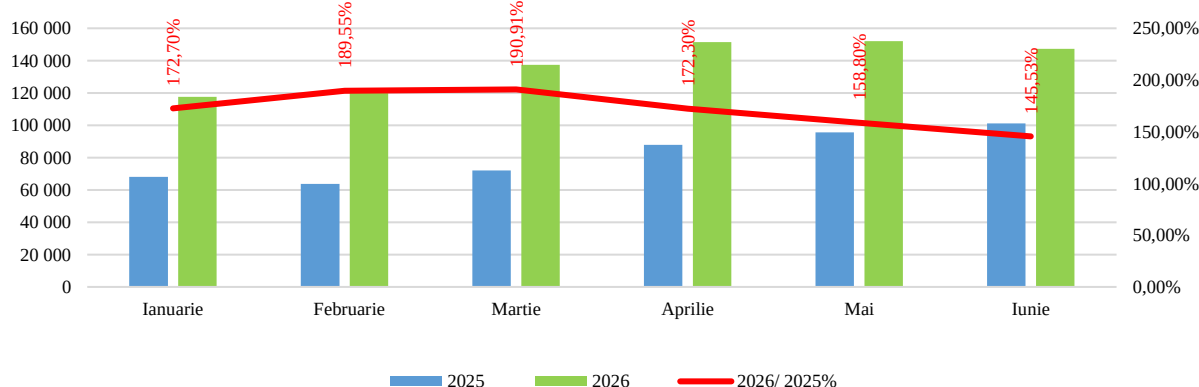
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterRegio*, a scăzut:

- în trimestrul I 2026 cu 22,02% față de 2025.
- în trimestrul II 2026 cu 16,45% față de 2025.
- în semestrul I 2026 cu 19,22% față de 2025.

## Călători expediați INTERCITY CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| InterCity CSP        | 2025           | 2026           | 2026/ 2025%    |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Ianuarie             | 68.038         | 117.502        | 172,70%        |
| Februarie            | 63.742         | 120.825        | 189,55%        |
| Martie               | 71.999         | 137.452        | 190,91%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>203.779</b> | <b>375.779</b> | <b>184,41%</b> |
| Aprilie              | 87.849         | 151.365        | 172,30%        |
| Mai                  | 95.695         | 151.964        | 158,80%        |
| Iunie                | 101.234        | 147.327        | 145,53%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>284.778</b> | <b>450.656</b> | <b>158,25%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>488.557</b> | <b>826.435</b> | <b>169,16%</b> |

## Călători expediați CSP cu trenurile INTERCITY, comparativ CSP trimestrul I 2026/2025



La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterCity*, a crescut:

- în trimestrul I 2026 cu 84,41% față de 2025;
- în trimestrul II 2026 cu 58,25% față de 2025;
- în semestrul I 2026 cu 69,16% față de 2025;

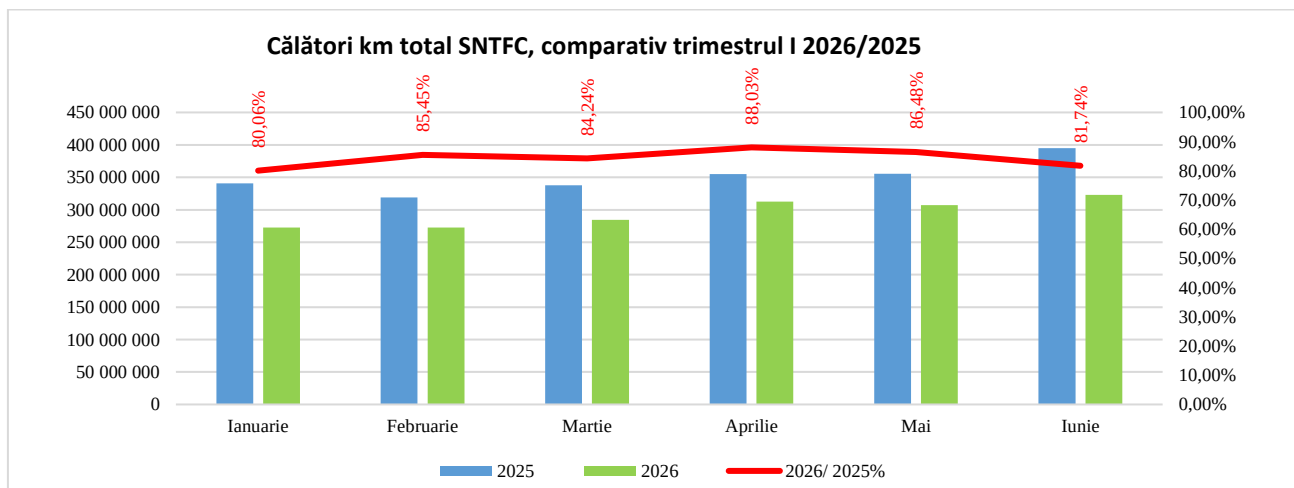
### Evoluția indicatorului călători expediți pentru CSP pe rang de tren prin comparație trimestrul I 2026 cu trimestrul I 2025

| Indicator CSP | Trimestrul I 2025 | Trimestrul I 2026 | Trimestrul I 2026/2025 | Trimestrul II 2025 | Trimestrul II 2026 | Trimestrul II 2026/2025 | Semestrul I 2025 | Semestrul I 2026 | 2026/2025 |
|---------------|-------------------|-------------------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|------------------|------------------|-----------|
| Căl exp IC    | 204               | 376               | 184,41%                | 285                | 451                | 158,25%                 | 489              | 826              | 169,16%   |
| Căl exp IR    | 4.165             | 3.248             | 77,98%                 | 4.217              | 3.524              | 83,55%                  | 8.383            | 6.772            | 80,78%    |
| Căl exp R     | 7.693             | 6.791             | 88,27%                 | 7.569              | 6.841              | 90,38%                  | 15.262           | 13.632           | 89,32%    |

## 5.2.3 INDICATORUL CALATORI KM

### Călători km total CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| CSP                  | 2025                 | 2026                 | 2026/2025%    |
|----------------------|----------------------|----------------------|---------------|
| Ianuarie             | 340.482.846          | 272.606.980          | 80,06%        |
| Februarie            | 319.170.556          | 272.746.341          | 85,45%        |
| Martie               | 337.808.115          | 284.568.276          | 84,24%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>997.461.517</b>   | <b>829.921.597</b>   | <b>83,20%</b> |
| Aprilie              | 354.979.150          | 312.493.426          | 88,03%        |
| Mai                  | 355.458.263          | 307.394.629          | 86,48%        |
| Iunie                | 394.803.197          | 322.721.447          | 81,74%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>1.105.240.610</b> | <b>942.609.501</b>   | <b>85,29%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>2.102.702.127</b> | <b>1.772.531.098</b> | <b>84,30%</b> |

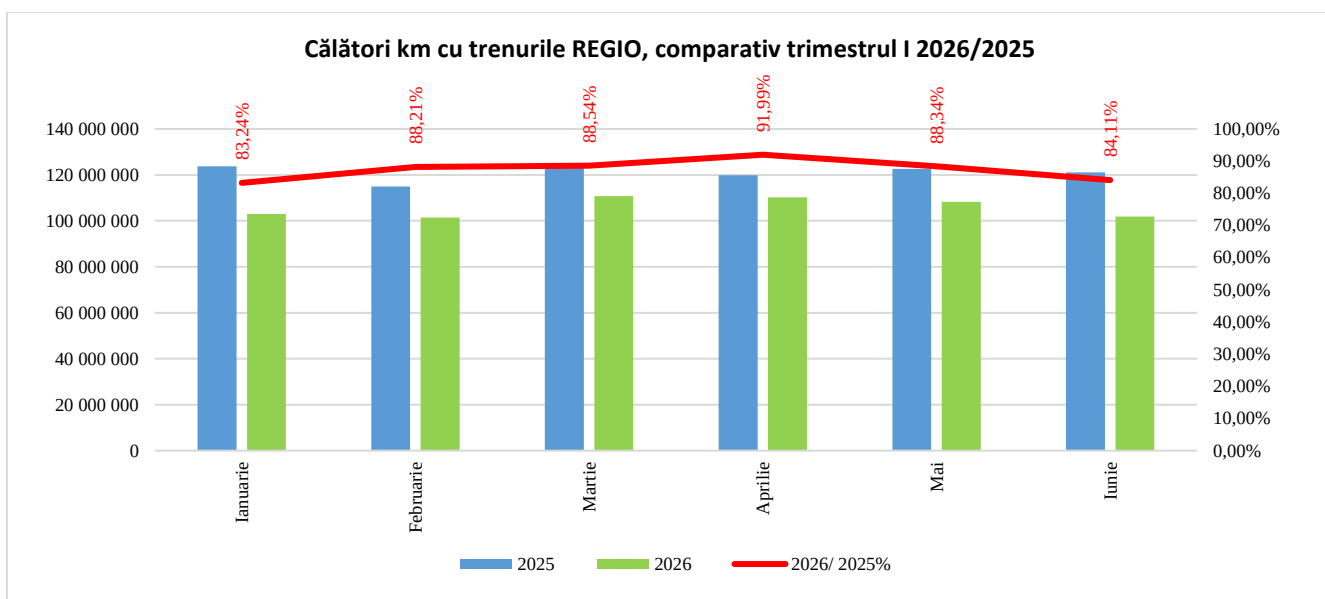


La nivel de SNTFC, valoarea indicatorul călători km:

- în trimestrul I 2026, a scăzut cu 16,80% față de trimestrul I 2025;
- în trimestrul II 2026, a scăzut cu 14,71% față de trimestrul II 2025;
- în semestrul I 2026, a scăzut cu 15,70% față de semestrul I 2025.

### Călători km REGIO CSP, comparativ semestrul I 2026/2025

| Regio CSP            | 2025               | 2026               | 2026/2025%    |
|----------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| Ianuarie             | 123.778.182        | 103.029.278        | 83,24%        |
| Februarie            | 114.946.854        | 101.398.603        | 88,21%        |
| Martie               | 125.162.047        | 110.814.337        | 88,54%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>363.887.083</b> | <b>315.242.218</b> | <b>86,63%</b> |
| Aprilie              | 119.874.228        | 110.276.354        | 91,99%        |
| Mai                  | 122.616.233        | 108.323.420        | 88,34%        |
| Iunie                | 121.159.677        | 101.909.798        | 84,11%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>363.650.138</b> | <b>320.509.571</b> | <b>88,14%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>727.537.221</b> | <b>635.751.789</b> | <b>87,38%</b> |

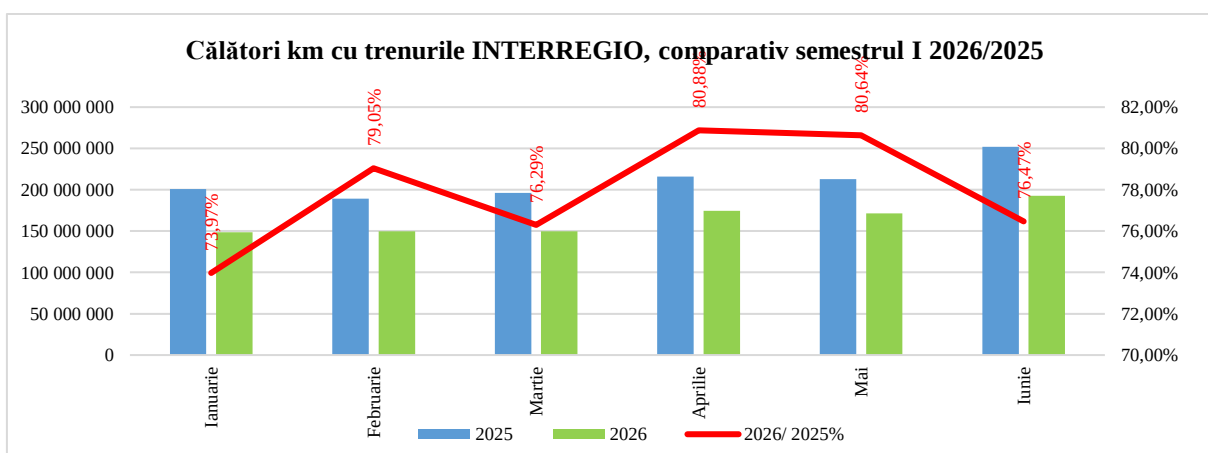


La nivel de SNTFC, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a scăzut:

- în trimestrul I 2026 cu 13,37% față de aceeași perioadă din 2025;
- în trimestrul II 2026 cu 18,37% față de aceeași perioadă din 2025;
- în semestrul I 2026 cu 12,62% față de aceeași perioadă din 2025.

**Călători km INTERREGIO CSP, comparativ semestrul I 2026/2025**

| InterRegio CSP       | 2025                 | 2026               | 2026/ 2025%   |
|----------------------|----------------------|--------------------|---------------|
| Ianuarie             | 201.058.340          | 148.732.407        | 73,97%        |
| Februarie            | 189.438.423          | 149.749.777        | 79,05%        |
| Martie               | 196.284.666          | 149.754.595        | 76,29%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>586.781.429</b>   | <b>448.236.779</b> | <b>76,39%</b> |
| Aprilie              | 215.836.854          | 174.563.233        | 80,88%        |
| Mai                  | 212.796.748          | 171.598.507        | 80,64%        |
| Iunie                | 252.060.902          | 192.754.072        | 76,47%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>680.694.504</b>   | <b>538.915.812</b> | <b>79,17%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>1.267.475.933</b> | <b>987.152.591</b> | <b>77,88%</b> |



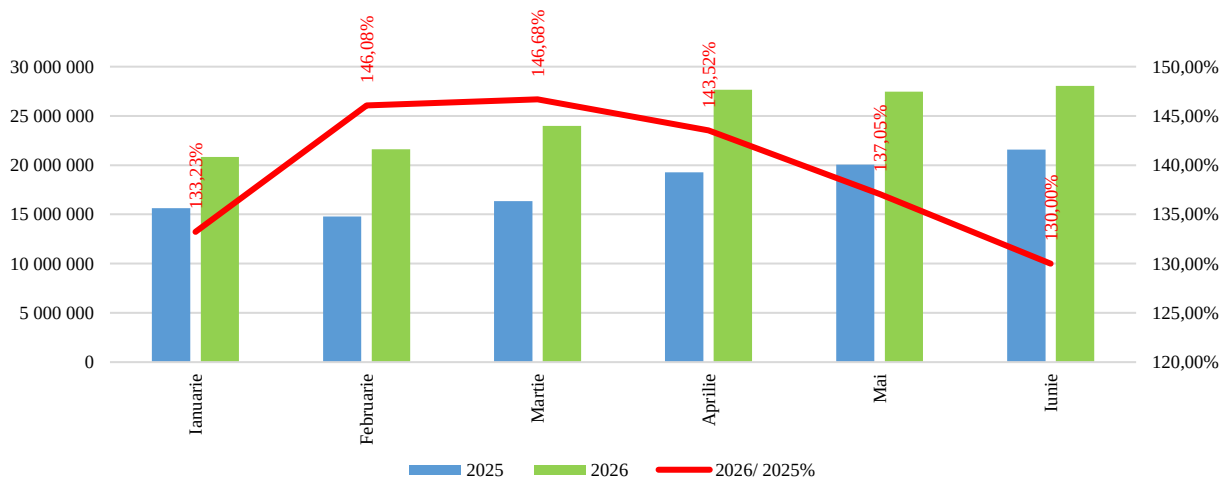
La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile InterRegio*, a scăzut cu:

- în trimestrul I 2026 cu 23,61% față de 2025;
- în trimestrul II 2026 cu 20,83% față de 2025;
- în semestrul I 2026 cu 22,12% față de 2025;

## Călători km INTERCITY CSP, comparativ 2025 - 2026

| InterCity CSP        | 2025               | 2026               | 2026/ 2025%    |
|----------------------|--------------------|--------------------|----------------|
| Ianuarie             | 15.646.324         | 20.845.295         | 133,23%        |
| Februarie            | 14.785.279         | 21.597.961         | 146,08%        |
| Martie               | 16.361.402         | 23.999.344         | 146,68%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>46.793.005</b>  | <b>66.442.600</b>  | <b>141,99%</b> |
| Aprilie              | 19.268.068         | 27.653.839         | 143,52%        |
| Mai                  | 20.045.282         | 27.472.702         | 137,05%        |
| Iunie                | 21.582.618         | 28.057.577         | 130,00%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>60.895.968</b>  | <b>83.184.118</b>  | <b>136,60%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>107.688.973</b> | <b>149.626.718</b> | <b>138,94%</b> |

## Călători km cu trenurile INTERCITY, comparativ trimestrul I 2026/2025



La nivel de SNTPC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile InterCity* a crescut:

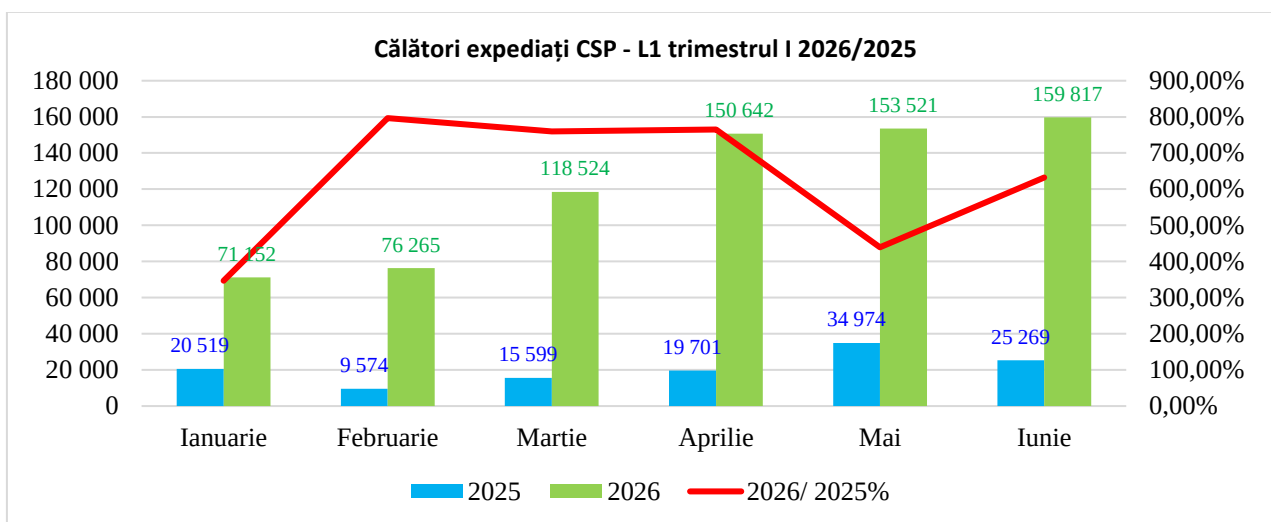
- în trimestrul I 2026 cu 46,68% față de 2025.
- în trimestrul II 2026 cu 30% față de 2025.
- în trimestrul I 2026 cu 36,60% față de 2025.

## Evolutia indicatorului călători km CSP pe rang de tren prin comparație semestrul I 2026/2025

| CSP       | Trimestrul I 2025 | Trimestrul I 2026 | Trimestrul I 2026/2025 | Trimestrul II 2025 | Trimestrul II 2026 | Trimestrul II 2026/2025 | 2025      | 2026    | 2026/ 2025 |
|-----------|-------------------|-------------------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|-----------|---------|------------|
| Căl km IC | 46.793            | 66.443            | 141,99%                | 60.896             | 83.184             | 136,60%                 | 237.299   | 149.627 | 63,05%     |
| Căl km IR | 586.781           | 448.237           | 76,39%                 | 680.695            | 538.916            | 79,17%                  | 2.725.140 | 987.153 | 36,22%     |
| Căl km R  | 363.887           | 315.242           | 86,63%                 | 363.650            | 320.510            | 88,14%                  | 1.437.850 | 635.752 | 44,22%     |

Indicatori de trafic pentru CSP - L1 semestrul I 2026 comparativ cu semestrul I 2025  
Călători expediați CSP-L1, comparativ semestrul I 2025 – 2026

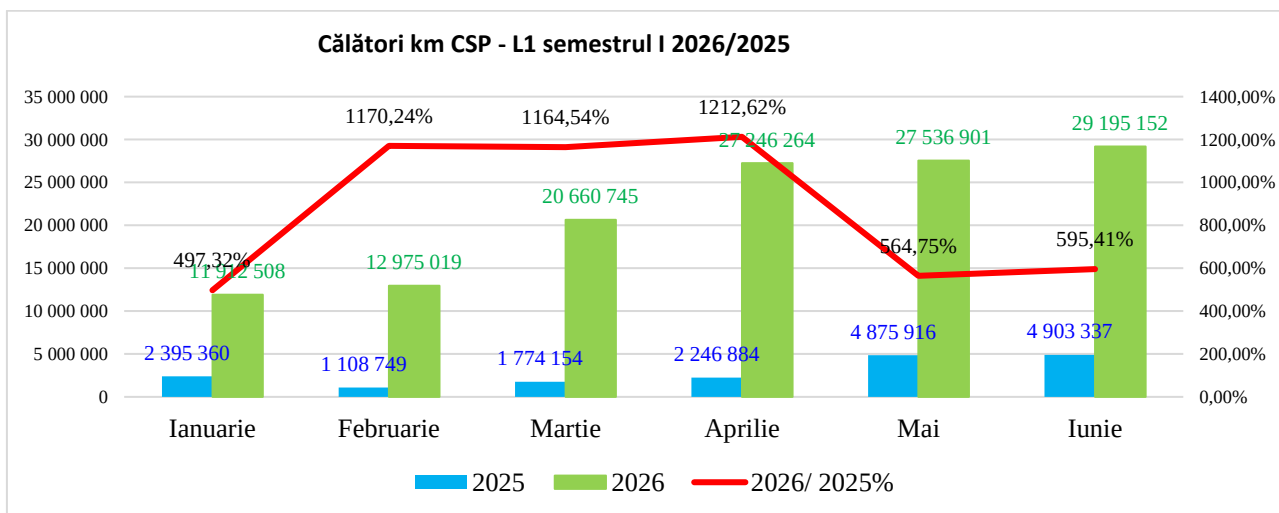
| CSP - L1             | 2025           | 2026           | 2026/ 2025%    |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Ianuarie             | 20.519         | 71.152         | 346,76%        |
| Februarie            | 9.574          | 76.265         | 796,58%        |
| Martie               | 15.599         | 118.524        | 759,82%        |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>45.692</b>  | <b>265.941</b> | <b>582,03%</b> |
| Aprilie              | 19.701         | 150.642        | 764,64%        |
| Mai                  | 34.974         | 153.521        | 438,96%        |
| Iunie                | 25.269         | 159.817        | 632,46%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>79.944</b>  | <b>463.980</b> | <b>580,38%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>125.636</b> | <b>729.921</b> | <b>580,98%</b> |



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători expediați pentru trenurile CSP-L1* a crescut datorită creșterii numărului de trenuri.

#### Călători km CSP-L1, comparativ semestrul I 2025 – 2026

| CSP - L1             | 2025              | 2026               | 2026/ 2025%    |
|----------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| Ianuarie             | 2.395.360         | 11.912.508         | 497,32%        |
| Februarie            | 1.108.749         | 12.975.019         | 1170,24%       |
| Martie               | 1.774.154         | 20.660.745         | 1164,54%       |
| <b>Trimestrul I</b>  | <b>5.278.263</b>  | <b>45.548.272</b>  | <b>862,94%</b> |
| Aprilie              | 2.246.884         | 27.246.264         | 1212,62%       |
| Mai                  | 4.875.916         | 27.536.901         | 564,75%        |
| Iunie                | 4.903.337         | 29.195.152         | 595,41%        |
| <b>Trimestrul II</b> | <b>12.026.137</b> | <b>83.978.317</b>  | <b>698,30%</b> |
| <b>Semestrul I</b>   | <b>17.304.400</b> | <b>129.526.589</b> | <b>748,52%</b> |



Creșterea excesivă a valorilor indicatorilor cheie de performanță cantitativi, ICP02 și ICP03, pentru CSP - L1, este determinată de numărul de trenuri semnificativ mai mare din 2026 comparativ cu cel din 2025.

## 5.3 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

### 5.3.1 MATERIALUL RULANT

#### 5.3.1.1 Material rulant motor

##### Parc vehicule feroviare motoare – semestrul I 2026

| Tip MR                                              | Parc inventar | Parc necesar livret | Parc Activ | Parc mentenanță preventivă | Parc imobilizat   |                                             |                                 |
|-----------------------------------------------------|---------------|---------------------|------------|----------------------------|-------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|
|                                                     |               |                     |            |                            | Uzine reparatoare | Parc în depouri/ reparații de scurtă durată | Parc cu defecte de lungă durată |
| Locomotive DE                                       | 238           | 51                  | 60         | 5                          | 1                 | 37                                          | 135                             |
| Locomotive electrice                                | 358           | 201                 | 215        | 6                          | 4                 | 58                                          | 75                              |
| Locomotive DH                                       | 177           | 39                  | 38         | 6                          | 7                 | 18                                          | 108                             |
| LEA                                                 | 13            | 9                   | 9          | 4                          | 0                 | 0                                           | 0                               |
| Locomotive DM                                       | 6             | 1                   | 1          | 1                          | 0                 | 0                                           | 4                               |
| AM. Desiro                                          | 120           | 68                  | 69         | 4                          | 7                 | 16                                          | 24                              |
| AM                                                  | 141           | 15                  | 15         | 3                          | 0                 | 2                                           | 121                             |
| Rame Electrice                                      | 34            | 0                   | 0          | 0                          | 0                 | 0                                           | 34                              |
| RE-IR (ARF)                                         | 12            | 11                  | 11         | 1                          | 0                 | 0                                           | 0                               |
| <b>Total Locomotive, Automotoare Rame Electrice</b> | <b>1099</b>   | <b>395</b>          | <b>418</b> | <b>30</b>                  | <b>19</b>         | <b>131</b>                                  | <b>501</b>                      |

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, CFR Călători este certificată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ca Entitate Responsabilă cu Întreținerea vehiculelor feroviare și, de asemenea, este certificată pentru efectuarea funcțiilor de întreținere: dezvoltarea întreținerii, gestionarea întreținerii parcului și efectuarea întreținerii și deținea la data de 30.06.2026 certificatele de conformitate NEI RO/31/0021/0001 (ERI), respectiv NEI RO/33/0022/0015 (pentru funcții de întreținere). Certificatul pentru funcții de întreținere urmează a fi actualizat, urmare extinderii gamei de revizii și reparații planificate efectuate în cadrul Reviziei de vagoane Jibou.

##### Alocari financiare din fonduri proprii - Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 30.06.2026

|                                                                                                                                                  | Modernizări locomotive | Întreținere și reparații material rulant |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------------|
| <b>Propunere buget pentru reparații la materialul rulant motor (inclusiv majorarea valorii de inventar a mijloacelor fixe) an 2026 [mil lei]</b> | <b>105.720</b>         | <b>21.500</b>                            |
| Valoare contracte in derulare Sem. I 2026 [mil lei]                                                                                              | 85.633                 | 37.176                                   |
| Realizat Sem. I 2026 [mil lei]                                                                                                                   | 15.542,14              | 8.296                                    |

Obs.: - Situația de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 80,74 mil lei.

### 5.3.1.2 Vagoane

#### Parc vehicule feroviare remorcate – vagoane semestrul I 2026

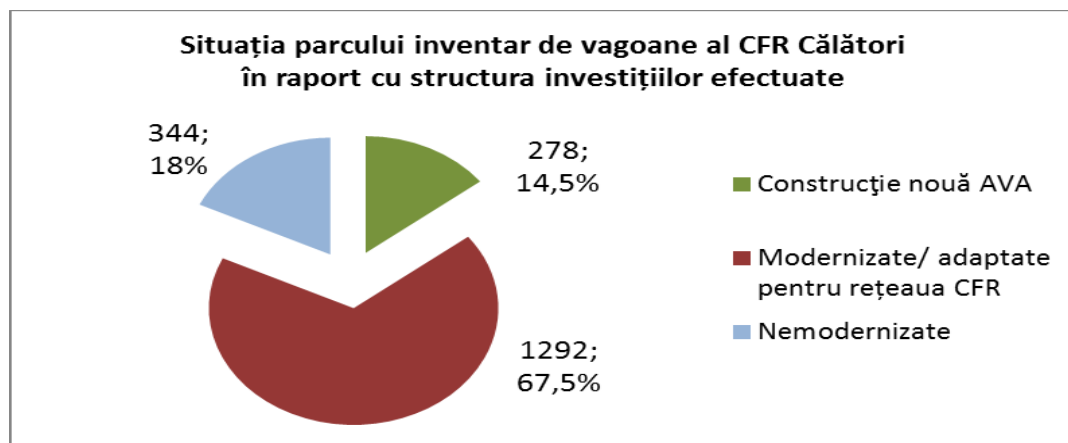
| Tip MR               | Valori medii pentru semestrul I 2026 |                     |            |              | PARC Imobilizat (la 30.06.2026) |                                             |                                 |
|----------------------|--------------------------------------|---------------------|------------|--------------|---------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|
|                      | PARC inventar                        | PARC necesar livret | PARC Activ | Deficit parc | Uzine reparatoare               | Parc în revizii, reparații de scurtă durată | Parc cu defecte de lungă durată |
| Vagoane clasă        | 1680                                 | 893                 | 768        | 125          | 92                              | 21                                          | 4                               |
| Vagoane speciale     | 234                                  | 82                  | 87         | 0            | 40                              | 5                                           | 3                               |
| <b>Total vagoane</b> | <b>1914</b>                          | <b>975</b>          | <b>855</b> | <b>125</b>   | <b>132</b>                      | <b>26</b>                                   | <b>7</b>                        |

#### Prezentarea parcului de vagoane

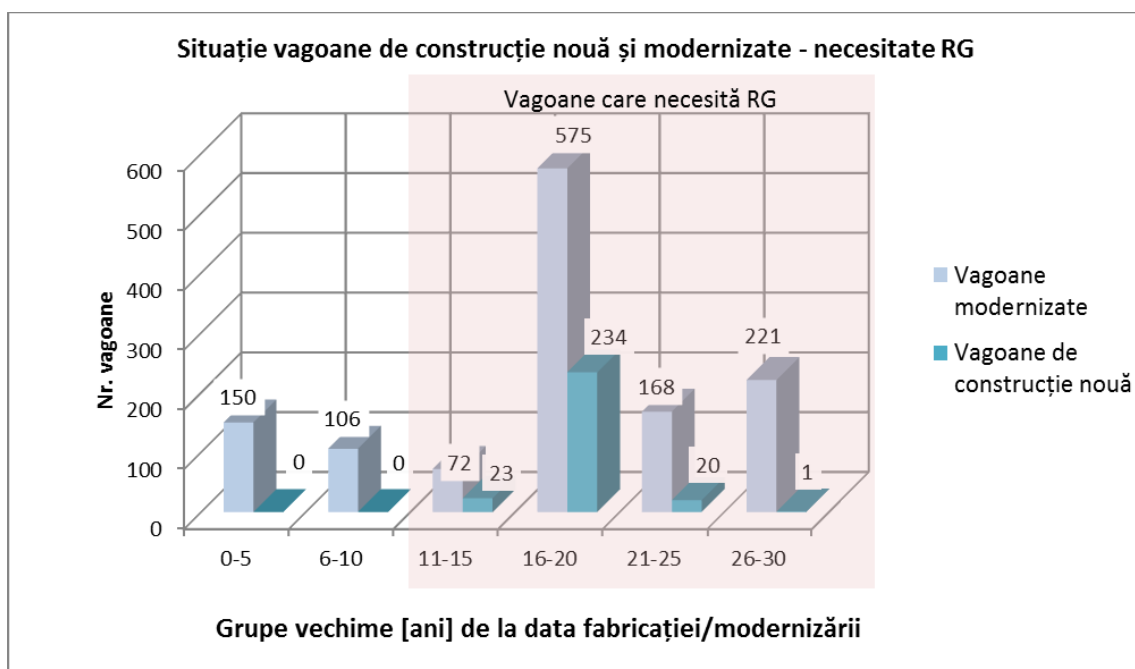
La data de 30.06.2026, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A cuprindea un număr de **1914** vagoane, având o vechime medie de 35 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

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

- vagoane tip AVA, construite la Astra Arad în perioada 1997-2011, având o vechime medie de 18 ani de la data fabricației: 278 unități, climatizate, apte de circulație cu viteze maxime de 160 – 200 km/h, dintre care 9 vagoane de dormit,
- vagoane modernizate sau adaptate pentru utilizarea pe rețeaua CFR în intervalul 1997-2026, având o vechime medie de la data modernizării de 17 ani: 1292 unități, dintre care 887 (69%) echipate cu instalații de climatizare,
- vagoane nemodernizate, construite anterior anului 1996, având o vechime medie de 43 de ani de la data fabricației: 344 de unități, dintre care 6 vagoane cu locuri de dormit și 4 vagoane destinate liniei cu caracter turistic Oravița – Anina.



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

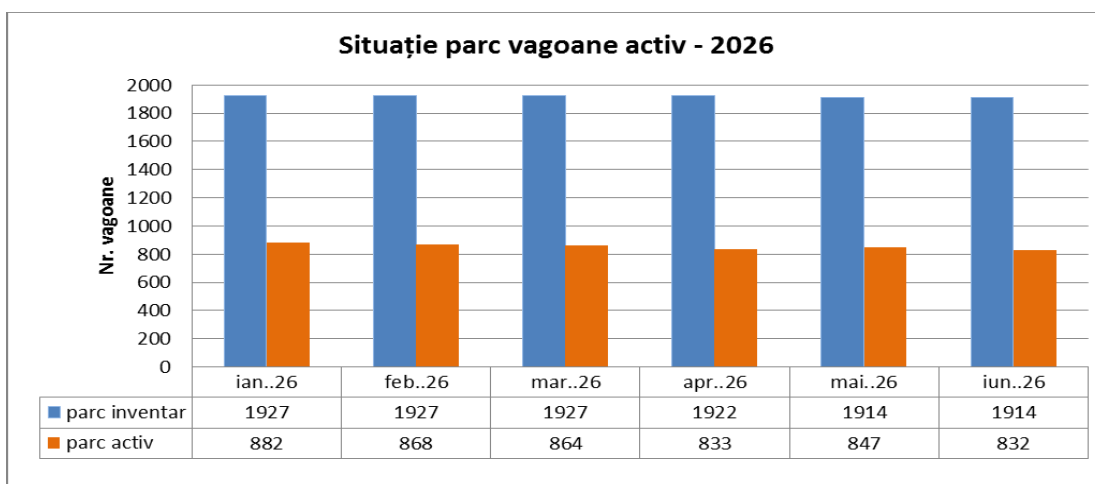


#### Situația vechimii parcului de vagoane defalcată pentru vagoane clasă și speciale

| Parc vagoane     |                                | Construcție nouă AVA  | Modernizate/<br>adaptate pentru rețeaua CFR | Nemodernizate                   | Total  |
|------------------|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|--------|
|                  |                                | începând cu anul 1997 | începând cu anul 1997                       | construite anterior anului 1996 |        |
| Vagoane clasă    | nr. unități                    | 269                   | 1073                                        | 337                             | 1679   |
|                  | % din parc inventar (clasă)    | 16,02%                | 63,91%                                      | 20,07%                          | 87,72% |
| Vagoane speciale | nr. unități                    | 9                     | 219                                         | 7                               | 235    |
|                  | % din parc inventar (speciale) | 3,83%                 | 93,19%                                      | 2,98%                           | 12,40% |
| Total            | nr. unități                    | 278                   | 1292                                        | 344                             | 1.914  |
|                  | % din parc inventar            | 14,52%                | 67,50%                                      | 17,97%                          |        |
|                  | vechime medie                  | 18 ani                | 17 ani<br>(de la modernizare)               | 43 ani                          | 35 ani |

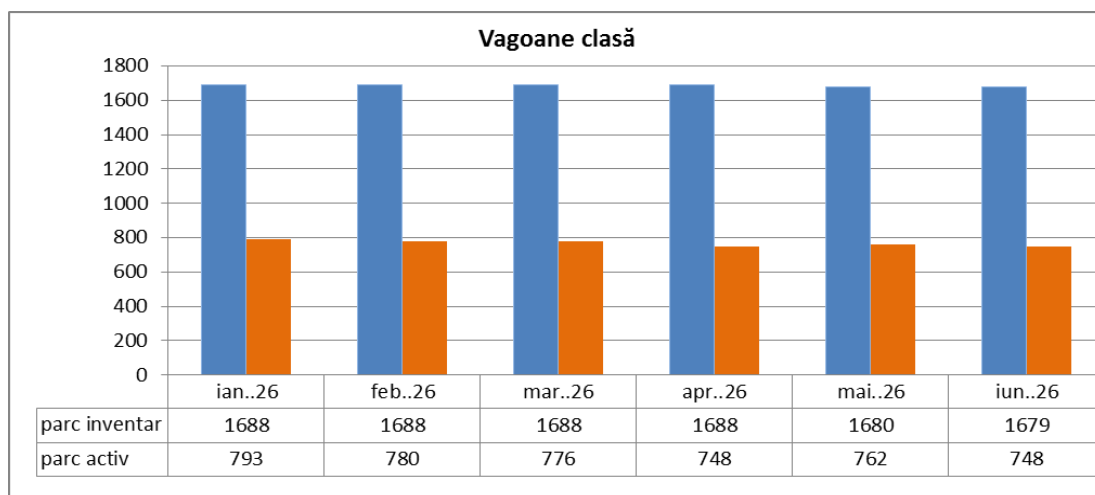
#### Evoluție parc activ în cursul semestrul I 2026

În cursul primului trimestru al anului 2026, parcul de vagoane activ a cunoscut o evoluție cu tendință de descreștere, pe fondul atingerii scadenței la reparația planificată pentru vagoanele ce au fost menținute în exploatare în baza OMTI 66/2025.

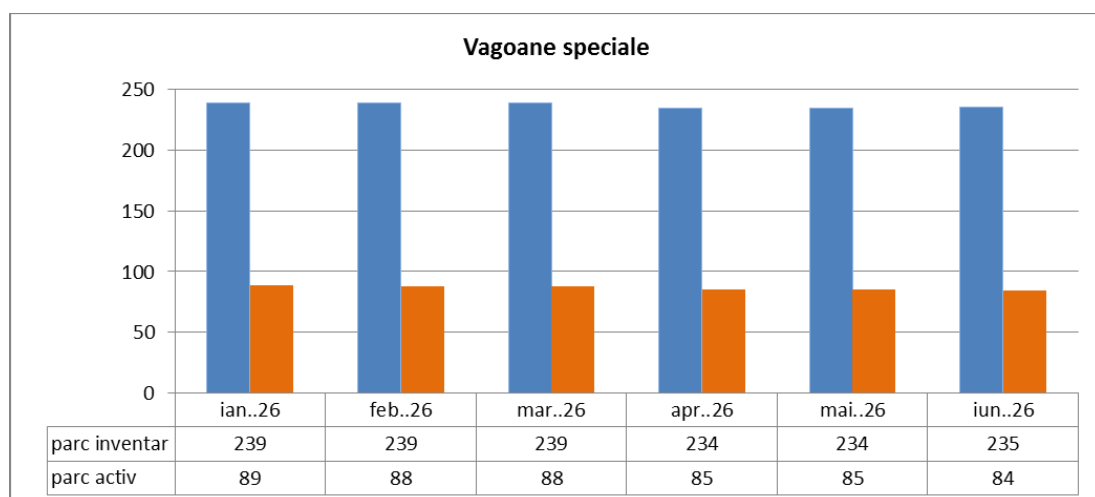


În funcție de încadrarea pe tipuri de servicii oferite, pentru vagoanele clasă, respectiv pentru vagoanele destinate unor servicii specifice (vagoane cu locuri de dormit), evoluția parcului activ este:

#### **Vagoane clasă**



#### **Vagoane speciale:**



#### **Activitatea de întreținere a vagoanelor de călători în unități proprii - revizii și reparații planificate**

În perioada 01.01.2026 – 30.06.2026 în unitățile de vagoane aparținând CFR Călători s-au realizat un număr de 546 revizii tehnice intermediare de tip RTI1, RTI2 și RTI3 pentru vagoanele de călători scadente la aceste tipuri de revizii. Din punct de vedere al repartizării pe unități, ponderea lucrărilor efectuate în cadrul Reviziei de vagoane

București Grivița este de 37,7%, alte unități cu activitate semnificativă fiind Reviziile de vagoane București Basarab (16,7%), Jibou (7,7%) și Galați (7%).

În ceea ce privește reparațiile planificate, în perioada ianuarie - iunie 2026, în cadrul Reviziei de vagoane Jibou au fost finalizate lucrările pentru un număr de 16 vagoane.

#### Vagoane la care s-au efectuat modernizări/reparații în semestrul I 2026

|                                                                        |                  |
|------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>Contractat 2026 [mii lei]</b>                                       | -                |
| Facturat Sem I 2026 [mii lei]                                          | -                |
| Contractat Sem I 2026 [mii lei]                                        | -                |
| <b>Propunere buget pentru reparații vagoane în anul 2026 [mii lei]</b> | <b>86.000,00</b> |
| Contractat Sem. I 2026 [mii lei]                                       | 163.650,24       |
| Facturat Sem. I 2026 [mii lei]                                         | 28.068,70        |

### 5.3.2 RESURSELE UMANE

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

Având în vedere specificul activității, s-a asigurat un echilibru în materie de gen. Astfel, la data de **30.06.2026**, procentul femeilor angajate la CFR Călători fiind de **29,91%** (din total **9.768** salariați: bărbați **6.846**, femei **2.922**).

Referitor la egalitatea de gen, aceasta se realizează având în vedere următoarele:

- egalitate economică pentru femei și bărbați;
- plată egală pentru muncă egală;
- egalitate în mecanismele de luare a deciziilor etc.

De asemenea, încadrarea salariaților pe posturile din cadrul CFR Călători se realizează fără a se face diferența dintre bărbați și femei, avându-se în vedere, printre altele, și următoarele aspecte :

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

Situația numărului de salariați (total și central) CFR Călători la data de **30.06.2026** și evoluția lunară:

Nr. salariați la data de **30.06.2026**

|         |           |              |
|---------|-----------|--------------|
| TOTAL   | din care: | <b>9.768</b> |
| CENTRAL |           | <b>437</b>   |

| LUNA         | Ianuarie      | Februarie     | Martie       | Aprilie     | Mai         | Iunie       |
|--------------|---------------|---------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| NR.SALARIAȚI | <b>10.072</b> | <b>10.022</b> | <b>9.966</b> | <b>9913</b> | <b>9827</b> | <b>9768</b> |
| din care:    |               |               |              |             |             |             |
| CENTRAL      | <b>439</b>    | <b>438</b>    | <b>437</b>   | <b>436</b>  | <b>438</b>  | <b>437</b>  |

Productivitatea muncii în semestrul I 2026 față de semestrul I 2025 se prezintă astfel:

- productivitatea muncii (mii cal.exp./salariat) a scăzut fiind de 2.28;
- productivitatea muncii (mii căl.km/ salariat) a scăzut fiind de 201.31.

În semestrul I 2026, la SNTFC "CFR Călători" - SA, activitatea de formare profesională s-a axat în principal pe:

- menținerea competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate;
- verificarea profesională periodică realizată prin evaluarea pentru confirmarea periodică a competențelor profesionale;

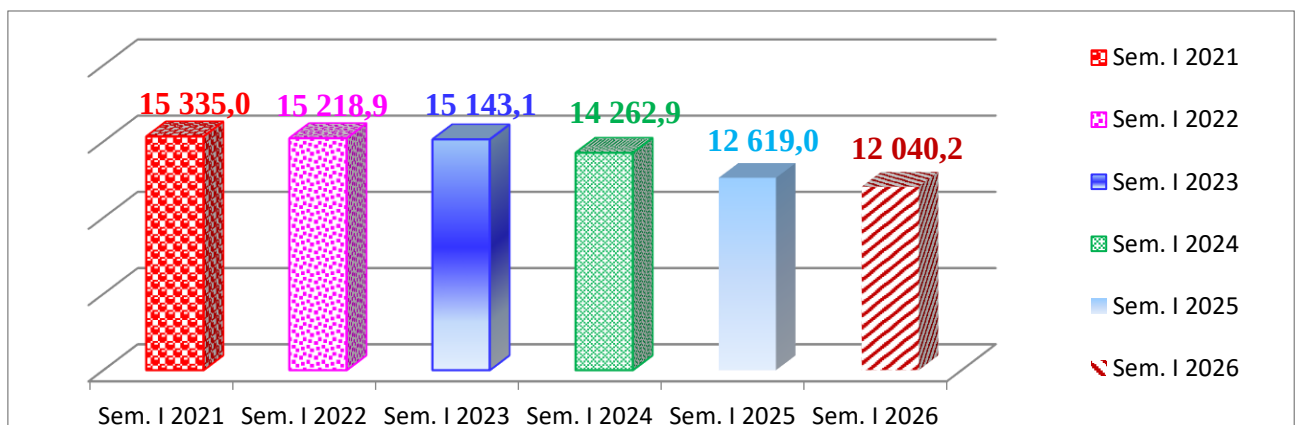
- pregătirea prin programe de formare profesională organizate de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER;
  - pregătirea prin programe de formare profesională organizate de furnizori de formare profesională, alții decât Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară - CENAFER;
  - pregătirea prin cursuri organizate de SNTFC "CFR Călători"-SA, conform reglementărilor în vigoare.
- În intervalul analizat, formarea profesională a personalului s-a realizat atât extern, cât și intern, astfel:
- Formare profesionala externa s-a realizat la:
    - Centrul National de Calificare si Instruire Feroviara- CENAFER, organism national specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure formarea – calificarea, perfecționarea și verificarea profesională periodică a personalului cu atribuții în siguranța circulației în transportul feroviar, securitatea transporturilor și calitatea serviciilor feroviare;
    - alți furnizori de formare profesionala, conform reglementarilor legale in vigoare.
  - Formarea profesională internă s-a realizat:
    - în centrele de instruire, organizate conform O.M.T.I. nr. 815/2010;
    - în cadrul societății conform reglementărilor interne;
    - în centrele proprii de formare a mecanicilor de locomotivă, autorizate conform Ordinului M.T. nr. 615/2015;
    - în centrele proprii de formare-calificare autorizate conform Ordinului M.T.C.T. nr. 2261/2005.

### 5.3.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

#### 5.3.3.1 Consumul de motorină

Pentru perioada analizată comparativ, primul semestru din anii 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 și 2026, consumul de motorină pentru tracțiunea trenurilor de călători cu remorcare diesel a cunoscut o evoluție constant în scădere, cu valori semnificative (-4,8% în semestrul I 2026), comparativ cu aceeași perioadă din anul anterior.

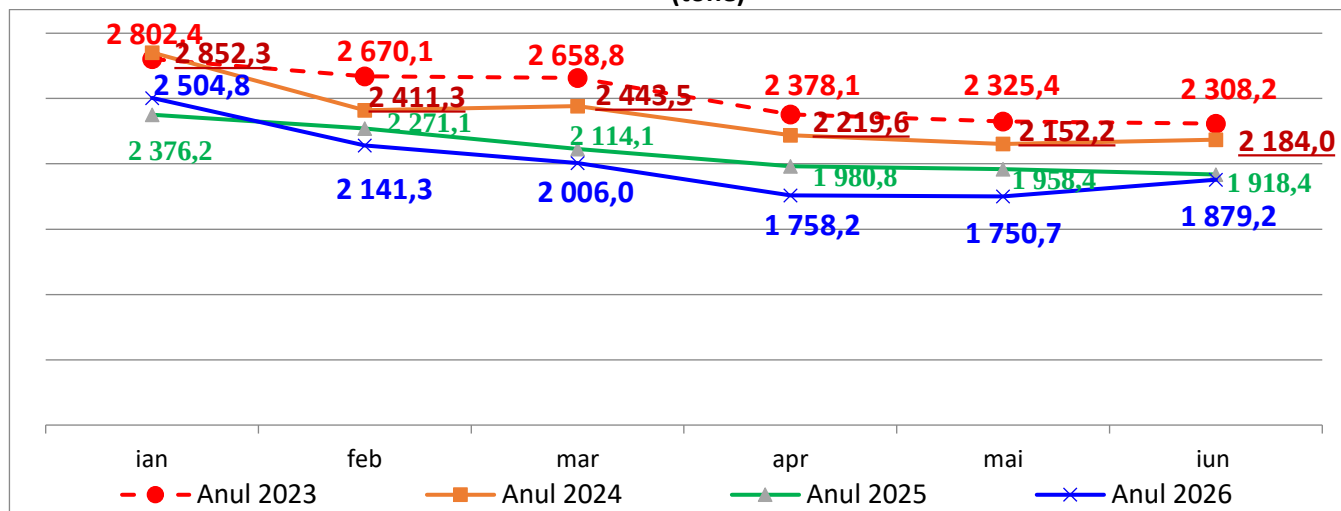
**Evoluția consumului total de motorină (în tone) înregistrat comparativ pe semestrul I, anii 2021÷2026**



**Evoluția consumului lunar de motorină în semestrul I perioada 2021 ÷ 2026 (tone)**

| Perioada    | Ian.    | Feb.    | Mar.    | Apr.    | Mai     | Iun.    | Total sem. I |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|
| Sem. I 2021 | 2.861,7 | 2.629,2 | 2.789,2 | 2.432,4 | 2.294,3 | 2.328,2 | 15.335,0     |
| Sem. I 2022 | 2.903,7 | 2.496,8 | 2.750,7 | 2.298,5 | 2.323,8 | 2.445,4 | 15.218,9     |
| Sem. I 2023 | 2.802,4 | 2.670,1 | 2.658,8 | 2.378,1 | 2.325,4 | 2.308,2 | 15.143,1     |
| Sem. I 2024 | 2.852,3 | 2.411,3 | 2.443,5 | 2.219,6 | 2.152,2 | 2.184,0 | 14.262,9     |
| Sem. I 2025 | 2.376,2 | 2.271,1 | 2.114,1 | 1.980,8 | 1.958,4 | 1.918,4 | 12.619,0     |
| Sem. I 2026 | 2.504,8 | 2.141,3 | 2.006,0 | 1.758,2 | 1.750,7 | 1.879,2 | 12.040,2     |

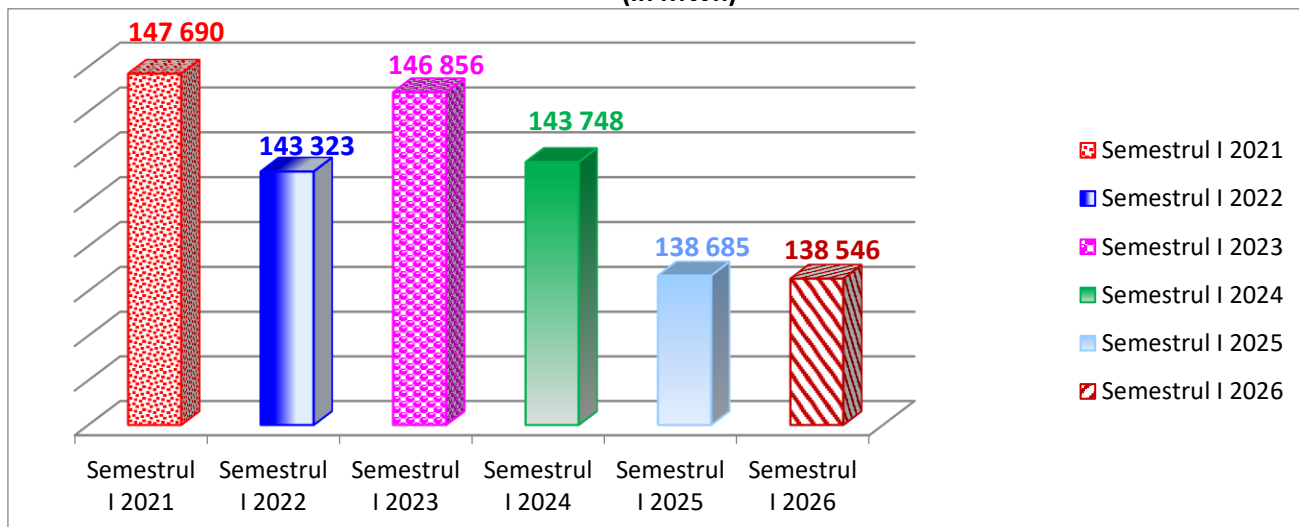
**Graficul evoluției consumului lunar de motorină în semestrul I anii 2023, 2024, 2025 și 2026 (tone)**



### 5.3.3.2 Consumul de energie electrică pentru tracțiune

În primele 6 luni ale anului 2026, s-au consumat pentru remorcarea trenurilor de călători cu tracțiune electrică 138.546 MWh, mai puțin cu 0,1% decât în aceeași perioadă a anului 2025, când au fost consumați 138.685 MWh.

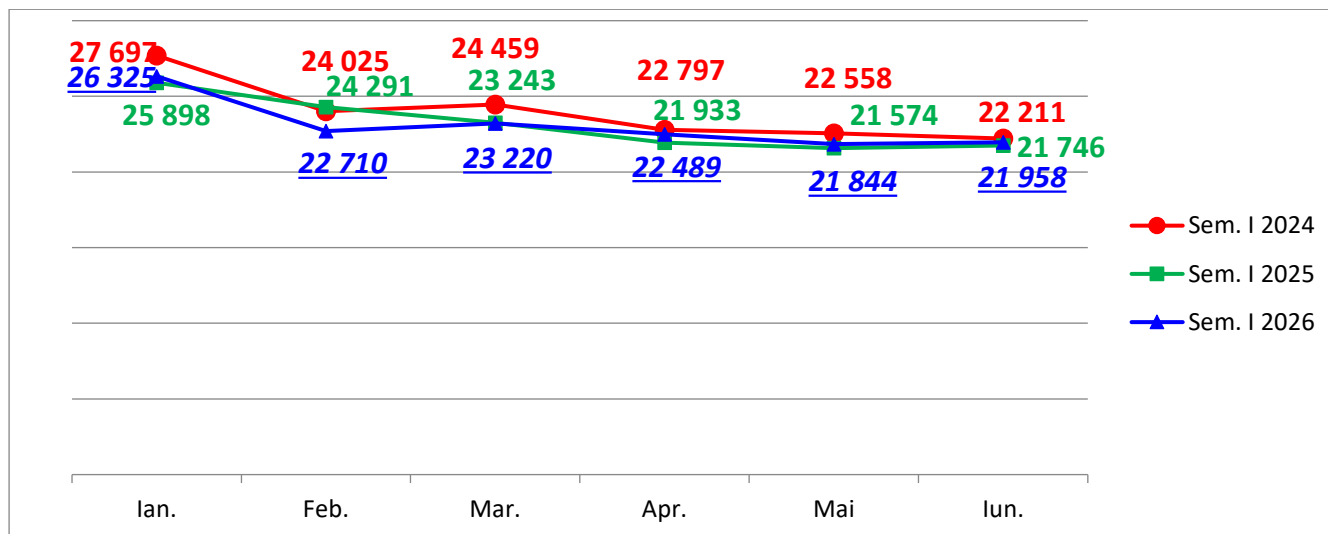
**Evoluția consumului de energie electrică înregistrat comparativ pe primele 6 luni, anii 2021÷2026 (în MWh)**



**Evoluția lunară a consumului lunar de energie pentru tracțiunea electrică a trenurilor de călători (în MWh)**

|                  | Ian.   | Feb.   | Mar.   | Apr.   | Mai    | Iun.   | Total sem. I |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|
| Semestrul I 2021 | 26.882 | 26.882 | 26.410 | 23.453 | 22.261 | 21.802 | 147.690      |
| Semestrul I 2022 | 25.554 | 23.131 | 24.690 | 23.657 | 22.965 | 23.326 | 143.323      |
| Semestrul I 2023 | 26.885 | 25.155 | 24.392 | 24.225 | 23.553 | 22.646 | 146.856      |
| Semestrul I 2024 | 27.697 | 24.025 | 24.459 | 22.797 | 22.558 | 22.211 | 143.748      |
| Semestrul I 2025 | 25.898 | 24.291 | 23.243 | 21.933 | 21.574 | 21.746 | 138.685      |
| Semestrul I 2026 | 26.325 | 22.710 | 23.220 | 22.489 | 21.844 | 21.958 | 138.546      |

**Graficul evoluției consumului lunar de energie electrică în semestrul I anii 2024, 2025 și 2026  
(în MWh)**



## 5.4 INVESTIȚII

### 5.4.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

Realizările la 30.06.2026 pentru investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile sunt cuprinse în Programul de investiții *"Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători"*, finanțat prin *Planul Național de Redresare și Reziliență al României, pentru perioada 2023-2026*, după cum urmează:

- A.** pentru cele 55 locomotive electrice, ca urmare a finalizării procedurile de achiziție, au fost încheiate următoarele contracte:
- contractul nr. 377/19.12.2023 încheiat cu S.C. SOFTRONIC S.R.L. Craiova pentru modernizarea unei cantități de 19 locomotive electrice de 5100 kW. Au fost livrate din modernizare toate 19 locomotive;
  - contractul nr. 378/19.12.2023 încheiat cu S.C. RELOC S.A. Craiova pentru modernizarea unei cantități de 19 locomotive electrice de 5100 kW. Au fost livrate din modernizare toate 19 locomotive;
  - contractul nr. 379/19.12.2023 încheiat cu SCRL Brașov S.A. – filiala SNTFC pentru modernizarea unei cantități de 17 locomotive electrice de 3400 kW. Au fost livrate din modernizare 13 locomotive și se afla pe fluxul de modernizare 4 locomotive.
- B.** pentru cele 20 locomotive diesel-hidraulice de 1250 CP destinate pentru serviciul de manevră care fac obiectul modernizării prin conversie în locomotive electrice pe baterii plug-in, ca urmare a finalizării procedurii de achiziție, a fost încheiat contractul nr. 380/19.12.2023 cu S.C.R.L. Brașov S.A. – filiala CFR Călători. Au fost livrate din modernizare 13 locomotive și se afla pe fluxul de modernizare 7 locomotive.
- C.** pentru cele 139 de vagoane care fac obiectul modernizării, procedurile de achiziție au fost finalizate și au fost încheiate următoarele contracte:

- contractul nr.387/19.12.2023 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantități de 10 vagoane seria 8976. La data elaborării prezentului raport sunt livrate doua vagoane;
- contractul nr.10/11.01.2024 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantități de 30 vagoane seria 1976. La data elaborării prezentului raport au fost livrate 27 vagoane din 30 contractate;
- Contractul 386/19.12.2026 încheiat cu SC Atelierele CFR Grivita SA pentru modernizarea a 10 vagoane clasa I seria 1976 – contractul a fost finalizat;
- contractul nr.381/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 6 vagoane seria 7180. La data elaborării prezentului raport pe fluxul de modernizare se află un vagon;
- contractul nr.382/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 14 vagoane seria 2190 transformat în cusetă. La data elaborării prezentului raport a fost livrat un vagon;
- contractul nr.383/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 27 vagoane seria 2190. La data elaborării prezentului raport contractul a fost finalizat;
- contractul nr.384/19.12.2023 încheiat cu S.C. ELECTROPUTERE VFU Pașcani S.A. pentru modernizarea unei cantități de 20 vagoane seria 2076 cu facilitati PMR. La data elaborării prezentului raport contractul a fost finalizat;
- contractul nr.385/19.12.2023 încheiat cu S.C. ELECTROPUTERE VFU Pașcani S.A. pentru modernizarea unei cantități de 22 vagoane seria 2076. La data elaborării prezentului raport contractul a fost finalizat.

## 5.4.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

În trimestrul II 2026 CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate de la bugetul de stat.

## 5.4.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI PROPRII

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, CFR Călători este certificată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ca Entitate Responsabilă cu Întreținerea vehiculelor feroviare și, de asemenea, este certificată pentru efectuarea funcțiilor de întreținere: dezvoltarea întreținerii, gestionarea întreținerii parcului și efectuarea întreținerii și deține certificatele de conformitate NEI RO/31/0021/0001 (ERI), respectiv NEI RO/33/0022/0015 (pentru funcții de întreținere).

**Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare remorcate la 30.06.2026:**

|                                                                      |                  |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>Proiect buget alocat pentru investiții vagoane 2026 [mii lei]</b> | <b>-</b>         |
| Valoare contracte în derulare Sem. I 2026 [mii lei]                  | -                |
| Facturat Sem. I 2026 [mii lei]                                       | -                |
| <b>Proiect buget alocat pentru reparații vagoane 2026 [mii lei]</b>  | <b>86.000,00</b> |
| Valoare contracte în derulare Sem. I 2026 [mii lei]                  | 163.650,24       |
| Facturat Sem. I 2026 [mii lei]                                       | 28.068,70        |

**Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare motoare la 30.06.2026:**

|                                                                                       | Modernizări locomotive | Întreținere și reparații tracțiune |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------------------------------|
| <b>Proiect buget alocat pentru investiții locomotive 2026 [mii lei]</b>               | -                      | -                                  |
| Valoare contracte în derulare Sem. I 2026 [mii lei]                                   | -                      | -                                  |
| Facturat Sem. I 2026 [mii lei]                                                        | -                      | -                                  |
| <b>Proiect buget alocat pentru reparații material rulant motor 2026 [mii lei] (*)</b> | <b>105.720</b>         | <b>21.500</b>                      |
| Valoare contracte în derulare Sem. I 2026 [mii lei]                                   | 85.633                 | 37.176                             |
| Facturat Sem. I 2026 [mii lei]                                                        | 15.542,14              | 8.296                              |

(\*) Situația de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 80,74 mil lei.

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

Art. 52 din O.U.G. nr. 109/2011 prevede următoarele obligații ale consiliului de administrație:

„Art. 52 - (1) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul convoacă adunarea generală a acționarilor pentru aprobarea oricărei tranzacții dacă aceasta are, individual sau într-o serie de tranzacții încheiate, o valoare mai mare de 10% din valoarea activelor nete ale întreprinderii publice sau mai mare de 10% din cifra de afaceri a întreprinderilor publice potrivit ultimelor situații financiare auditate, cu administratorii ori directorii sau, după caz, cu membrii consiliului de supraveghere ori a directoratului, cu angajații, cu acționarii care dețin controlul asupra societății sau cu o societate controlată de aceștia.(...)”

...

(3) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul informează acționarii, în cadrul primei adunări generale a acționarilor ce urmează încheierii actului juridic, asupra oricărei tranzacții încheiate de întreprinderea publică cu:

a) persoanele prevăzute la alin.(1) și (2), dacă valoarea tranzacției este sub nivelul stabilit la alin. (1);

b) o altă întreprindere publică tutelară, dacă tranzacția are o valoare, individual sau într-o serie de tranzacții, de cel puțin echivalentul în lei a 100.000 euro.(...)

(6) În rapoartele semestriale și anuale ale consiliului de administrație sau, după caz, ale directoratului se vor menționa, într-un capitol special, actele juridice încheiate în condițiile alin. (1) și (3), precizându-se următoarele elemente: părțile care au încheiat actul juridic, data încheierii și natura actului, descrierea obiectului acestuia, valoarea totală a actului juridic, creanțele reciproce, garanțiile constituite, termenele și modalitățile de plată, precum și alte elemente esențiale și semnificative în legătură cu aceste acte juridice.

În rapoarte se vor menționa și orice alte informații necesare pentru determinarea efectelor actelor juridice respective asupra situației financiare a societății. În cazul întreprinderilor publice ale căror acțiuni sunt tranzacționate pe o piață reglementată se aplică și legislația specifică.”

Tabelul următor prezintă sintetic situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din O.U.G. nr. 109/2011, derulate și finalizate în perioada 1.01 – 30.06.2025.

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

| Societatea / institutia publica cu care SNTFC "CFR Calatori" SA a incheiat tranzactia | Actul Juridic. Denumire act juridic nr. / data | Obiectul tranzactiei                                                                                                                     | Valoare tranzactie (lei fara TVA)                       | Garantii (GBE)   | Termen de plata / modalitati | Data finalizare contract | Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzactiei | Observatii                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SCRL Brasov SA                                                                        | 20/31.01.2025                                  | Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Calatori" SA                                                     | 191,422,964.21 RON                                      | 9,571,148.21 RON | 30 zile / OP                 | 30.04.2026               | SIRMR/10/74/28.01.2025                                  | „CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A. |
| SCRL Brasov SA                                                                        | 67/27.02.2026                                  | Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Calatori" SA                                                     | 159,929,640.00 RON                                      | 7,996,482.00 RON | 30 zile / OP                 | 30.04.2027               | SIRMR/10/230/23.02.2026                                 | „CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A. |
| SCRL Brasov SA                                                                        | 79/18.03.2024                                  | Servicii de reparații prin depresare a osiilor pentru automotoarele Desiro SR 20D, servicii de mare complexitate, cu caracter industrial | 1,000,000.00 RON                                        | 50,000.00 RON    | 30 zile / OP                 | 12/31/2026               | DMR3/1/104/01.03.2024                                   | „CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A. |
| SCRL Brasov SA                                                                        | 77/07.04.2025                                  | Servicii de reparații de mare complexitate, cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.                                 | 7,000,000 lei<br>Valoare contract, contract in derulare | 350,000.00 RON   | 30 zile / OP                 | 1/31/2027                | SIRMR9/347/02.04.2025                                   | „CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A. |

## CAPITOLUL 6

### REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

#### 6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

##### 6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 5 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi**

| Cod     | Denumire indicator                                                    | UM          | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|---------|-----------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------------------|---------------|
|         |                                                                       |             |               | 2025                      | 2026          |
| I.      | Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății |             |               |                           |               |
| I.1     | Compensația de serviciu public necesară                               |             |               |                           |               |
| I.1.1.  | Total servicii                                                        | mii lei     | m             | 995 707,000               | 1 246 967,000 |
| I.1.2.  | Servicii intercity                                                    | mii lei     | m             | 39 828,280                | 62 348,369    |
| I.1.3.  | Servicii interregio                                                   | mii lei     | m             | 378 368,660               | 436 438,202   |
| I.1.4.  | Servicii regio                                                        | mii lei     | m             | 577 510,060               | 748 180,429   |
| I.2     | Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii  |             |               |                           |               |
| I.2.1.  | Total servicii                                                        | mii lei     | m             | 884 632,000               | 1 105 132,000 |
| I.2.2.  | Servicii intercity                                                    | mii lei     | m             | 35 385,280                | 55 256,600    |
| I.2.3.  | Servicii interregio                                                   | mii lei     | m             | 336 160,160               | 386 796,200   |
| I.2.4.  | Servicii regio                                                        | mii lei     | m             | 513 086,560               | 663 079,200   |
| I.3     | Gradul de acoperire a necesităților de finanțare pentru compensația   |             |               |                           |               |
| I.3.1.  | Total servicii                                                        | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
| I.3.2.  | Servicii intercity                                                    | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
| I.3.3.  | Servicii interregio                                                   | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
| I.3.4.  | Servicii regio                                                        | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
| I.4     | Compensația unitară acordată                                          |             |               |                           |               |
| I.4.1.  | Total servicii                                                        | lei/tren-km | m             | 41,42                     | 52,64         |
| I.4.2.  | Servicii intercity                                                    | lei/tren-km | m             | 46,23                     | 50,65         |
| I.4.3.  | Servicii interregio                                                   | lei/tren-km | m             | 41,30                     | 47,08         |
| I.4.4.  | Servicii regio                                                        | lei/tren-km | m             | 41,19                     | 56,73         |
| I.5     | Facilități de transport                                               |             |               |                           |               |
| I.5.1.  | Fonduri publice necesare pentru acoperirea tarifelor aferente         | mii lei     | m             | 0,000                     | 0,000         |
| I.5.2.  | Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente         | mii lei     | m             | 198 321,000               | 177 859,000   |
| I.5.3.  | Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de            | %           | m             | N.A.                      | N.A.          |
| I.6     | Finanțarea din fonduri publice                                        |             |               |                           |               |
| I.6.1.  | Total finanțare necesară                                              | mii lei     | m             | 995 707,000               | 1 246 967,000 |
| I.6.2.  | Total finanțare asigurată                                             | mii lei     | m             | 1 082 953,000             | 1 282 991,000 |
| I.6.3.  | Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice  | %           | m             | 108,76%                   | 102,89%       |
| II.     | Indicatori privind realizarea veniturilor proprii                     |             |               |                           |               |
| II.0    | Venituri proprii prevăzute în buget                                   |             |               |                           |               |
| II.0.1. | Total venituri proprii                                                | mii lei     | aux           | 667 700,000               | 0,000         |

| Cod   | Denumire indicator                                           | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|-------|--------------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|---------------|
|       |                                                              |         |               | 2025                      | 2026          |
|       | II.0.2. Servicii intercity                                   | mii lei | aux           | 45 600,000                | 0,000         |
|       | II.0.3. Servicii interregio                                  | mii lei | aux           | 416 100,000               | 0,000         |
|       | II.0.4. Servicii regio                                       | mii lei | aux           | 108 300,000               | 0,000         |
|       | II.0.5. Total venituri servicii transport                    | mii lei | aux           | 570 000,000               | 0,000         |
|       | II.0.6. Alte venituri proprii                                | mii lei | aux           | 97 700,000                | 0,000         |
| II.1  | Venituri proprii realizate                                   |         |               |                           |               |
|       | II.1.1. Total venituri proprii                               | mii lei | m             | 580 605,232               | 604 906,000   |
|       | II.1.2. Servicii intercity                                   | mii lei | m             | 44 125,561                | 61 435,000    |
|       | II.1.3. Servicii interregio                                  | mii lei | m             | 370 805,804               | 350 540,000   |
|       | II.1.4. Servicii regio                                       | mii lei | m             | 75 249,867                | 86 110,000    |
|       | II.1.5. Total venituri servicii transport                    | mii lei | m             | 490 181,232               | 498 085,000   |
|       | II.1.6. Alte venituri proprii                                | mii lei | m             | 90 424,000                | 106 821,000   |
| II.2  | Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget |         |               |                           |               |
|       | II.2.1. Total venituri proprii                               | %       | P             | 86,96%                    | N.A.          |
|       | II.2.2. Servicii intercity                                   | %       | m             | 96,77%                    | N.A.          |
|       | II.2.3. Servicii interregio                                  | %       | m             | 89,11%                    | N.A.          |
|       | II.2.4. Servicii regio                                       | %       | m             | 69,48%                    | N.A.          |
|       | II.2.5. Total venituri servicii transport                    | %       | m             | 86,00%                    | N.A.          |
|       | II.2.6. Alte venituri proprii                                | %       | m             | 92,55%                    | N.A.          |
|       | II.3.0. Cifra de afaceri realizată                           | mii lei | aux           | 1 383 999,014             | 1 665 584,098 |
| II.3  | Rata de creștere a cifrei de afaceri                         | %       | P             | -13,25%                   | 20,35%        |
| III.  | Indicatori privind cheltuielile                              |         |               |                           |               |
| III.0 | Cheltuieli prevăzute în buget                                |         |               |                           |               |
|       | III.0.1. Total cheltuieli                                    | mii lei | aux           | 1 850 815,000             | 0,000         |
|       | III.0.2. Cheltuieli de exploatare                            | mii lei | aux           | 1 836 115,000             | 0,000         |
|       | III.0.3. Cheltuieli financiare                               | mii lei | aux           | 14 700,000                | 0,000         |
|       | III.0.4. Cheltuieli excepționale                             | mii lei | aux           | 0,000                     | 0,000         |
|       | III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat              | mii lei | aux           | 0,000                     | 0,000         |
| III.1 | Cheltuieli realizate                                         |         |               |                           |               |
|       | III.1.1. Total cheltuieli                                    | mii lei | m             | 1 698 976,000             | 1 718 613,000 |
|       | III.1.2. Cheltuieli de exploatare                            | mii lei | m             | 1 685 231,000             | 1 706 165,000 |
|       | III.1.3. Cheltuieli financiare                               | mii lei | m             | 13 745,000                | 12 448,000    |
|       | III.1.4. Cheltuieli excepționale                             | mii lei | m             | 0,000                     | 0,000         |
|       | III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat              | mii lei | m             | 0,000                     | 0,000         |
| III.2 | Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget       |         |               |                           |               |
|       | III.2.1. Total cheltuieli                                    | %       | m             | 91,80%                    | N.A.          |
|       | III.2.2. Cheltuieli de exploatare                            | %       | P             | 91,78%                    | N.A.          |
|       | III.2.3. Cheltuieli financiare                               | %       | m             | 93,50%                    | N.A.          |
|       | III.2.4. Cheltuieli excepționale                             | %       | m             | N.A.                      | N.A.          |
|       | III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat              | %       | m             | N.A.                      | N.A.          |
| III.3 | Structura cheltuielilor de exploatare                        |         |               |                           |               |
|       | III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura                        | mii lei | m             | 250 004,000               | 254 574,000   |
|       | III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant                     | mii lei | m             | 121 164,000               | 117 404,000   |
|       | III.3.3. Cheltuieli cu energia                               | mii lei | m             | 107 716,000               | 128 006,000   |
|       | III.3.4. Cheltuieli cu personalul                            | mii lei | m             | 815 819,000               | 775 787,000   |
|       | III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare                       | mii lei | m             | 390 528,000               | 430 394,000   |
| IV.   | Indicatori privind rezultatele                               |         |               |                           |               |
| IV.0  | Rezultat brut prevăzut în buget                              | mii lei | aux           | -231 042,000              | 0,000         |
| IV.1  | Rezultat brut realizat                                       | mii lei | m             | -233 739,000              | 36 592,000    |
| IV.2  | Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget         | %       | m             | 98,83%                    | 100,00%       |
| V.    | Indicatori privind creanțele și datoriile                    |         |               |                           |               |
| V.1   | Creanțe                                                      |         |               |                           |               |
|       | V.1.1. Total creanțe                                         | mii lei | P             | 200 045,000               | 205 755,000   |

| Cod     | Denumire indicator                                                 | UM                  | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|---------|--------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------|---------------------------|---------------|
|         |                                                                    |                     |               | 2025                      | 2026          |
|         | V.1.2. Creanțe comerciale                                          | mii lei             | m             | 109 303,000               | 101 816,000   |
|         | V.1.3. Alte creanțe                                                | mii lei             | m             | 90 742,000                | 103 939,000   |
| V.2     | Datorii                                                            |                     |               |                           |               |
|         | V.2.1. Total datorii                                               | mii lei             | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000 |
|         | V.2.2. Datorii pe termen lung                                      | mii lei             | P             | 301 339,000               | 0,000         |
| VI.     | Indicatori privind productivitatea                                 |                     |               |                           |               |
| VI.1    | Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu | mii lei/persoană/an | P             | 142,370                   | 178,050       |
| VII.    | Indicatori privind politica de investiții                          |                     |               |                           |               |
| VII.1   | CapEx (Cheltuieli de capital)                                      | mii lei             | P             | 168 920,000               | 610 755,000   |
| VII.2   | Total active                                                       | mii lei             | m             | 1 173 674,462             | 3 678 321,000 |
| VII.3   | Rata cheltuielilor de capital                                      | %                   | P             | 14,39%                    | 16,60%        |
| VII.4   | Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare                          | mii lei             | m             | 0,000                     | 0,000         |
| VII.5   | Rata cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare                  | %                   | m             | 0,00%                     | 0,00%         |
| VIII.   | Indicatori referitori la finanțare                                 |                     |               |                           |               |
| VIII.1  | Active curente (circulante)                                        | mii lei             | m             | 316 830,000               | 503 679,000   |
| VIII.2  | Datorii curente (< 1 an)                                           | mii lei             | m             | 1 074 398,000             | 1 212 808,000 |
| VIII.3  | Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă                   | %                   | P             | 29,49%                    | 41,53%        |
| VIII.4  | Stocuri                                                            | mii lei             | m             | 80 757,000                | 74 896,000    |
| VIII.5  | Lichiditatea imediată / Test Acid                                  | %                   | P             | 21,97%                    | 35,35%        |
| VIII.6  | Levierul                                                           | %                   | P             | 117,22%                   | 32,97%        |
|         | Datorii totale                                                     | mii lei             | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000 |
|         | Total active                                                       | mii lei             | m             | 1 173 674,462             | 3 678 321,000 |
| VIII.7  | Profit net                                                         | mii lei             | m             | 0,000                     | 30 878,000    |
| VIII.8  | Cheltuieli cu dobânzi                                              | mii lei             | m             | 13 554,000                | 12 182,000    |
| VIII.9  | Cheltuieli cu impozite                                             | mii lei             | m             | 5 095,000                 | 22 632,000    |
| VIII.10 | Cheltuieli cu deprecierea                                          | mii lei             | m             | 0,000                     | 0,000         |
| VIII.11 | Cheltuieli cu amortizarea                                          | mii lei             | m             | 161 354,000               | 164 895,000   |
|         | Datorii totale                                                     | mii lei             | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000 |
| VIII.12 | EBITDA                                                             | mii lei             | m             | 180 003,000               | 230 587,000   |
| VIII.13 | Raportul dintre datorii și EBITDA                                  | nr                  | P             | 7,64                      | 5,26          |
| IX.     | Indicatori referitori la operațiuni                                |                     |               |                           |               |
| IX.1    | Cifra de afaceri netă                                              | mii lei             | m             | 1 383 999,000             | 1 665 584,098 |
| IX.2    | Valoarea medie a tuturor activelor                                 | mii lei             | m             | 1 315 415,231             | 2 425 997,731 |
| IX.3    | Rata de rotație a activelor                                        | %                   | P             | 105,21%                   | 68,66%        |
| IX.4    | Valoarea stoc                                                      | mii lei             | m             | 80 757,000                | 74 896,000    |
| IX.5    | Valoarea medie stoc                                                | mii lei             | m             | 92 252,000                | 77 826,500    |
| IX.6    | Rata de rotație a stocurilor                                       | %                   | P             | 1500,24%                  | 2140,12%      |
| IX.7    | Valoare medie creanțe                                              | mii lei             | m             | 205 208,000               | 202 900,000   |
| IX.8    | Rata de rotație a creanțelor                                       | %                   | P             | 674,44%                   | 820,89%       |
| X.      | Indicatori referitori la rentabilitate                             |                     |               |                           |               |
| X.1     | Capital propriu                                                    | mii lei             | m             | 438 910,000               | 646 945,000   |
| X.2     | Rentabilitatea capitalului propriu                                 | %                   | P             | 0,00%                     | 4,77%         |
| X.3     | Rentabilitatea activelor                                           | %                   | P             | 0,00%                     | 0,84%         |
| X.4     | Profit din exploatare                                              | mii lei             | m             | 0,000                     | 48 862,000    |
| X.5     | Marja profitului din exploatare                                    | %                   | P             | 0,00%                     | 2,93%         |
| X.6     | Marja netă a profitului                                            | %                   | P             | 0,00%                     | 1,85%         |
| X.7     | Rata de creștere a profitului net                                  | %                   | P             | 113,96%                   | 115,66%       |
| XI.     | Indicatori referitori la politica de dividende                     |                     |               |                           |               |
| XI.1    | Dividende plătite                                                  | mii lei             | m             | 0,000                     | 0,000         |
| XI.2    | Rata de plată a dividendelor                                       | %                   | P             | N.A.                      | 0,00%         |

## 6.1.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi**

| Cod             | Denumire indicator                                                                       | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                       |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|-----------------------|
|                 |                                                                                          |                 |               | 2025                      | 2026                  |
| <b>A.</b>       | <b>Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători</b> |                 |               |                           |                       |
| <b>A.1</b>      | Călători expediați                                                                       |                 |               |                           |                       |
| <b>A.1.1.</b>   | Total servicii                                                                           | mii călători    | <b>P</b>      | <b>24 259,318</b>         | <b>21 959,901</b>     |
| <b>A.1.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | mii călători    | m             | 24 162,638                | 21 822,759            |
| <b>A.1.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | mii călători    | m             | 96,680                    | 137,142               |
| <b>A.1.2.</b>   | Servicii intercity                                                                       | mii călători    | m             | 488,557                   | 826,435               |
| <b>A.1.2.1.</b> | Servicii intercity - feroviar                                                            | mii călători    | m             | 488,557                   | 826,435               |
| <b>A.1.2.2.</b> | Servicii intercity - auto                                                                | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000                 |
| <b>A.1.3.</b>   | Servicii interregio                                                                      | mii călători    | m             | 8 508,382                 | 7 501,631             |
| <b>A.1.3.1.</b> | Servicii interregio - feroviar                                                           | mii călători    | m             | 8 494,045                 | 7 485,990             |
| <b>A.1.3.2.</b> | Servicii interregio - auto                                                               | mii călători    | m             | 14,337                    | 15,641                |
| <b>A.1.4.</b>   | Servicii regio                                                                           | mii călători    | m             | 15 262,379                | 13 631,835            |
| <b>A.1.4.1.</b> | Servicii regio - feroviar                                                                | mii călători    | m             | 15 180,036                | 13 510,334            |
| <b>A.1.4.2.</b> | Servicii regio - auto                                                                    | mii călători    | m             | 82,343                    | 121,501               |
| <b>A.2</b>      | Parcursul total al călătorilor                                                           |                 |               |                           |                       |
|                 | Distribuire pe categorii de servicii                                                     |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.1.</b>   | Total servicii                                                                           | mii călători-km | <b>P</b>      | <b>2 102 702,127</b>      | <b>1 902 057,687</b>  |
| <b>A.2.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | mii călători-km | m             | 2 101 205,544             | 1 894 106,262         |
| <b>A.2.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | mii călători-km | m             | 1 496,583                 | 7 951,425             |
| <b>A.2.2.</b>   | Servicii intercity                                                                       | mii călători-km | m             | 107 688,973               | 149 626,718           |
| <b>A.2.2.1.</b> | Servicii intercity - feroviar                                                            | mii călători-km | m             | 107 688,973               | 149 626,718           |
| <b>A.2.2.2.</b> | Servicii intercity - auto                                                                | mii călători-km | m             | 0,000                     | 0,000                 |
| <b>A.2.3.</b>   | Servicii interregio                                                                      | mii călători-km | m             | 1 267 475,933             | 1 116 679,180         |
| <b>A.2.3.1.</b> | Servicii interregio - feroviar                                                           | mii călători-km | m             | 1 265 979,350             | 1 115 389,561         |
| <b>A.2.3.2.</b> | Servicii interregio - auto                                                               | mii călători-km | m             | 1 496,583                 | 1 289,619             |
| <b>A.2.4.</b>   | Servicii regio                                                                           | mii călători-km | m             | 727 537,221               | 635 751,789           |
| <b>A.2.4.1.</b> | Servicii regio - feroviar                                                                | mii călători-km | m             | 727 537,221               | 629 089,983           |
| <b>A.2.4.2.</b> | Servicii regio - auto                                                                    | mii călători-km | m             | 0,000                     | 6 661,806             |
|                 | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                                         |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.5.0.</b> | Rame electrice                                                                           | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.6.0.</b> | Locomotive electrice                                                                     | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.7.0.</b> | Rame diesel / Automotoare                                                                | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.8.0.</b> | Locomotive diesel                                                                        | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>Total</b>    |                                                                                          | mii călători-km |               | 0,000                     | 0,000                 |
|                 | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate                                    |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.5.</b>   | Rame electrice                                                                           | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.6.</b>   | Locomotive electrice                                                                     | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.7.</b>   | Rame diesel / Automotoare                                                                | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.8.</b>   | Locomotive diesel                                                                        | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.3</b>      | Parcursul total al trenurilor (contractat)                                               |                 |               |                           |                       |
| <b>A.3.0.1.</b> | Total servicii                                                                           | tren-km         | aux           | 23 153 645,000            | 22 428 575,811        |
| <b>A.3.0.2.</b> | Servicii intercity                                                                       | tren-km         | aux           | 768 528,000               | 1 092 741,318         |
| <b>A.3.0.3.</b> | Servicii interregio                                                                      | tren-km         | aux           | 8 358 402,000             | 8 654 514,614         |
| <b>A.3.0.4.</b> | Servicii regio                                                                           | tren-km         | aux           | 14 026 715,000            | 12 681 319,879        |
|                 | Parcursul total al trenurilor (realizat)                                                 |                 |               |                           |                       |
|                 | Distribuire pe categorii de servicii                                                     |                 |               |                           |                       |
| <b>A.3.1.</b>   | Total servicii                                                                           | tren-km         | <b>P</b>      | <b>21 491 502,205</b>     | <b>21 803 692,190</b> |
| <b>A.3.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | tren-km         | m             | 20 993 714,572            | 20 995 714,415        |
| <b>A.3.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | tren-km         | m             | 497 787,633               | 807 977,775           |

| Cod | Denumire indicator                                                | UM             | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                |
|-----|-------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|----------------|
|     |                                                                   |                |               | 2025                      | 2026           |
|     | A.3.2. Servicii intercity                                         | tren-km        | m             | 765 352,774               | 1 091 015,546  |
|     | A.3.2.1. Servicii intercity - feroviar                            | tren-km        | m             | 765 352,774               | 1 091 015,546  |
|     | A.3.2.2. Servicii intercity - auto                                | tren-km        | m             | 0,000                     | 0,000          |
|     | A.3.3. Servicii interregio                                        | tren-km        | m             | 8 270 545,822             | 8 405 209,216  |
|     | A.3.3.1. Servicii interregio - feroviar                           | tren-km        | m             | 8 160 447,866             | 8 215 373,304  |
|     | A.3.3.2. Servicii interregio - auto                               | tren-km        | m             | 110 097,956               | 189 835,912    |
|     | A.3.4. Servicii regio                                             | tren-km        | m             | 12 455 603,609            | 12 307 467,428 |
|     | A.3.4.1. Servicii regio - feroviar                                | tren-km        | m             | 12 067 913,932            | 11 689 325,565 |
|     | A.3.4.2. Servicii regio - auto                                    | tren-km        | m             | 387 689,677               | 618 141,863    |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                  |                |               |                           |                |
|     | A.3.5. Rame electrice                                             | tren-km        | m             | 104 600,500               | 1 185 459,900  |
|     | A.3.6. Locomotive electrice                                       | tren-km        | m             | 13 706 043,020            | 12 701 941,000 |
|     | A.3.7. Rame diesel / Automotoare                                  | tren-km        | m             | 4 133 799,600             | 7 290 275,200  |
|     | A.3.8. Locomotive diesel                                          | tren-km        | m             | 3 002 290,600             | 2 666 291,400  |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate             |                |               |                           |                |
|     | A.3.9. Rame electrice                                             | tren-km        | aux           | 104 600,500               | 1 185 459,900  |
|     | A.3.10. Locomotive electrice                                      | tren-km        | aux           | 13 736 938,206            | 11 105 262,910 |
|     | A.3.11. Rame diesel / Automotoare                                 | tren-km        | aux           | 4 143 117,717             | 6 373 862,293  |
|     | A.3.12. Locomotive diesel                                         | tren-km        | aux           | 3 009 058,150             | 2 331 129,313  |
| A.4 | Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate |                |               |                           |                |
|     | A.4.1. Total servicii                                             | %              | m             | 92,82%                    | 97,21%         |
|     | A.4.2. Servicii intercity                                         | %              | m             | 99,59%                    | 99,84%         |
|     | A.4.3. Servicii interregio                                        | %              | m             | 98,95%                    | 97,12%         |
|     | A.4.4. Servicii regio                                             | %              | m             | 88,80%                    | 97,05%         |
| A.5 | Distanța medie a călătoriilor                                     |                |               |                           |                |
|     | A.5.1. Total servicii                                             | km             | m             | 87,127                    | 86,615         |
|     | A.5.2. Servicii intercity                                         | km             | m             | 220,423                   | 181,051        |
|     | A.5.3. Servicii interregio                                        | km             | m             | 151,201                   | 148,858        |
|     | A.5.4. Servicii regio                                             | km             | m             | 47,669                    | 46,637         |
| A.6 | A.6.1. Capacitatea de transport asigurată                         |                |               |                           |                |
|     | Distribuire pe categorii de servicii                              |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.1. Total servicii                                           | sute locuri-km | m             | 53 074 421,95             | 50 219 716,40  |
|     | A.6.1.1.a. Total servicii transport feroviar                      | sute locuri-km | m             | 52 825 528,13             | 49 815 727,51  |
|     | A.6.1.1.b. Total servicii autobuze înlocuire                      | sute locuri-km | m             | 248 893,82                | 403 988,89     |
|     | A.6.1.2. Servicii intercity                                       | sute locuri-km | m             | 2 534 965,18              | 3 290 808,07   |
|     | A.6.1.2.a. Servicii intercity - feroviar                          | sute locuri-km | m             | 2 534 965,18              | 3 290 808,07   |
|     | A.6.1.2.b. Servicii intercity - auto                              | sute locuri-km | m             | 0,00                      | 0,00           |
|     | A.6.1.3. Servicii interregio                                      | sute locuri-km | m             | 27 692 626,11             | 25 993 449,17  |
|     | A.6.1.3.a. Servicii interregio - feroviar                         | sute locuri-km | m             | 27 637 577,13             | 25 898 531,21  |
|     | A.6.1.3.b. Servicii interregio - auto                             | sute locuri-km | m             | 55 048,98                 | 94 917,96      |
|     | A.6.1.4. Servicii regio                                           | sute locuri-km | m             | 22 846 830,66             | 20 935 459,16  |
|     | A.6.1.4.a. Servicii regio - feroviar                              | sute locuri-km | m             | 22 652 985,82             | 20 626 388,23  |
|     | A.6.1.4.b. Servicii regio - auto                                  | sute locuri-km | m             | 193 844,84                | 309 070,93     |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                  |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.5. Rame electrice                                           | sute locuri-km | m             | 352 909,31                | 4 176 277,69   |
|     | A.6.1.6. Locomotive electrice                                     | sute locuri-km | m             | 40 639 156,73             | 36 566 120,43  |
|     | A.6.1.7. Tracțiune electrică                                      | sute locuri-km | m             | 40 992 066,05             | 40 742 398,12  |
|     | A.6.1.8. Rame diesel/Automotoare                                  | sute locuri-km | m             | 4 289 705,14              | 4 646 194,77   |
|     | A.6.1.9. Locomotive diesel                                        | sute locuri-km | m             | 7 429 342,77              | 6 325 507,86   |
|     | A.6.1.10. Tracțiune diesel                                        | sute locuri-km | m             | 11 719 047,91             | 10 971 702,64  |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate             |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.11. Rame electrice                                          | sute locuri-km | aux           | 352 909,31                | 4 176 277,69   |
|     | A.6.1.12. Locomotive electrice                                    | sute locuri-km | aux           | 40 727 962,21             | 35 105 890,66  |
|     | A.6.1.13. Tracțiune electrică                                     | sute locuri-km | aux           | 41 080 871,53             | 39 282 168,34  |
|     | A.6.1.14. Rame diesel/Automotoare                                 | sute locuri-km | aux           | 4 299 079,090             | 4 460 653,843  |
|     | A.6.1.15. Locomotive diesel                                       | sute locuri-km | aux           | 7 445 577,514             | 6 072 905,323  |
|     | A.6.1.16. Tracțiune diesel                                        | sute locuri-km | aux           | 11 744 656,60             | 10 533 559,17  |

| Cod  | Denumire indicator                                    | UM             | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |        |
|------|-------------------------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|--------|
|      |                                                       |                |               | 2025                      | 2026   |
|      | A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor          |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.6.2.1. Total servicii                               | locuri/tren    | m             | 246,96                    | 230,33 |
|      | A.6.2.1.a. Total servicii transport feroviar          | locuri/tren    | m             | 251,63                    | 237,27 |
|      | A.6.2.1.b. Total servicii autobuze înlocuire          | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | A.6.2.2. Servicii intercity                           | locuri/tren    | m             | 331,22                    | 301,63 |
|      | A.6.2.2.a. Servicii intercity - feroviar              | locuri/tren    | m             | 331,22                    | 301,63 |
|      | A.6.2.2.b. Servicii intercity - auto                  | locuri/tren    | m             | N.A.                      | N.A.   |
|      | A.6.2.3. Servicii interregio                          | locuri/tren    | m             | 334,83                    | 309,25 |
|      | A.6.2.3.a. Servicii interregio - feroviar             | locuri/tren    | m             | 338,68                    | 315,24 |
|      | A.6.2.3.b. Servicii interregio - auto                 | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | A.6.2.4. Servicii regio                               | locuri/tren    | m             | 183,43                    | 170,10 |
|      | A.6.2.4.a. Servicii regio - feroviar                  | locuri/tren    | m             | 187,71                    | 176,45 |
|      | A.6.2.4.b. Servicii regio - auto                      | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.6.2.5. Rame electrice                               | locuri/tren    | m             | 337,39                    | 352,29 |
|      | A.6.2.6. Locomotive electrice                         | locuri/tren    | m             | 296,49                    | 316,12 |
|      | A.6.2.7. Tracțiune electrică                          | locuri/tren    | m             | 296,79                    | 319,61 |
|      | A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare                      | locuri/tren    | m             | 103,76                    | 69,98  |
|      | A.6.2.9. Locomotive diesel                            | locuri/tren    | m             | 247,44                    | 260,51 |
|      | A.6.2.10. Tracțiune diesel                            | locuri/tren    | m             | 164,21                    | 121,01 |
| A.7  | Viteza comercială a trenurilor                        |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.7.1. Total servicii                                 | km/h           | m             | 51,77                     | 53,52  |
|      | A.7.2. Servicii intercity                             | km/h           | m             | 73,92                     | 75,21  |
|      | A.7.3. Servicii interregio                            | km/h           | m             | 56,49                     | 66,60  |
|      | A.7.4. Servicii regio                                 | km/h           | m             | 47,80                     | 49,20  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.7.5. Rame electrice                                 | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.6. Locomotive electrice                           | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.7. Rame diesel / Automotoare                      | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.8. Locomotive diesel                              | km/h           | m             |                           |        |
| A.8  | Întârzierea trenurilor (la destinație)                |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.8.1. Total servicii                                 | %              | P             | 0,85%                     | 1,01%  |
|      | A.8.2. Servicii intercity                             | %              | m             | 0,59%                     | 0,74%  |
|      | A.8.3. Servicii interregio                            | %              | m             | 1,08%                     | 1,31%  |
|      | A.8.4. Servicii regio                                 | %              | m             | 1,05%                     | 0,88%  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.8.5. Rame electrice                                 | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.6. Locomotive electrice                           | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.7. Rame diesel / Automotoare                      | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.8. Locomotive diesel                              | %              | m             |                           |        |
| A.9  | A.9.1. Accidente                                      | nr             | aux           | 56                        | 59     |
|      | A.9.2. Incidente                                      | nr             | aux           | 20                        | 19     |
|      | A.9.3. Siguranța circulației (accidente și incidente) | nr/mil.tren*km | m             | 3,536                     | 3,577  |
| A.10 | Utilizarea trenurilor                                 |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.10.1. Total servicii                                | călători/tren  | m             | 97,84                     | 87,24  |
|      | A.10.1.1. Total servicii - feroviar                   | călători/tren  | m             | 100,09                    | 90,21  |
|      | A.10.1.2. Total servicii - auto                       | călători/tren  | m             | 3,01                      | 9,84   |
|      | A.10.2. Servicii intercity                            | călători/tren  | m             | 140,71                    | 137,14 |
|      | A.10.2.1. Servicii intercity - feroviar               | călători/tren  | m             | 140,71                    | 137,14 |
|      | A.10.2.2. Servicii intercity - auto                   | călători/tren  | m             | N.A.                      | N.A.   |
|      | A.10.3. Servicii interregio                           | călători/tren  | m             | 153,25                    | 132,86 |
|      | A.10.3.1. Servicii interregio - feroviar              | călători/tren  | m             | 155,14                    | 135,77 |
|      | A.10.3.2. Servicii interregio - auto                  | călători/tren  | m             | 13,59                     | 6,79   |

| Cod  | Denumire indicator                                                                                                                                                | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|----------------|
|      |                                                                                                                                                                   |                 |               | 2025                      | 2026           |
|      | A.10.4. Servicii regio                                                                                                                                            | călători/tren   | m             | 58,41                     | 51,66          |
|      | A.10.4.1. Servicii regio - feroviar                                                                                                                               | călători/tren   | m             | 60,29                     | 53,82          |
|      | A.10.4.2. Servicii regio - auto                                                                                                                                   | călători/tren   | m             | 0,00                      | 10,78          |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                                                                                                                                |                 |               |                           |                |
|      | A.10.5. Rame electrice                                                                                                                                            | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.6. Locomotive electrice                                                                                                                                      | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.7. Tracțiune electrică                                                                                                                                       | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.8. Rame diesel/Automotoare                                                                                                                                   | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.9. Locomotive diesel                                                                                                                                         | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.10. Tracțiune diesel                                                                                                                                         | călători/tren   | m             |                           |                |
| A.11 | Osii-km                                                                                                                                                           |                 |               |                           |                |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                                                                                                                              |                 |               |                           |                |
|      | A.11.1. Total servicii                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 287 363 545,63            | 278 814 223,77 |
|      | A.11.2. Servicii intercity                                                                                                                                        | osii-km         | m             | 14 955 324,34             | 22 468 407,20  |
|      | A.11.3. Servicii interregio                                                                                                                                       | osii-km         | m             | 163 083 538,60            | 154 664 871,89 |
|      | A.11.4. Servicii regio                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 109 324 682,69            | 101 680 944,68 |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                                                                                                                                |                 |               |                           |                |
|      | A.11.5. Rame electrice                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 1 422 811,08              | 16 513 198,84  |
|      | A.11.6. Locomotive electrice                                                                                                                                      | osii-km         | m             | 220 949 866,92            | 200 350 415,42 |
|      | A.11.7. Tracțiune electrică                                                                                                                                       | osii-km         | m             | 222 372 678,00            | 216 863 614,26 |
|      | A.11.8. Rame diesel/Automotoare                                                                                                                                   | osii-km         | m             | 24 984 370,07             | 26 797 859,68  |
|      | A.11.9. Locomotive diesel                                                                                                                                         | osii-km         | m             | 41 124 108,38             | 36 540 878,45  |
|      | A.11.10. Tracțiune diesel                                                                                                                                         | osii-km         | m             | 66 108 478,45             | 63 338 738,13  |
| B.   | Indicatori privind retenția clienților                                                                                                                            |                 |               |                           |                |
| B.1  | Călători expediați (clienți) noi                                                                                                                                  |                 |               |                           |                |
|      | B.1.1. Total servicii                                                                                                                                             | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
|      | B.1.2. Servicii intercity                                                                                                                                         | mii călători    | m             | 0,000                     | 337,878        |
|      | B.1.3. Servicii interregio                                                                                                                                        | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
|      | B.1.4. Servicii regio                                                                                                                                             | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
| B.2  | Rata de retenție a clienților                                                                                                                                     |                 |               |                           |                |
|      | B.2.1. Total servicii                                                                                                                                             | %               | P             | 91,63%                    | 90,52%         |
|      | B.2.2. Servicii intercity                                                                                                                                         | %               | m             | 97,61%                    | 100,00%        |
|      | B.2.3. Servicii interregio                                                                                                                                        | %               | m             | 92,50%                    | 88,17%         |
|      | B.2.4. Servicii regio                                                                                                                                             | %               | m             | 90,99%                    | 89,32%         |
| C.   | Indicatori privind satisfacția clienților                                                                                                                         |                 |               |                           |                |
| C.1  | C.1.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor                                                                              | nr              | P             | 1                         | 1              |
|      | C.1.2.a Total evaluări de 4 și 5 (mulțumiți și foarte mulțumiți)                                                                                                  | nr              | aux           | 1 370                     | 1 787          |
|      | C.1.2.b Număr total evaluări                                                                                                                                      | nr              | aux           | 2 291                     | 2 442          |
|      | C.1.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)                                          | %               | P             | 59,80%                    | 73,18%         |
| C.2  | Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții                                                                                                           |                 |               |                           |                |
|      | C.2.1. Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate | %               | P             | 100,00%                   | 100,0%         |
|      | C.2.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții                                                                                              | nr              | P             | 5 950                     | 3 684          |
|      | C.2.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)                                                                          | %               | m             | -0,85%                    | 38,08%         |
| D.   | Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante                                                                                                    |                 |               |                           |                |
| D.1  | Piața transporturilor feroviare de călători                                                                                                                       |                 |               |                           |                |
|      | D.1.1.0. Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)                                                                                   | mii călători-km | aux           |                           |                |
|      | D.1.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)                                                                                                     | %               | m             |                           |                |
|      | D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)                                                                                               | mii călători    | aux           |                           |                |
|      | D.1.2.1. Cota opțiunilor de călătorie a CFR Călători                                                                                                              | %               | m             |                           |                |
|      | D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)                                                                                                     | mii lei         | aux           |                           |                |
|      | D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)                                                                                    | mii lei         | aux           |                           |                |
|      | D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)                                                                                                               | %               | m             |                           |                |

| Cod        | Denumire indicator                                                                                 | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |      |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|------|
|            |                                                                                                    |                 |               | 2025                      | 2026 |
| D.2        | Piața transporturilor publice terestre de călători (conform datelor INS)                           |                 |               |                           |      |
| D.2.1.1.1. | Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)        | mii călători-km | aux           |                           |      |
| D.2.1.1.2. | Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)   | mii călători-km | aux           |                           |      |
| D.2.1.1.3. | Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS) | mii călători-km | aux           |                           |      |
| D.2.1.     | Cota de piață a transportului feroviar                                                             | %               | m             |                           |      |
| D.2.2.1.1. | Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)                    | mii călători    | aux           |                           |      |
| D.2.2.1.2. | Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)               | mii călători    | aux           |                           |      |
| D.2.2.1.3. | Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)             | mii călători    | aux           |                           |      |
| D.2.2.     | Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar                                           | %               | m             |                           |      |

### 6.1.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 7 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi**

| Cod      | Denumire indicator                                                             | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |        |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|--------|
|          |                                                                                |         |               | 2025                      | 2026   |
| E.       | Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor |         |               |                           |        |
| E.1      | Parc inventar                                                                  | nr      | m             | 1 089                     | 1 087  |
| E.1.1.1. | Rame electrice                                                                 | nr      | m             | 35                        | 34     |
| E.1.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | nr      | m             | 262                       | 261    |
| E.1.1.3. | Locomotive electrice                                                           | nr      | m             | 358                       | 358    |
| E.1.1.4. | Locomotive diesel                                                              | nr      | m             | 434                       | 434    |
| E.2      | Parc activ                                                                     | nr      | m             | 370                       | 389    |
| E.2.1.1. | Rame electrice                                                                 | nr      | m             | 1                         | 11     |
| E.2.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | nr      | m             | 82                        | 91     |
| E.2.1.3. | Locomotive electrice                                                           | nr      | m             | 188                       | 191    |
| E.2.1.4. | Locomotive diesel                                                              | nr      | m             | 99                        | 96     |
| E.3      | Gradul de utilizare a parcului inventar                                        | %       | m             | 33,98%                    | 35,79% |
| E.3.1.1. | Rame electrice                                                                 | %       | m             | 2,86%                     | 32,35% |
| E.3.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | %       | m             | 31,30%                    | 34,87% |
| E.3.1.3. | Locomotive electrice                                                           | %       | m             | 52,51%                    | 53,35% |
| E.3.1.4. | Locomotive diesel                                                              | %       | m             | 22,81%                    | 22,12% |
| E.4      | Vechimea medie a parcului                                                      | nr. ani | m             | 55,0                      | 56,0   |
| E.4.1.1. | Rame electrice                                                                 | nr. ani | m             | 56,0                      | 57,0   |
| E.4.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | nr. ani | m             | 56,0                      | 57,0   |
| E.4.1.3. | Locomotive electrice                                                           | nr. ani | m             | 44,0                      | 45,0   |
| E.4.1.4. | Locomotive diesel                                                              | nr. ani | m             | 58,0                      | 59,0   |
| E.5      | Scadențe la reînnoire                                                          | %       | m             | 85,57                     | 84,01  |
| E.5.1.1. | Rame electrice                                                                 | %       | m             | 100,00                    | 100,00 |
| E.5.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | %       | m             | 96,46                     | 86,64  |
| E.5.1.3. | Locomotive electrice                                                           | %       | m             | 75,98                     | 72,63  |
| E.5.1.4. | Locomotive diesel                                                              | %       | m             | 94,53                     | 90,55  |
| E.6      | Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)                  | nr      | P             | 2                         | 0      |
| E.6.1.1. | Rame electrice                                                                 | nr      | m             | 0                         | 0      |
| E.6.1.2. | Rame diesel / Automotoare                                                      | nr      | m             | 0                         | 0      |
| E.6.1.3. | Locomotive electrice                                                           | nr      | m             | 2                         | 0      |
| E.6.1.4. | Locomotive diesel                                                              | nr      | m             | 0                         | 0      |
| E.6.1.5. | Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor   | mii lei | m             | 6 327,580                 | 0,00   |
| E.6.1.6. | Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor | mii lei | m             | 6 327,580                 | 0,00   |

| Cod | Denumire indicator                                                                                                       | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |             |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|-------------|
|     |                                                                                                                          |         |               | 2025                      | 2026        |
|     | E.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor               | %       | m             | 100,00%                   | N.A.        |
| E.7 | Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)                                              | nr      | P             | 9                         | 32          |
|     | E.7.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.7.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.7.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 8                         | 25          |
|     | E.7.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 1                         | 7           |
|     | E.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                        | mii lei | m             | 138 000,000               | 528 000,000 |
|     | E.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                      | mii lei | m             | 0,000                     | 360 594,000 |
|     | E.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor | %       | P             | 0,00%                     | 68,29%      |
| E.8 | Reparații material rulant motor                                                                                          | nr      | m             | 19                        | 8           |
|     | E.8.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.8.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 12                        | 7           |
|     | E.8.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 4                         | 0           |
|     | E.8.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 3                         | 1           |
|     | E.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor                                                            | mii lei | m             | 94 201,000                | 105 720,00  |
|     | E.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor                                                          | mii lei | m             | 52 847,000                | 15 542,14   |
|     | E.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor                          | %       | P             | 56,10%                    | 14,70%      |
| E.9 | Defectări în parcurs                                                                                                     | nr      | m             | 982                       | 821         |
|     | E.9.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.9.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 198                       | 153         |
|     | E.9.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 646                       | 511         |
|     | E.9.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 138                       | 157         |
| F.  | Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane                                                         |         |               |                           |             |
| F.1 | Parc inventar                                                                                                            | nr      | m             | 1930                      | 1914        |
|     | F.1.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 1 688                     | 1 679       |
|     | F.1.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 242                       | 235         |
| F.2 | Parc activ                                                                                                               | nr      | m             | 935                       | 832         |
|     | F.2.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 833                       | 748         |
|     | F.2.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 102                       | 84          |
| F.3 | Gradul de utilizare a parcului inventar                                                                                  | %       | m             | 48,45%                    | 43,47%      |
|     | F.3.1. Vagoane clasă                                                                                                     | %       | m             | 49,35%                    | 44,55%      |
|     | F.3.2. Vagoane speciale                                                                                                  | %       | m             | 42,15%                    | 35,74%      |
| F.4 | Vechimea medie a parcului                                                                                                | nr. ani | m             | 34,0                      | 35,0        |
|     | F.4.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr. ani | m             | 35,8                      | 36,8        |
|     | F.4.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr. ani | m             | 22,3                      | 23,3        |
| F.5 | Scadențe la reînnoire                                                                                                    | %       | m             | 91,90                     | 81,60       |
|     | F.5.1. Vagoane clasă                                                                                                     | %       | m             | 90,80                     | 83,80       |
|     | F.5.2. Vagoane speciale                                                                                                  | %       | m             | 100,00                    | 94,00       |
| F.6 | Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)                                                                        | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                                    | mii lei | m             | 0,000                     | 0,00        |
|     | F.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                                  | mii lei | m             | 0,000                     | 0,00        |
|     | F.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                             | %       | m             | N.A.                      | N.A.        |
| F.7 | Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)                                                          | nr      | m             | 0                         | 50          |
|     | F.7.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 49          |
|     | F.7.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 0                         | 1           |
|     | F.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                      | mii lei | m             | 92 900,000                | 360 000,000 |
|     | F.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                    | mii lei | m             | 5 881,055                 | 220 112,000 |
|     | F.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane               | %       | P             | 6,33%                     | 61,14%      |
| F.8 | Reparații vagoane                                                                                                        | nr      | m             | 0                         | 69          |
|     | F.8.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 67          |
|     | F.8.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 0                         | 2           |
|     | F.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane                                                                          | mii lei | m             | 97 000,000                | 86 000,00   |
|     | F.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane                                                                        | mii lei | m             | 22 800,000                | 32 405,68   |
|     | F.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane                                        | %       | P             | 23,51%                    | 37,68%      |
| F.9 | Defectări în parcurs                                                                                                     | nr      | m             | 88                        | 58          |
|     | F.9.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 65                        | 53          |

| Cod        | Denumire indicator                                                   | UM           | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                 |
|------------|----------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|---------------------------|-----------------|
|            |                                                                      |              |               | 2025                      | 2026            |
|            | F.9.2. Vagoane speciale                                              | nr           | m             | 23                        | 5               |
| <b>G.</b>  | <b>Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice</b>  |              |               |                           |                 |
| <b>G.1</b> | Utilizarea parcului activ de material rulant motor                   |              |               |                           |                 |
|            | G.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice                   | km           | m             | 534,00                    | 683,00          |
|            | G.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor     | km           | m             | 291,00                    | 304,00          |
|            | G.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice             | km           | m             | 420,00                    | 390,00          |
|            | G.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel                | km           | m             | 288,00                    | 285,00          |
| <b>G.2</b> | Utilizarea parcului activ de vagoane                                 |              |               |                           |                 |
|            | G.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă                    | km           | m             | 404,00                    | 394,00          |
|            | G.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale                 | km           | m             | 214,00                    | 449,00          |
| <b>G.3</b> | Compunerea medie a trenurilor                                        |              |               |                           |                 |
|            | G.3.1. Total servicii                                                | nr.osii/tren | m             | 13,69                     | 13,28           |
|            | G.3.2. Servicii intercity                                            | nr.osii/tren | m             | 19,54                     | 20,59           |
|            | G.3.3. Servicii interregio                                           | nr.osii/tren | m             | 19,98                     | 18,83           |
|            | G.3.4. Servicii regio                                                | nr.osii/tren | m             | 9,06                      | 8,70            |
|            | G.3.5. Rame electrice                                                | nr.osii/tren | m             | 13,60                     | 13,93           |
|            | G.3.6. Locomotive electrice                                          | nr.osii/tren | m             | 16,08                     | 18,04           |
|            | G.3.7. Tracțiune electrică                                           | nr.osii/tren | m             | 16,07                     | 17,64           |
|            | G.3.8. Rame diesel / Automotoare                                     | nr.osii/tren | m             | 6,03                      | 4,20            |
|            | G.3.9. Locomotive diesel                                             | nr.osii/tren | m             | 13,67                     | 15,68           |
|            | G.3.10. Tracțiune diesel                                             | nr.osii/tren | m             | 9,24                      | 7,28            |
| <b>G.4</b> | Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor          |              |               |                           |                 |
|            | G.4.1. Total servicii                                                | %            | <b>P</b>      | <b>39,78%</b>             | <b>38,02%</b>   |
|            | G.4.2. Servicii intercity                                            | %            | m             | 42,48%                    | 45,47%          |
|            | G.4.3. Servicii interregio                                           | %            | m             | 45,81%                    | 43,07%          |
|            | G.4.4. Servicii regio                                                | %            | m             | 32,12%                    | 30,50%          |
|            | G.4.5. Rame electrice                                                | %            | m             |                           |                 |
|            | G.4.6. Locomotive electrice                                          | %            | m             |                           |                 |
|            | G.4.7. Tracțiune electrică                                           | %            | m             |                           |                 |
|            | G.4.8. Rame diesel / Automotoare                                     | %            | m             |                           |                 |
|            | G.4.9. Locomotive diesel                                             | %            | m             |                           |                 |
|            | G.4.10. Tracțiune diesel                                             | %            | m             |                           |                 |
| <b>G.5</b> | Consumuri de energie pentru tracțiune electrică                      |              |               |                           |                 |
|            | G.5.0.1. Rame electrice                                              | MWh          | m             | 811,98                    | 8 090,83        |
|            | G.5.0.2. Locomotive electrice                                        | MWh          | m             | 137 872,39                | 130 455,06      |
|            | G.5.0.3. Tracțiune electrică                                         | MWh          | m             | 138 684,37                | 138 545,89      |
|            | Consumuri de energie pentru tracțiune diesel                         |              |               |                           |                 |
|            | G.5.0.4. Rame diesel / Automotoare                                   | MWh          | m             | 48 201,68                 | 52 131,74       |
|            | G.5.0.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [tone]          | Tone         | aux           | 3 691,12                  | 3 992,07        |
|            | G.5.0.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]         | Litri        | aux           | 4 342 494,12              | 4 696 552,94    |
|            | G.5.0.5. Locomotive diesel                                           | MWh          | m             | 94 943,26                 | 86 583,47       |
|            | G.5.0.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [tone]                  | Tone         | aux           | 7 270,43                  | 6 630,27        |
|            | G.5.0.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]                 | Litri        | aux           | 8 553 447,06              | 7 800 312,94    |
|            | G.5.0.6. Tracțiune diesel                                            | MWh          | m             | 143 144,95                | 138 715,21      |
|            | G.5.0.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [tone]                   | Tone         | aux           | 10 961,55                 | 10 622,34       |
|            | G.5.0.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]                  | Litri        | aux           | 12 895 941,18             | 12 496 865,88   |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km) |              |               |                           |                 |
|            | G.5.1. Rame electrice                                                | kWh/100 km   | m             | 776,27                    | 682,51          |
|            | G.5.2. Locomotive electrice                                          | kWh/100 km   | m             | 1 003,66                  | 1 174,71        |
|            | G.5.3. Tracțiune electrică                                           | kWh/100 km   | <b>P</b>      | <b>1 001,94</b>           | <b>1 127,24</b> |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)    |              |               |                           |                 |
|            | G.5.4. Rame diesel / Automotoare                                     | kWh/100 km   | m             | 1 163,42                  | 817,90          |
|            | G.5.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [kg]              | kg/100 km    | m             | 89,09                     | 62,63           |
|            | G.5.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]           | litri/100 km | aux           | 104,81                    | 73,68           |
|            | G.5.5. Locomotive diesel                                             | kWh/100 km   | m             | 3 155,25                  | 3 714,23        |
|            | G.5.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [kg]                      | kg/100 km    | aux           | 241,62                    | 284,42          |
|            | G.5.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]                   | litri/100 km | aux           | 284,26                    | 334,62          |
|            | G.5.6. Tracțiune diesel                                              | kWh/100 km   | m             | 2 001,42                  | 1 593,51        |
|            | G.5.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [kg]                       | kg/100 km    | <b>P</b>      | <b>153,26</b>             | <b>122,03</b>   |
|            | G.5.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]                    | litri/100 km | aux           | 180,31                    | 143,56          |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per loc-km) |              |               |                           |                 |
|            | G.5.7. Rame electrice                                                | kWh/loc-km   | m             | 0,023                     | 0,019           |
|            | G.5.8. Locomotive electrice                                          | kWh/loc-km   | m             | 0,034                     | 0,037           |
|            | G.5.9. Tracțiune electrică                                           | kWh/loc-km   | m             | 0,034                     | 0,035           |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)    |              |               |                           |                 |
|            | G.5.10. Rame diesel / Automotoare                                    | kWh/loc-km   | m             | 0,112                     | 0,117           |
|            | G.5.11. Locomotive diesel                                            | kWh/loc-km   | m             | 0,128                     | 0,143           |

| Cod        | Denumire indicator                                                                                                             | UM                | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------|---------------------------|---------------|
|            |                                                                                                                                |                   |               | 2025                      | 2026          |
|            | <b>G.5.12.</b> Tracțiune diesel                                                                                                | kWh/loc-km        | m             | 0,122                     | 0,132         |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)                                                       |                   |               |                           |               |
|            | <b>G.5.13.</b> Rame electrice                                                                                                  | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
|            | <b>G.5.14.</b> Locomotive electrice                                                                                            | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
|            | <b>G.5.15.</b> Tracțiune electrică                                                                                             | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)                                                          |                   |               |                           |               |
|            | <b>G.5.16.</b> Rame diesel / Automotoare                                                                                       | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
|            | <b>G.5.17.</b> Locomotive diesel                                                                                               | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
|            | <b>G.5.18.</b> Tracțiune diesel                                                                                                | kWh/călător-km    | m             |                           |               |
| <b>H</b>   | <b>Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile</b>                                              |                   |               |                           |               |
| <b>H.1</b> | Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant                       | %                 | P             | <b>0,28%</b>              | <b>58,24%</b> |
|            | <b>A.</b> Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant (total program)                 | mii lei           | aux           | 2 074 920,555             | 2 074 920,555 |
|            | <b>B.</b> Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant (cumulat)       | mii lei           | aux           | 5 881,055                 | 1 208 387,000 |
|            | <b>H.1.1.</b> Modernizare material rulant motor                                                                                | %                 | m             | 0,00%                     | 57,61%        |
|            | <b>A.</b> Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (total program)           | mii lei           | aux           | 1 231 329,879             | 1 231 329,879 |
|            | <b>B.</b> Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (cumulat) | mii lei           | aux           | 0,000                     | 709 351,730   |
|            | <b>H.1.2.</b> Modernizare vagoane                                                                                              | %                 | m             | 0,70%                     | 59,16%        |
|            | <b>A.</b> Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane (total program)                         | mii lei           | aux           | 843 590,676               | 843 590,676   |
|            | <b>B.</b> Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare vagoane (cumulat)               | mii lei           | aux           | 5 881,055                 | 499 035,270   |
| <b>I</b>   | <b>Indicatori privind mediul</b>                                                                                               |                   |               |                           |               |
| <b>I.1</b> | Consumul de energie - variație anuală                                                                                          | %                 | m             |                           | -4,01%        |
|            | <b>I.1.0.</b> Consumul de energie total                                                                                        | MWh               | m             | 330 101,77                | 316 866,09    |
|            | <b>I.1.1.</b> Energie electrică pentru tracțiune                                                                               | MWh               | m             | 150 575,00                | 150 774,47    |
|            | <b>I.1.1.1.</b> Energie electrică locomotive și rame electrice                                                                 | MWh               | aux           | 137 801,89                | 138 545,89    |
|            | <b>I.1.1.2.</b> Energie electrică SIV (stații încălzire vagoane)                                                               | MWh               | aux           | 4 934,03                  | 4 775,85      |
|            | <b>I.1.1.3.</b> Energie electrică pierdută în rețea                                                                            | MWh               | aux           | 7 839,08                  | 7 452,73      |
|            | <b>I.1.2.</b> Energie electrică pentru alte utilizări                                                                          | MWh               | m             | 7 889,18                  | 7 637,43      |
|            | <b>I.1.3.</b> Energie echivalentă motorină pentru tracțiune                                                                    | MWh               | m             | 170 387,48                | 157 265,53    |
|            | <b>I.1.3.1.</b> Motorină pentru remorcare                                                                                      | Tone              | aux           | 11 293,90                 | 10 622,34     |
|            | <b>I.1.3.2.</b> Motorină pentru remorcare                                                                                      | Litri             | aux           | 13 286 936,47             | 12 496 865,88 |
|            | <b>I.1.3.3.</b> Energie echivalentă motorină pentru remorcare                                                                  | MWh               | m             | 147 484,99                | 138 715,21    |
|            | <b>I.1.3.4.</b> Motorină pentru manevră                                                                                        | Tone              | aux           | 1 753,79                  | 1 420,52      |
|            | <b>I.1.3.5.</b> Motorină pentru manevră                                                                                        | Litri             | aux           | 2 063 287,06              | 1 671 200,00  |
|            | <b>I.1.3.6.</b> Energie echivalentă motorină pentru manevră                                                                    | MWh               | m             | 22 902,49                 | 18 550,32     |
|            | <b>I.1.4.</b> Energie echivalentă motorină pentru alte utilizări                                                               | MWh               | m             | 1 250,11                  | 1 188,65      |
|            | <b>I.1.4.1.</b> Motorină pentru alte utilizări                                                                                 | Tone              | aux           | 95,73                     | 91,02         |
|            | <b>I.1.4.2.</b> Motorină pentru alte utilizări                                                                                 | Litri             | aux           | 112 622,63                | 107 085,88    |
|            | <b>I.1.5.</b> Energie echivalentă motorină                                                                                     | MWh               | m             | 171 637,59                | 158 454,18    |
|            | <b>I.1.5.1.</b> Motorină - total                                                                                               | Tone              | aux           | 13 143,42                 | 12 133,88     |
|            | <b>I.1.5.2.</b> Motorină - total                                                                                               | Litri             | aux           | 15 462 846,16             | 14 275 151,76 |
| <b>I.2</b> | Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală                                                                     | %                 | m             |                           | -7,63%        |
|            | <b>I.2.1.</b> Emisiile direct generate provenite din tracțiunea trenurilor                                                     | tone CO2          | m             | 42 459,62                 | 39 236,66     |
|            | <b>I.2.2.</b> Emisiile direct generate provenite din alte utilizări                                                            | tone CO2          | m             | 4 220,56                  | 3 881,86      |
|            | <b>I.2.3.</b> Emisiile direct generate de CFR Călători - total                                                                 | tone CO2          | m             | 46 680,18                 | 43 118,52     |
| <b>I.3</b> | Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală                                                  | %                 | m             |                           | -0,02%        |
|            | <b>I.3.1.</b> Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice                                            | tone CO2          | m             | 27 411,29                 | 27 406,33     |
|            | <b>I.3.1.1.</b> Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune                         | tone CO2          | m             | 25 599,26                 | 25 633,17     |
|            | <b>I.3.1.2.</b> Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări                    | tone CO2          | m             | 1 812,03                  | 1 773,16      |
|            | <b>I.3.2.</b> Emisiile indirect generate provenite din achiziția motorinei                                                     | tone CO2          | m             | 0,00                      | 0,00          |
|            | <b>I.3.3.</b> Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - total                                              | tone CO2          | m             | 27 411,29                 | 27 406,33     |
| <b>I.4</b> | Emisiile totale generate de CFR Călători - variație anuală                                                                     | %                 | m             |                           | -4,81%        |
|            | <b>I.4.1.</b> Emisiile totale generate provenite din tracțiunea trenurilor                                                     | tone CO2          | m             | 68 058,88                 | 64 869,83     |
|            | <b>I.4.2.</b> Emisiile totale generate provenite din alte utilizări                                                            | tone CO2          | m             | 6 032,59                  | 5 655,02      |
|            | <b>I.4.3.</b> Emisiile totale generate de CFR Călători                                                                         | tone CO2          | m             | 74 091,47                 | 70 524,85     |
| <b>I.5</b> | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor                                                         |                   | m             |                           |               |
|            | <b>I.5.1.</b> Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor                                | kg CO2/100 km     | m             | 324,19                    | 308,97        |
|            | <b>I.5.2.</b> Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor                            | kg CO2/100 cal-km | m             | 3,239                     | 3,425         |

| Cod        | Denumire indicator                                                                                            | UM                    | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------|---------------|
|            |                                                                                                               |                       |               | 2025                      | 2026          |
|            | <b>I.5.3.</b> Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor           | kg CO2/<br>100 loc-km | m             | 1,288                     | 1,302         |
| <b>I.6</b> | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice                              |                       | m             |                           |               |
|            | <b>I.6.1.</b> Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice     | kg CO2/<br>100 km     | m             | 184,95                    | 208,56        |
|            | <b>I.6.2.</b> Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice | kg CO2/<br>100 cal-km | m             |                           |               |
|            | <b>I.6.3.</b> Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice | kg CO2/<br>100 loc-km | m             | 0,623                     | 0,653         |
| <b>I.7</b> | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel                                 |                       | m             |                           |               |
|            | <b>I.7.1.</b> Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel        | kg CO2/<br>100 km     | m             | 593,66                    | 450,74        |
|            | <b>I.7.2.</b> Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel    | kg CO2/<br>100 cal-km | m             |                           |               |
|            | <b>I.7.3.</b> Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel    | kg CO2/<br>100 loc-km | m             | 3,615                     | 3,725         |
| <b>J</b>   | <b>Indicatori privind angajații</b>                                                                           |                       |               |                           |               |
| <b>J.1</b> | Numărul mediu de ore de formare per angajat                                                                   | nr                    | <b>P</b>      | <b>19,90</b>              | <b>28,48</b>  |
|            | <b>J.1.1</b> Total număr de ore de formare                                                                    | nr                    | m             | 203 973                   | 278 186       |
|            | <b>J.1.2.</b> Total angajați                                                                                  | nr                    | m             | 10 252                    | 9 768         |
| <b>J.2</b> | Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților                                                            | nr                    | <b>P</b>      | <b>1</b>                  | <b>1</b>      |
| <b>J.3</b> | Numărul total de instruiți în materie de siguranță                                                            | nr                    | <b>P</b>      | <b>80 116</b>             | <b>76 260</b> |
| <b>J.4</b> | Frecvența totală a vătămărilor înregistrate                                                                   | nr/1.000.000 ore      | m             | 1,15                      | 1,07          |
|            | <b>J.4.1</b> Număr accidente (de muncă) înregistrate                                                          | nr                    | m             | 10                        | 9             |
|            | <b>J.4.2.</b> Număr total de ore lucrate de toți angajații                                                    | nr                    | m             | 8 703 529                 | 8 383 856     |
| <b>J.5</b> | Frecvența totală a vătămărilor grave                                                                          | nr/1.000.000 ore      | m             | 0,000                     | 0,119         |
|            | <b>J.5.1</b> Număr accidente (de muncă) grave înregistrate                                                    | nr                    | m             | 0                         | 1             |
| <b>K</b>   | <b>Indicatori privind inovarea</b>                                                                            |                       |               |                           |               |
| <b>K.1</b> | Numărul de brevete per 100 de angajați                                                                        | nr                    | m             | 0,00%                     | 0,00%         |
|            | <b>K.1.1</b> Număr de brevete obținute                                                                        | nr                    | m             | 0                         | 0             |
| <b>K.2</b> | Numărul de brevete în ultimii 3 ani per 100 de angajați                                                       | nr                    | m             | 0,00%                     | 0,00%         |
|            | <b>K.2.1</b> Număr de brevete obținute în ultimii 3 ani                                                       | nr                    | m             | 0                         | 0             |
| <b>K.3</b> | Ponderea vânzărilor de servicii și produse noi                                                                | %                     | m             | 0,00%                     | 0,00%         |
|            | <b>K.3.1</b> Vânzări de servicii și produse noi                                                               | mii lei               | m             | 0,000                     | 0,000         |
| <b>L</b>   | <b>Indicatori privind crearea de locuri de muncă</b>                                                          |                       |               |                           |               |
| <b>L.1</b> | Număr echivalent de angajați cu normă întreagă                                                                | nr                    | m             | 10 350,77                 | 9 943,00      |
|            | <b>L.1.1</b> Numărul total de ore lucrătoare pentru toți angajații, conform contract                          | nr                    | m             | 9 936 740                 | 9 545 280     |
|            | <b>L.1.2.</b> Numărul de ore lucrătoare pentru un angajat cu normă întreagă                                   | nr                    | m             | 960                       | 960           |
| <b>L.2</b> | Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului                                                                 | nr                    | m             | -390,56                   | -407,77       |
| <b>L.3</b> | Numărul de angajați cu handicap                                                                               | nr                    | m             | 85                        | 85            |
| <b>M</b>   | <b>Indicatori privind egalitatea de gen</b>                                                                   |                       |               |                           |               |
| <b>M.1</b> | Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin                                                          | %                     | m             | 29,47%                    | 29,84%        |
|            | <b>M.1.1</b> Numărul cadrelor de conducere superioare de sex feminin                                          | nr                    | m             | 112                       | 111           |
|            | <b>M.1.2.</b> Numărul cadrelor de conducere superioare                                                        | nr                    | m             | 380                       | 372           |
| <b>M.2</b> | Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin                                 | %                     | m             | 0,00%                     | 0,00%         |

## 6.1.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă realizările estimate la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi directori.

**Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi**

| Cod | Denumire indicator                                                                                             | UM | Tip indicator | Realizat la data de 30.06.2026 |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------|--------------------------------|
| N.1 | Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei                                     | %  | P             | 100,00                         |
| N.2 | Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății                        | %  | P             | 100,00                         |
| N.3 | Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor <i>(pentru directori)</i> | %  | P             | 100,00                         |
| N.4 | Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției                                                 | %  | P             | 100,00                         |
| N.5 | Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011                              | %  | P             | 100,00                         |

## 6.2 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

### 6.2.1 INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi**

| Cod        | Denumire indicator                                                           | UM          | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------------------|---------------|
|            |                                                                              |             |               | 2025                      | 2026          |
| <b>I.</b>  | <b>Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății</b> |             |               |                           |               |
| I.1        | Compensația de serviciu public necesară                                      |             |               |                           |               |
|            | I.1.1. Total servicii                                                        | mii lei     | m             | 995 707,000               | 1 246 967,000 |
|            | I.1.2. Servicii intercity                                                    | mii lei     | m             | 39 828,280                | 62 348,369    |
|            | I.1.3. Servicii interregio                                                   | mii lei     | m             | 378 368,660               | 436 438,202   |
|            | I.1.4. Servicii regio                                                        | mii lei     | m             | 577 510,060               | 748 180,429   |
| I.2        | Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii         |             |               |                           |               |
|            | I.2.1. Total servicii                                                        | mii lei     | m             | 884 632,000               | 1 105 132,000 |
|            | I.2.2. Servicii intercity                                                    | mii lei     | m             | 35 385,280                | 55 256,600    |
|            | I.2.3. Servicii interregio                                                   | mii lei     | m             | 336 160,160               | 386 796,200   |
|            | I.2.4. Servicii regio                                                        | mii lei     | m             | 513 086,560               | 663 079,200   |
| I.3        | Gradul de acoperire a necesităților de finanțare pentru compensația          |             |               |                           |               |
|            | I.3.1. Total servicii                                                        | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
|            | I.3.2. Servicii intercity                                                    | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
|            | I.3.3. Servicii interregio                                                   | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
|            | I.3.4. Servicii regio                                                        | %           | m             | 88,84%                    | 88,63%        |
| I.4        | Compensația unitară acordată                                                 |             |               |                           |               |
|            | I.4.1. Total servicii                                                        | lei/tren-km | m             | 41,42                     | 52,64         |
|            | I.4.2. Servicii intercity                                                    | lei/tren-km | m             | 46,23                     | 50,65         |
|            | I.4.3. Servicii interregio                                                   | lei/tren-km | m             | 41,30                     | 47,08         |
|            | I.4.4. Servicii regio                                                        | lei/tren-km | m             | 41,19                     | 56,73         |
| I.5        | Facilități de transport                                                      |             |               |                           |               |
|            | I.5.1. Fonduri publice necesare pentru acoperirea tarifelor aferente         | mii lei     | m             | 0,000                     | 0,000         |
|            | I.5.2. Fonduri publice achitate pentru acoperirea tarifelor aferente         | mii lei     | m             | 198 321,000               | 177 859,000   |
|            | I.5.3. Gradul de acoperire din fonduri publice a facilităților de            | %           | m             | N.A.                      | N.A.          |
| I.6        | Finanțarea din fonduri publice                                               |             |               |                           |               |
|            | I.6.1. Total finanțare necesară                                              | mii lei     | m             | 995 707,000               | 1 246 967,000 |
|            | I.6.2. Total finanțare asigurată                                             | mii lei     | m             | 1 082 953,000             | 1 282 991,000 |
|            | I.6.3. Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice  | %           | m             | 108,76%                   | 102,89%       |
| <b>II.</b> | <b>Indicatori privind realizarea veniturilor proprii</b>                     |             |               |                           |               |
| II.0       | Venituri proprii prevăzute în buget                                          |             |               |                           |               |
|            | II.0.1. Total venituri proprii                                               | mii lei     | aux           | 667 700,000               | 0,000         |
|            | II.0.2. Servicii intercity                                                   | mii lei     | aux           | 45 600,000                | 0,000         |
|            | II.0.3. Servicii interregio                                                  | mii lei     | aux           | 416 100,000               | 0,000         |
|            | II.0.4. Servicii regio                                                       | mii lei     | aux           | 108 300,000               | 0,000         |
|            | II.0.5. Total venituri servicii transport                                    | mii lei     | aux           | 570 000,000               | 0,000         |
|            | II.0.6. Alte venituri proprii                                                | mii lei     | aux           | 97 700,000                | 0,000         |
| II.1       | Venituri proprii realizate                                                   |             |               |                           |               |
|            | II.1.1. Total venituri proprii                                               | mii lei     | m             | 580 605,232               | 604 906,000   |
|            | II.1.2. Servicii intercity                                                   | mii lei     | m             | 44 125,561                | 61 435,000    |
|            | II.1.3. Servicii interregio                                                  | mii lei     | m             | 370 805,804               | 350 540,000   |
|            | II.1.4. Servicii regio                                                       | mii lei     | m             | 75 249,867                | 86 110,000    |
|            | II.1.5. Total venituri servicii transport                                    | mii lei     | m             | 490 181,232               | 498 085,000   |

| Cod   | Denumire indicator                                                 | UM                  | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|-------|--------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------|---------------------------|---------------|
|       |                                                                    |                     |               | 2025                      | 2026          |
|       | II.1.6. Alte venituri proprii                                      | mii lei             | m             | 90 424,000                | 106 821,000   |
| II.2  | Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget       |                     |               |                           |               |
|       | II.2.1. Total venituri proprii                                     | %                   | P             | 86,96%                    | N.A.          |
|       | II.2.2. Servicii intercity                                         | %                   | m             | 96,77%                    | N.A.          |
|       | II.2.3. Servicii interregio                                        | %                   | m             | 89,11%                    | N.A.          |
|       | II.2.4. Servicii regio                                             | %                   | m             | 69,48%                    | N.A.          |
|       | II.2.5. Total venituri servicii transport                          | %                   | m             | 86,00%                    | N.A.          |
|       | II.2.6. Alte venituri proprii                                      | %                   | m             | 92,55%                    | N.A.          |
|       | II.3.0. Cifra de afaceri realizată                                 | mii lei             | aux           | 1 383 999,014             | 1 665 584,098 |
| II.3  | Rata de creștere a cifrei de afaceri                               | %                   | P             | -13,25%                   | 20,35%        |
| III.  | Indicatori privind cheltuielile                                    |                     |               |                           |               |
| III.0 | Cheltuieli prevăzute în buget                                      |                     |               |                           |               |
|       | III.0.1. Total cheltuieli                                          | mii lei             | aux           | 1 850 815,000             | 0,000         |
|       | III.0.2. Cheltuieli de exploatare                                  | mii lei             | aux           | 1 836 115,000             | 0,000         |
|       | III.0.3. Cheltuieli financiare                                     | mii lei             | aux           | 14 700,000                | 0,000         |
|       | III.0.4. Cheltuieli excepționale                                   | mii lei             | aux           | 0,000                     | 0,000         |
|       | III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat                    | mii lei             | aux           | 0,000                     | 0,000         |
| III.1 | Cheltuieli realizate                                               |                     |               |                           |               |
|       | III.1.1. Total cheltuieli                                          | mii lei             | m             | 1 698 976,000             | 1 718 613,000 |
|       | III.1.2. Cheltuieli de exploatare                                  | mii lei             | m             | 1 685 231,000             | 1 706 165,000 |
|       | III.1.3. Cheltuieli financiare                                     | mii lei             | m             | 13 745,000                | 12 448,000    |
|       | III.1.4. Cheltuieli excepționale                                   | mii lei             | m             | 0,000                     | 0,000         |
|       | III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat                    | mii lei             | m             | 0,000                     | 0,000         |
| III.2 | Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget             |                     |               |                           |               |
|       | III.2.1. Total cheltuieli                                          | %                   | m             | 91,80%                    | N.A.          |
|       | III.2.2. Cheltuieli de exploatare                                  | %                   | P             | 91,78%                    | N.A.          |
|       | III.2.3. Cheltuieli financiare                                     | %                   | m             | 93,50%                    | N.A.          |
|       | III.2.4. Cheltuieli excepționale                                   | %                   | m             | N.A.                      | N.A.          |
|       | III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat                    | %                   | m             | N.A.                      | N.A.          |
| III.3 | Structura cheltuielilor de exploatare                              |                     |               |                           |               |
|       | III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura                              | mii lei             | m             | 250 004,000               | 254 574,000   |
|       | III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant                           | mii lei             | m             | 121 164,000               | 117 404,000   |
|       | III.3.3. Cheltuieli cu energia                                     | mii lei             | m             | 107 716,000               | 128 006,000   |
|       | III.3.4. Cheltuieli cu personalul                                  | mii lei             | m             | 815 819,000               | 775 787,000   |
|       | III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare                             | mii lei             | m             | 390 528,000               | 430 394,000   |
| IV.   | Indicatori privind rezultatele                                     |                     |               |                           |               |
| IV.0  | Rezultat brut prevăzut în buget                                    | mii lei             | aux           | -231 042,000              | 0,000         |
| IV.1  | Rezultat brut realizat                                             | mii lei             | m             | -233 739,000              | 36 592,000    |
| IV.2  | Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget               | %                   | m             | 98,83%                    | 100,00%       |
| V.    | Indicatori privind creanțele și datoriile                          |                     |               |                           |               |
| V.1   | Creanțe                                                            |                     |               |                           |               |
|       | V.1.1. Total creanțe                                               | mii lei             | P             | 200 045,000               | 205 755,000   |
|       | V.1.2. Creanțe comerciale                                          | mii lei             | m             | 109 303,000               | 101 816,000   |
|       | V.1.3. Alte creanțe                                                | mii lei             | m             | 90 742,000                | 103 939,000   |
| V.2   | Datorii                                                            |                     |               |                           |               |
|       | V.2.1. Total datorii                                               | mii lei             | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000 |
|       | V.2.2. Datorii pe termen lung                                      | mii lei             | P             | 301 339,000               | 0,000         |
| VI.   | Indicatori privind productivitatea                                 |                     |               |                           |               |
| VI.1  | Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu | mii lei/persoană/an | P             | 142,370                   | 178,050       |
| VII.  | Indicatori privind politica de investiții                          |                     |               |                           |               |
| VII.1 | CapEx (Cheltuieli de capital)                                      | mii lei             | P             | 168 920,000               | 610 755,000   |
| VII.2 | Total active                                                       | mii lei             | m             | 1 173 674,462             | 3 678 321,000 |
| VII.3 | Rata cheltuielilor de capital                                      | %                   | P             | 14,39%                    | 16,60%        |

| Cod          | Denumire indicator                                    | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                 |
|--------------|-------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|-----------------|
|              |                                                       |         |               | 2025                      | 2026            |
| VII.4        | Cheltuieli pentru cercetare și dezvoltare             | mii lei | m             | 0,000                     | 0,000           |
| VII.5        | Rata cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare     | %       | m             | 0,00%                     | 0,00%           |
| <b>VIII.</b> | <b>Indicatori referitori la finanțare</b>             |         |               |                           |                 |
| VIII.1       | Active curente (circulante)                           | mii lei | m             | 316 830,000               | 503 679,000     |
| VIII.2       | Datorii curente (< 1 an)                              | mii lei | m             | 1 074 398,000             | 1 212 808,000   |
| VIII.3       | Rata lichidității curente / Lichiditatea curentă      | %       | P             | <b>29,49%</b>             | <b>41,53%</b>   |
| VIII.4       | Stocuri                                               | mii lei | m             | 80 757,000                | 74 896,000      |
| VIII.5       | Lichiditatea imediată / Test Acid                     | %       | P             | <b>21,97%</b>             | <b>35,35%</b>   |
| VIII.6       | Levierul                                              | %       | P             | <b>117,22%</b>            | <b>32,97%</b>   |
|              | Datorii totale                                        | mii lei | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000   |
|              | Total active                                          | mii lei | m             | 1 173 674,462             | 3 678 321,000   |
| VIII.7       | Profit net                                            | mii lei | m             | 0,000                     | 30 878,000      |
| VIII.8       | Cheltuieli cu dobânzi                                 | mii lei | m             | 13 554,000                | 12 182,000      |
| VIII.9       | Cheltuieli cu impozite                                | mii lei | m             | 5 095,000                 | 22 632,000      |
| VIII.10      | Cheltuieli cu deprecierea                             | mii lei | m             | 0,000                     | 0,000           |
| VIII.11      | Cheltuieli cu amortizarea                             | mii lei | m             | 161 354,000               | 164 895,000     |
|              | Datorii totale                                        | mii lei | m             | 1 375 737,000             | 1 212 806,000   |
| VIII.12      | EBITDA                                                | mii lei | m             | 180 003,000               | 230 587,000     |
| VIII.13      | Raportul dintre datorii și EBITDA                     | nr      | P             | <b>7,64</b>               | <b>5,26</b>     |
| <b>IX.</b>   | <b>Indicatori referitori la operațiuni</b>            |         |               |                           |                 |
| IX.1         | Cifra de afaceri netă                                 | mii lei | m             | 1 383 999,000             | 1 665 584,098   |
| IX.2         | Valoarea medie a tuturor activelor                    | mii lei | m             | 1 315 415,231             | 2 425 997,731   |
| IX.3         | Rata de rotație a activelor                           | %       | P             | <b>105,21%</b>            | <b>68,66%</b>   |
| IX.4         | Valoarea stoc                                         | mii lei | m             | 80 757,000                | 74 896,000      |
| IX.5         | Valoarea medie stoc                                   | mii lei | m             | 92 252,000                | 77 826,500      |
| IX.6         | Rata de rotație a stocurilor                          | %       | P             | <b>1500,24%</b>           | <b>2140,12%</b> |
| IX.7         | Valoare medie creanțe                                 | mii lei | m             | 205 208,000               | 202 900,000     |
| IX.8         | Rata de rotație a creanțelor                          | %       | P             | <b>674,44%</b>            | <b>820,89%</b>  |
| <b>X.</b>    | <b>Indicatori referitori la rentabilitate</b>         |         |               |                           |                 |
| X.1          | Capital propriu                                       | mii lei | m             | 438 910,000               | 646 945,000     |
| X.2          | Rentabilitatea capitalului propriu                    | %       | P             | <b>0,00%</b>              | <b>4,77%</b>    |
| X.3          | Rentabilitatea activelor                              | %       | P             | <b>0,00%</b>              | <b>0,84%</b>    |
| X.4          | Profit din exploatare                                 | mii lei | m             | 0,000                     | 48 862,000      |
| X.5          | Marja profitului din exploatare                       | %       | P             | <b>0,00%</b>              | <b>2,93%</b>    |
| X.6          | Marja netă a profitului                               | %       | P             | <b>0,00%</b>              | <b>1,85%</b>    |
| X.7          | Rata de creștere a profitului net                     | %       | P             | <b>113,96%</b>            | <b>115,66%</b>  |
| <b>XI.</b>   | <b>Indicatori referitori la politica de dividende</b> |         |               |                           |                 |
| XI.1         | Dividende plătite                                     | mii lei | m             | 0,000                     | 0,000           |
| XI.2         | Rata de plată a dividendelor                          | %       | P             | <b>N.A.</b>               | <b>0,00%</b>    |

## 6.2.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi**

| Cod             | Denumire indicator                                                                       | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                       |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|-----------------------|
|                 |                                                                                          |                 |               | 2025                      | 2026                  |
| <b>A.</b>       | <b>Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători</b> |                 |               |                           |                       |
| <b>A.1</b>      | Călători expediați                                                                       |                 |               |                           |                       |
| <b>A.1.1.</b>   | Total servicii                                                                           | mii călători    | <b>P</b>      | <b>24 259,318</b>         | <b>21 959,901</b>     |
| <b>A.1.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | mii călători    | m             | 24 162,638                | 21 822,759            |
| <b>A.1.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | mii călători    | m             | 96,680                    | 137,142               |
| <b>A.1.2.</b>   | Servicii intercity                                                                       | mii călători    | m             | 488,557                   | 826,435               |
| <b>A.1.2.1.</b> | Servicii intercity - feroviar                                                            | mii călători    | m             | 488,557                   | 826,435               |
| <b>A.1.2.2.</b> | Servicii intercity - auto                                                                | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000                 |
| <b>A.1.3.</b>   | Servicii interregio                                                                      | mii călători    | m             | 8 508,382                 | 7 501,631             |
| <b>A.1.3.1.</b> | Servicii interregio - feroviar                                                           | mii călători    | m             | 8 494,045                 | 7 485,990             |
| <b>A.1.3.2.</b> | Servicii interregio - auto                                                               | mii călători    | m             | 14,337                    | 15,641                |
| <b>A.1.4.</b>   | Servicii regio                                                                           | mii călători    | m             | 15 262,379                | 13 631,835            |
| <b>A.1.4.1.</b> | Servicii regio - feroviar                                                                | mii călători    | m             | 15 180,036                | 13 510,334            |
| <b>A.1.4.2.</b> | Servicii regio - auto                                                                    | mii călători    | m             | 82,343                    | 121,501               |
| <b>A.2</b>      | Parcursul total al călătorilor                                                           |                 |               |                           |                       |
|                 | Distribuire pe categorii de servicii                                                     |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.1.</b>   | Total servicii                                                                           | mii călători-km | <b>P</b>      | <b>2 102 702,127</b>      | <b>1 902 057,687</b>  |
| <b>A.2.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | mii călători-km | m             | 2 101 205,544             | 1 894 106,262         |
| <b>A.2.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | mii călători-km | m             | 1 496,583                 | 7 951,425             |
| <b>A.2.2.</b>   | Servicii intercity                                                                       | mii călători-km | m             | 107 688,973               | 149 626,718           |
| <b>A.2.2.1.</b> | Servicii intercity - feroviar                                                            | mii călători-km | m             | 107 688,973               | 149 626,718           |
| <b>A.2.2.2.</b> | Servicii intercity - auto                                                                | mii călători-km | m             | 0,000                     | 0,000                 |
| <b>A.2.3.</b>   | Servicii interregio                                                                      | mii călători-km | m             | 1 267 475,933             | 1 116 679,180         |
| <b>A.2.3.1.</b> | Servicii interregio - feroviar                                                           | mii călători-km | m             | 1 265 979,350             | 1 115 389,561         |
| <b>A.2.3.2.</b> | Servicii interregio - auto                                                               | mii călători-km | m             | 1 496,583                 | 1 289,619             |
| <b>A.2.4.</b>   | Servicii regio                                                                           | mii călători-km | m             | 727 537,221               | 635 751,789           |
| <b>A.2.4.1.</b> | Servicii regio - feroviar                                                                | mii călători-km | m             | 727 537,221               | 629 089,983           |
| <b>A.2.4.2.</b> | Servicii regio - auto                                                                    | mii călători-km | m             | 0,000                     | 6 661,806             |
|                 | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                                         |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.5.0.</b> | Rame electrice                                                                           | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.6.0.</b> | Locomotive electrice                                                                     | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.7.0.</b> | Rame diesel / Automotoare                                                                | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>A.2.8.0.</b> | Locomotive diesel                                                                        | mii călători-km | m             |                           |                       |
| <b>Total</b>    |                                                                                          | mii călători-km |               | 0,000                     | 0,000                 |
|                 | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate                                    |                 |               |                           |                       |
| <b>A.2.5.</b>   | Rame electrice                                                                           | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.6.</b>   | Locomotive electrice                                                                     | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.7.</b>   | Rame diesel / Automotoare                                                                | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.2.8.</b>   | Locomotive diesel                                                                        | mii călători-km | m             | N.A.                      | N.A.                  |
| <b>A.3</b>      | Parcursul total al trenurilor (contractat)                                               |                 |               |                           |                       |
| <b>A.3.0.1.</b> | Total servicii                                                                           | tren-km         | aux           | 23 153 645,000            | 22 428 575,811        |
| <b>A.3.0.2.</b> | Servicii intercity                                                                       | tren-km         | aux           | 768 528,000               | 1 092 741,318         |
| <b>A.3.0.3.</b> | Servicii interregio                                                                      | tren-km         | aux           | 8 358 402,000             | 8 654 514,614         |
| <b>A.3.0.4.</b> | Servicii regio                                                                           | tren-km         | aux           | 14 026 715,000            | 12 681 319,879        |
|                 | Parcursul total al trenurilor (realizat)                                                 |                 |               |                           |                       |
|                 | Distribuire pe categorii de servicii                                                     |                 |               |                           |                       |
| <b>A.3.1.</b>   | Total servicii                                                                           | tren-km         | <b>P</b>      | <b>21 491 502,205</b>     | <b>21 803 692,190</b> |
| <b>A.3.1.1.</b> | Total servicii - feroviar                                                                | tren-km         | m             | 20 993 714,572            | 20 995 714,415        |
| <b>A.3.1.2.</b> | Total servicii - auto                                                                    | tren-km         | m             | 497 787,633               | 807 977,775           |

| Cod | Denumire indicator                                                | UM             | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                |
|-----|-------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|----------------|
|     |                                                                   |                |               | 2025                      | 2026           |
|     | A.3.2. Servicii intercity                                         | tren-km        | m             | 765 352,774               | 1 091 015,546  |
|     | A.3.2.1. Servicii intercity - feroviar                            | tren-km        | m             | 765 352,774               | 1 091 015,546  |
|     | A.3.2.2. Servicii intercity - auto                                | tren-km        | m             | 0,000                     | 0,000          |
|     | A.3.3. Servicii interregio                                        | tren-km        | m             | 8 270 545,822             | 8 405 209,216  |
|     | A.3.3.1. Servicii interregio - feroviar                           | tren-km        | m             | 8 160 447,866             | 8 215 373,304  |
|     | A.3.3.2. Servicii interregio - auto                               | tren-km        | m             | 110 097,956               | 189 835,912    |
|     | A.3.4. Servicii regio                                             | tren-km        | m             | 12 455 603,609            | 12 307 467,428 |
|     | A.3.4.1. Servicii regio - feroviar                                | tren-km        | m             | 12 067 913,932            | 11 689 325,565 |
|     | A.3.4.2. Servicii regio - auto                                    | tren-km        | m             | 387 689,677               | 618 141,863    |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                  |                |               |                           |                |
|     | A.3.5. Rame electrice                                             | tren-km        | m             | 104 600,500               | 1 185 459,900  |
|     | A.3.6. Locomotive electrice                                       | tren-km        | m             | 13 706 043,020            | 12 701 941,000 |
|     | A.3.7. Rame diesel / Automotoare                                  | tren-km        | m             | 4 133 799,600             | 7 290 275,200  |
|     | A.3.8. Locomotive diesel                                          | tren-km        | m             | 3 002 290,600             | 2 666 291,400  |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate             |                |               |                           |                |
|     | A.3.9. Rame electrice                                             | tren-km        | aux           | 104 600,500               | 1 185 459,900  |
|     | A.3.10. Locomotive electrice                                      | tren-km        | aux           | 13 736 938,206            | 11 105 262,910 |
|     | A.3.11. Rame diesel / Automotoare                                 | tren-km        | aux           | 4 143 117,717             | 6 373 862,293  |
|     | A.3.12. Locomotive diesel                                         | tren-km        | aux           | 3 009 058,150             | 2 331 129,313  |
| A.4 | Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate |                |               |                           |                |
|     | A.4.1. Total servicii                                             | %              | m             | 92,82%                    | 97,21%         |
|     | A.4.2. Servicii intercity                                         | %              | m             | 99,59%                    | 99,84%         |
|     | A.4.3. Servicii interregio                                        | %              | m             | 98,95%                    | 97,12%         |
|     | A.4.4. Servicii regio                                             | %              | m             | 88,80%                    | 97,05%         |
| A.5 | Distanța medie a călătoriilor                                     |                |               |                           |                |
|     | A.5.1. Total servicii                                             | km             | m             | 87,127                    | 86,615         |
|     | A.5.2. Servicii intercity                                         | km             | m             | 220,423                   | 181,051        |
|     | A.5.3. Servicii interregio                                        | km             | m             | 151,201                   | 148,858        |
|     | A.5.4. Servicii regio                                             | km             | m             | 47,669                    | 46,637         |
| A.6 | A.6.1. Capacitatea de transport asigurată                         |                |               |                           |                |
|     | Distribuire pe categorii de servicii                              |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.1. Total servicii                                           | sute locuri-km | m             | 53 074 421,95             | 50 219 716,40  |
|     | A.6.1.1.a. Total servicii transport feroviar                      | sute locuri-km | m             | 52 825 528,13             | 49 815 727,51  |
|     | A.6.1.1.b. Total servicii autobuze înlocuire                      | sute locuri-km | m             | 248 893,82                | 403 988,89     |
|     | A.6.1.2. Servicii intercity                                       | sute locuri-km | m             | 2 534 965,18              | 3 290 808,07   |
|     | A.6.1.2.a. Servicii intercity - feroviar                          | sute locuri-km | m             | 2 534 965,18              | 3 290 808,07   |
|     | A.6.1.2.b. Servicii intercity - auto                              | sute locuri-km | m             | 0,00                      | 0,00           |
|     | A.6.1.3. Servicii interregio                                      | sute locuri-km | m             | 27 692 626,11             | 25 993 449,17  |
|     | A.6.1.3.a. Servicii interregio - feroviar                         | sute locuri-km | m             | 27 637 577,13             | 25 898 531,21  |
|     | A.6.1.3.b. Servicii interregio - auto                             | sute locuri-km | m             | 55 048,98                 | 94 917,96      |
|     | A.6.1.4. Servicii regio                                           | sute locuri-km | m             | 22 846 830,66             | 20 935 459,16  |
|     | A.6.1.4.a. Servicii regio - feroviar                              | sute locuri-km | m             | 22 652 985,82             | 20 626 388,23  |
|     | A.6.1.4.b. Servicii regio - auto                                  | sute locuri-km | m             | 193 844,84                | 309 070,93     |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date CICLOP                  |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.5. Rame electrice                                           | sute locuri-km | m             | 352 909,31                | 4 176 277,69   |
|     | A.6.1.6. Locomotive electrice                                     | sute locuri-km | m             | 40 639 156,73             | 36 566 120,43  |
|     | A.6.1.7. Tracțiune electrică                                      | sute locuri-km | m             | 40 992 066,05             | 40 742 398,12  |
|     | A.6.1.8. Rame diesel/Automotoare                                  | sute locuri-km | m             | 4 289 705,14              | 4 646 194,77   |
|     | A.6.1.9. Locomotive diesel                                        | sute locuri-km | m             | 7 429 342,77              | 6 325 507,86   |
|     | A.6.1.10. Tracțiune diesel                                        | sute locuri-km | m             | 11 719 047,91             | 10 971 702,64  |
|     | Distribuire pe tipuri de tracțiune - date extrapolate             |                |               |                           |                |
|     | A.6.1.11. Rame electrice                                          | sute locuri-km | aux           | 352 909,31                | 4 176 277,69   |
|     | A.6.1.12. Locomotive electrice                                    | sute locuri-km | aux           | 40 727 962,21             | 35 105 890,66  |
|     | A.6.1.13. Tracțiune electrică                                     | sute locuri-km | aux           | 41 080 871,53             | 39 282 168,34  |
|     | A.6.1.14. Rame diesel/Automotoare                                 | sute locuri-km | aux           | 4 299 079,090             | 4 460 653,843  |
|     | A.6.1.15. Locomotive diesel                                       | sute locuri-km | aux           | 7 445 577,514             | 6 072 905,323  |
|     | A.6.1.16. Tracțiune diesel                                        | sute locuri-km | aux           | 11 744 656,60             | 10 533 559,17  |

| Cod  | Denumire indicator                                    | UM             | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |        |
|------|-------------------------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|--------|
|      |                                                       |                |               | 2025                      | 2026   |
|      | A.6.2. Capacitatea de transport a trenurilor          |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.6.2.1. Total servicii                               | locuri/tren    | m             | 246,96                    | 230,33 |
|      | A.6.2.1.a. Total servicii transport feroviar          | locuri/tren    | m             | 251,63                    | 237,27 |
|      | A.6.2.1.b. Total servicii autobuze înlocuire          | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | A.6.2.2. Servicii intercity                           | locuri/tren    | m             | 331,22                    | 301,63 |
|      | A.6.2.2.a. Servicii intercity - feroviar              | locuri/tren    | m             | 331,22                    | 301,63 |
|      | A.6.2.2.b. Servicii intercity - auto                  | locuri/tren    | m             | N.A.                      | N.A.   |
|      | A.6.2.3. Servicii interregio                          | locuri/tren    | m             | 334,83                    | 309,25 |
|      | A.6.2.3.a. Servicii interregio - feroviar             | locuri/tren    | m             | 338,68                    | 315,24 |
|      | A.6.2.3.b. Servicii interregio - auto                 | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | A.6.2.4. Servicii regio                               | locuri/tren    | m             | 183,43                    | 170,10 |
|      | A.6.2.4.a. Servicii regio - feroviar                  | locuri/tren    | m             | 187,71                    | 176,45 |
|      | A.6.2.4.b. Servicii regio - auto                      | locuri/tren    | m             | 50,00                     | 50,00  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.6.2.5. Rame electrice                               | locuri/tren    | m             | 337,39                    | 352,29 |
|      | A.6.2.6. Locomotive electrice                         | locuri/tren    | m             | 296,49                    | 316,12 |
|      | A.6.2.7. Tracțiune electrică                          | locuri/tren    | m             | 296,79                    | 319,61 |
|      | A.6.2.8. Rame diesel/Automotoare                      | locuri/tren    | m             | 103,76                    | 69,98  |
|      | A.6.2.9. Locomotive diesel                            | locuri/tren    | m             | 247,44                    | 260,51 |
|      | A.6.2.10. Tracțiune diesel                            | locuri/tren    | m             | 164,21                    | 121,01 |
| A.7  | Viteza comercială a trenurilor                        |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.7.1. Total servicii                                 | km/h           | m             | 51,77                     | 53,52  |
|      | A.7.2. Servicii intercity                             | km/h           | m             | 73,92                     | 75,21  |
|      | A.7.3. Servicii interregio                            | km/h           | m             | 56,49                     | 66,60  |
|      | A.7.4. Servicii regio                                 | km/h           | m             | 47,80                     | 49,20  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.7.5. Rame electrice                                 | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.6. Locomotive electrice                           | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.7. Rame diesel / Automotoare                      | km/h           | m             |                           |        |
|      | A.7.8. Locomotive diesel                              | km/h           | m             |                           |        |
|      |                                                       |                |               |                           |        |
| A.8  | Întârzierea trenurilor (la destinație)                |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.8.1. Total servicii                                 | %              | P             | 0,85%                     | 1,01%  |
|      | A.8.2. Servicii intercity                             | %              | m             | 0,59%                     | 0,74%  |
|      | A.8.3. Servicii interregio                            | %              | m             | 1,08%                     | 1,31%  |
|      | A.8.4. Servicii regio                                 | %              | m             | 1,05%                     | 0,88%  |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                    |                |               |                           |        |
|      | A.8.5. Rame electrice                                 | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.6. Locomotive electrice                           | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.7. Rame diesel / Automotoare                      | %              | m             |                           |        |
|      | A.8.8. Locomotive diesel                              | %              | m             |                           |        |
|      |                                                       |                |               |                           |        |
| A.9  | A.9.1. Accidente                                      | nr             | aux           | 56                        | 59     |
|      | A.9.2. Incidente                                      | nr             | aux           | 20                        | 19     |
|      | A.9.3. Siguranța circulației (accidente și incidente) | nr/mil.tren*km | m             | 3,536                     | 3,577  |
| A.10 | Utilizarea trenurilor                                 |                |               |                           |        |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                  |                |               |                           |        |
|      | A.10.1. Total servicii                                | călători/tren  | m             | 97,84                     | 87,24  |
|      | A.10.1.1. Total servicii - feroviar                   | călători/tren  | m             | 100,09                    | 90,21  |
|      | A.10.1.2. Total servicii - auto                       | călători/tren  | m             | 3,01                      | 9,84   |
|      | A.10.2. Servicii intercity                            | călători/tren  | m             | 140,71                    | 137,14 |
|      | A.10.2.1. Servicii intercity - feroviar               | călători/tren  | m             | 140,71                    | 137,14 |
|      | A.10.2.2. Servicii intercity - auto                   | călători/tren  | m             | N.A.                      | N.A.   |
|      | A.10.3. Servicii interregio                           | călători/tren  | m             | 153,25                    | 132,86 |
|      | A.10.3.1. Servicii interregio - feroviar              | călători/tren  | m             | 155,14                    | 135,77 |
|      | A.10.3.2. Servicii interregio - auto                  | călători/tren  | m             | 13,59                     | 6,79   |
|      |                                                       |                |               |                           |        |

| Cod  | Denumire indicator                                                                                                                                                | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |                |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|----------------|
|      |                                                                                                                                                                   |                 |               | 2025                      | 2026           |
|      | A.10.4. Servicii regio                                                                                                                                            | călători/tren   | m             | 58,41                     | 51,66          |
|      | A.10.4.1. Servicii regio - feroviar                                                                                                                               | călători/tren   | m             | 60,29                     | 53,82          |
|      | A.10.4.2. Servicii regio - auto                                                                                                                                   | călători/tren   | m             | 0,00                      | 10,78          |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                                                                                                                                |                 |               |                           |                |
|      | A.10.5. Rame electrice                                                                                                                                            | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.6. Locomotive electrice                                                                                                                                      | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.7. Tracțiune electrică                                                                                                                                       | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.8. Rame diesel/Automotoare                                                                                                                                   | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.9. Locomotive diesel                                                                                                                                         | călători/tren   | m             |                           |                |
|      | A.10.10. Tracțiune diesel                                                                                                                                         | călători/tren   | m             |                           |                |
| A.11 | Osii-km                                                                                                                                                           |                 |               |                           |                |
|      | Distribuire pe categorii de servicii                                                                                                                              |                 |               |                           |                |
|      | A.11.1. Total servicii                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 287 363 545,63            | 278 814 223,77 |
|      | A.11.2. Servicii intercity                                                                                                                                        | osii-km         | m             | 14 955 324,34             | 22 468 407,20  |
|      | A.11.3. Servicii interregio                                                                                                                                       | osii-km         | m             | 163 083 538,60            | 154 664 871,89 |
|      | A.11.4. Servicii regio                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 109 324 682,69            | 101 680 944,68 |
|      | Distribuire pe tipuri de tracțiune                                                                                                                                |                 |               |                           |                |
|      | A.11.5. Rame electrice                                                                                                                                            | osii-km         | m             | 1 422 811,08              | 16 513 198,84  |
|      | A.11.6. Locomotive electrice                                                                                                                                      | osii-km         | m             | 220 949 866,92            | 200 350 415,42 |
|      | A.11.7. Tracțiune electrică                                                                                                                                       | osii-km         | m             | 222 372 678,00            | 216 863 614,26 |
|      | A.11.8. Rame diesel/Automotoare                                                                                                                                   | osii-km         | m             | 24 984 370,07             | 26 797 859,68  |
|      | A.11.9. Locomotive diesel                                                                                                                                         | osii-km         | m             | 41 124 108,38             | 36 540 878,45  |
|      | A.11.10. Tracțiune diesel                                                                                                                                         | osii-km         | m             | 66 108 478,45             | 63 338 738,13  |
| B.   | Indicatori privind retenția clienților                                                                                                                            |                 |               |                           |                |
| B.1  | Călători expediați (clienți) noi                                                                                                                                  |                 |               |                           |                |
|      | B.1.1. Total servicii                                                                                                                                             | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
|      | B.1.2. Servicii intercity                                                                                                                                         | mii călători    | m             | 0,000                     | 337,878        |
|      | B.1.3. Servicii interregio                                                                                                                                        | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
|      | B.1.4. Servicii regio                                                                                                                                             | mii călători    | m             | 0,000                     | 0,000          |
| B.2  | Rata de retenție a clienților                                                                                                                                     |                 |               |                           |                |
|      | B.2.1. Total servicii                                                                                                                                             | %               | P             | 91,63%                    | 90,52%         |
|      | B.2.2. Servicii intercity                                                                                                                                         | %               | m             | 97,61%                    | 100,00%        |
|      | B.2.3. Servicii interregio                                                                                                                                        | %               | m             | 92,50%                    | 88,17%         |
|      | B.2.4. Servicii regio                                                                                                                                             | %               | m             | 90,99%                    | 89,32%         |
| C.   | Indicatori privind satisfacția clienților                                                                                                                         |                 |               |                           |                |
| C.1  | C.1.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor                                                                              | nr              | P             | 1                         | 1              |
|      | C.1.2.a Total evaluări de 4 și 5 (mulțumiți și foarte mulțumiți)                                                                                                  | nr              | aux           | 1 370                     | 1 787          |
|      | C.1.2.b Număr total evaluări                                                                                                                                      | nr              | aux           | 2 291                     | 2 442          |
|      | C.1.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)                                          | %               | P             | 59,80%                    | 73,18%         |
| C.2  | Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții                                                                                                           |                 |               |                           |                |
|      | C.2.1. Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate | %               | P             | 100,00%                   | 100,0%         |
|      | C.2.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții                                                                                              | nr              | P             | 5 950                     | 3 684          |
|      | C.2.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)                                                                          | %               | m             | -0,85%                    | 38,08%         |
| D.   | Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante                                                                                                    |                 |               |                           |                |
| D.1  | Piața transporturilor feroviare de călători                                                                                                                       |                 |               |                           |                |
|      | D.1.1.0. Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)                                                                                   | mii călători-km | aux           |                           |                |
|      | D.1.1.1. Cota de piață a CFR Călători (ref. parcurs călători)                                                                                                     | %               | m             |                           |                |
|      | D.1.2.0. Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)                                                                                               | mii călători    | aux           |                           |                |
|      | D.1.2.1. Cota opțiunilor de călătorie a CFR Călători                                                                                                              | %               | m             |                           |                |
|      | D.1.3.0. Venituri totale CFR călători (cifra de afaceri netă)                                                                                                     | mii lei         | aux           |                           |                |
|      | D.1.3.1. Venituri totale OTF călători (pentru toți OTF - conform datelor ANAF)                                                                                    | mii lei         | aux           |                           |                |
|      | D.1.3. Cota de piață a CFR Călători (ref. venituri)                                                                                                               | %               | m             |                           |                |

| Cod        | Denumire indicator                                                                                                 | UM              | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------|---------------------------|------|
|            |                                                                                                                    |                 |               | 2025                      | 2026 |
| <b>D.2</b> | Piața transporturilor publice terestre de călători (conform datelor INS)                                           |                 |               |                           |      |
|            | <b>D.2.1.1.</b> Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)        | mii călători-km | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.1.2.</b> Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)   | mii călători-km | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.1.3.</b> Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS) | mii călători-km | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.1.</b> Cota de piață a transportului feroviar                                                               | %               | m             |                           |      |
|            | <b>D.2.2.1.</b> Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)                    | mii călători    | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.2.2.</b> Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)               | mii călători    | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.2.3.</b> Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)             | mii călători    | aux           |                           |      |
|            | <b>D.2.2.</b> Cota opțiunilor de călătorie pentru transportul feroviar                                             | %               | m             |                           |      |

## 6.2.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

**Tabelul 11 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi**

| Cod        | Denumire indicator                                                                    | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |        |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|--------|
|            |                                                                                       |         |               | 2025                      | 2026   |
| <b>E.</b>  | <b>Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor</b> |         |               |                           |        |
| <b>E.1</b> | Parc inventar                                                                         | nr      | m             | 1 089                     | 1 087  |
|            | <b>E.1.1.</b> Rame electrice                                                          | nr      | m             | 35                        | 34     |
|            | <b>E.1.2.</b> Rame diesel / Automotoare                                               | nr      | m             | 262                       | 261    |
|            | <b>E.1.3.</b> Locomotive electrice                                                    | nr      | m             | 358                       | 358    |
|            | <b>E.1.4.</b> Locomotive diesel                                                       | nr      | m             | 434                       | 434    |
| <b>E.2</b> | Parc activ                                                                            | nr      | m             | 370                       | 389    |
|            | <b>E.2.1.</b> Rame electrice                                                          | nr      | m             | 1                         | 11     |
|            | <b>E.2.2.</b> Rame diesel / Automotoare                                               | nr      | m             | 82                        | 91     |
|            | <b>E.2.3.</b> Locomotive electrice                                                    | nr      | m             | 188                       | 191    |
|            | <b>E.2.4.</b> Locomotive diesel                                                       | nr      | m             | 99                        | 96     |
| <b>E.3</b> | Gradul de utilizare a parcului inventar                                               | %       | m             | 33,98%                    | 35,79% |
|            | <b>E.3.1.</b> Rame electrice                                                          | %       | m             | 2,86%                     | 32,35% |
|            | <b>E.3.2.</b> Rame diesel / Automotoare                                               | %       | m             | 31,30%                    | 34,87% |
|            | <b>E.3.3.</b> Locomotive electrice                                                    | %       | m             | 52,51%                    | 53,35% |
|            | <b>E.3.4.</b> Locomotive diesel                                                       | %       | m             | 22,81%                    | 22,12% |
| <b>E.4</b> | Vechimea medie a parcului                                                             | nr. ani | m             | 55,0                      | 56,0   |
|            | <b>E.4.1.</b> Rame electrice                                                          | nr. ani | m             | 56,0                      | 57,0   |
|            | <b>E.4.2.</b> Rame diesel / Automotoare                                               | nr. ani | m             | 56,0                      | 57,0   |
|            | <b>E.4.3.</b> Locomotive electrice                                                    | nr. ani | m             | 44,0                      | 45,0   |
|            | <b>E.4.4.</b> Locomotive diesel                                                       | nr. ani | m             | 58,0                      | 59,0   |
| <b>E.5</b> | Scadențe la reînnoire                                                                 | %       | m             | 85,57                     | 84,01  |
|            | <b>E.5.1.</b> Rame electrice                                                          | %       | m             | 100,00                    | 100,00 |
|            | <b>E.5.2.</b> Rame diesel / Automotoare                                               | %       | m             | 96,46                     | 86,64  |
|            | <b>E.5.3.</b> Locomotive electrice                                                    | %       | m             | 75,98                     | 72,63  |
|            | <b>E.5.4.</b> Locomotive diesel                                                       | %       | m             | 94,53                     | 90,55  |
| <b>E.6</b> | Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)                         | nr      | P             | 2                         | 0      |
|            | <b>E.6.1.</b> Rame electrice                                                          | nr      | m             | 0                         | 0      |

| Cod | Denumire indicator                                                                                                       | UM      | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |             |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|---------------------------|-------------|
|     |                                                                                                                          |         |               | 2025                      | 2026        |
|     | E.6.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.6.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 2                         | 0           |
|     | E.6.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                                      | mii lei | m             | 6 327,580                 | 0,00        |
|     | E.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                                    | mii lei | m             | 6 327,580                 | 0,00        |
|     | E.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor               | %       | m             | 100,00%                   | N.A.        |
| E.7 | Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)                                              | nr      | P             | 9                         | 32          |
|     | E.7.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.7.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.7.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 8                         | 25          |
|     | E.7.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 1                         | 7           |
|     | E.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                        | mii lei | m             | 138 000,000               | 528 000,000 |
|     | E.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor                      | mii lei | m             | 0,000                     | 360 594,000 |
| E.8 | E.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor | %       | P             | 0,00%                     | 68,29%      |
|     | Reparații material rulant motor                                                                                          | nr      | m             | 19                        | 8           |
|     | E.8.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.8.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 12                        | 7           |
|     | E.8.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 4                         | 0           |
|     | E.8.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 3                         | 1           |
|     | E.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor                                                            | mii lei | m             | 94 201,000                | 105 720,00  |
| E.9 | E.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor                                                          | mii lei | m             | 52 847,000                | 15 542,14   |
|     | E.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor                          | %       | P             | 56,10%                    | 14,70%      |
|     | Defectări în parcurs                                                                                                     | nr      | m             | 982                       | 821         |
|     | E.9.1. Rame electrice                                                                                                    | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | E.9.2. Rame diesel / Automotoare                                                                                         | nr      | m             | 198                       | 153         |
|     | E.9.3. Locomotive electrice                                                                                              | nr      | m             | 646                       | 511         |
|     | E.9.4. Locomotive diesel                                                                                                 | nr      | m             | 138                       | 157         |
| F.  | Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane                                                         |         |               |                           |             |
| F.1 | Parc inventar                                                                                                            | nr      | m             | 1930                      | 1914        |
|     | F.1.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 1 688                     | 1 679       |
|     | F.1.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 242                       | 235         |
| F.2 | Parc activ                                                                                                               | nr      | m             | 935                       | 832         |
|     | F.2.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 833                       | 748         |
|     | F.2.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 102                       | 84          |
| F.3 | Gradul de utilizare a parcului inventar                                                                                  | %       | m             | 48,45%                    | 43,47%      |
|     | F.3.1. Vagoane clasă                                                                                                     | %       | m             | 49,35%                    | 44,55%      |
|     | F.3.2. Vagoane speciale                                                                                                  | %       | m             | 42,15%                    | 35,74%      |
| F.4 | Vechimea medie a parcului                                                                                                | nr. ani | m             | 34,0                      | 35,0        |
|     | F.4.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr. ani | m             | 35,8                      | 36,8        |
|     | F.4.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr. ani | m             | 22,3                      | 23,3        |
| F.5 | Scadențe la reînnoire                                                                                                    | %       | m             | 91,90                     | 81,60       |
|     | F.5.1. Vagoane clasă                                                                                                     | %       | m             | 90,80                     | 83,80       |
|     | F.5.2. Vagoane speciale                                                                                                  | %       | m             | 100,00                    | 94,00       |
| F.6 | Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)                                                                        | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 0                         | 0           |
|     | F.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                                    | mii lei | m             | 0,000                     | 0,00        |
|     | F.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                                  | mii lei | m             | 0,000                     | 0,00        |
|     | F.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                             | %       | m             | N.A.                      | N.A.        |
| F.7 | Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)                                                          | nr      | m             | 0                         | 50          |
|     | F.7.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 49          |
|     | F.7.2. Vagoane speciale                                                                                                  | nr      | m             | 0                         | 1           |
|     | F.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                      | mii lei | m             | 92 900,000                | 360 000,000 |
|     | F.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane                                    | mii lei | m             | 5 881,055                 | 220 112,000 |
|     | F.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane               | %       | P             | 6,33%                     | 61,14%      |
| F.8 | Reparații vagoane                                                                                                        | nr      | m             | 0                         | 69          |
|     | F.8.1. Vagoane clasă                                                                                                     | nr      | m             | 0                         | 67          |

| Cod | Denumire indicator                                                                | UM           | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|---------------------------|---------------|
|     |                                                                                   |              |               | 2025                      | 2026          |
|     | F.8.2. Vagoane speciale                                                           | nr           | m             | 0                         | 2             |
|     | F.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane                                   | mii lei      | m             | 97 000,000                | 86 000,00     |
|     | F.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane                                 | mii lei      | m             | 22 800,000                | 32 405,68     |
|     | F.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane | %            | P             | 23,51%                    | 37,68%        |
| F.9 | Defectări în parcurs                                                              | nr           | m             | 88                        | 58            |
|     | F.9.1. Vagoane clasă                                                              | nr           | m             | 65                        | 53            |
|     | F.9.2. Vagoane speciale                                                           | nr           | m             | 23                        | 5             |
| G.  | Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice                      |              |               |                           |               |
| G.1 | Utilizarea parcului activ de material rulant motor                                |              |               |                           |               |
|     | G.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice                                | km           | m             | 534,00                    | 683,00        |
|     | G.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor                  | km           | m             | 291,00                    | 304,00        |
|     | G.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice                          | km           | m             | 420,00                    | 390,00        |
|     | G.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel                             | km           | m             | 288,00                    | 285,00        |
| G.2 | Utilizarea parcului activ de vagoane                                              |              |               |                           |               |
|     | G.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă                                 | km           | m             | 404,00                    | 394,00        |
|     | G.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale                              | km           | m             | 214,00                    | 449,00        |
| G.3 | Compunerea medie a trenurilor                                                     |              |               |                           |               |
|     | G.3.1. Total servicii                                                             | nr.osii/tren | m             | 13,69                     | 13,28         |
|     | G.3.2. Servicii intercity                                                         | nr.osii/tren | m             | 19,54                     | 20,59         |
|     | G.3.3. Servicii interregio                                                        | nr.osii/tren | m             | 19,98                     | 18,83         |
|     | G.3.4. Servicii regio                                                             | nr.osii/tren | m             | 9,06                      | 8,70          |
|     | G.3.5. Rame electrice                                                             | nr.osii/tren | m             | 13,60                     | 13,93         |
|     | G.3.6. Locomotive electrice                                                       | nr.osii/tren | m             | 16,08                     | 18,04         |
|     | G.3.7. Tracțiune electrică                                                        | nr.osii/tren | m             | 16,07                     | 17,64         |
|     | G.3.8. Rame diesel / Automotoare                                                  | nr.osii/tren | m             | 6,03                      | 4,20          |
|     | G.3.9. Locomotive diesel                                                          | nr.osii/tren | m             | 13,67                     | 15,68         |
|     | G.3.10. Tracțiune diesel                                                          | nr.osii/tren | m             | 9,24                      | 7,28          |
| G.4 | Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor                       |              |               |                           |               |
|     | G.4.1. Total servicii                                                             | %            | P             | 39,78%                    | 38,02%        |
|     | G.4.2. Servicii intercity                                                         | %            | m             | 42,48%                    | 45,47%        |
|     | G.4.3. Servicii interregio                                                        | %            | m             | 45,81%                    | 43,07%        |
|     | G.4.4. Servicii regio                                                             | %            | m             | 32,12%                    | 30,50%        |
|     | G.4.5. Rame electrice                                                             | %            | m             |                           |               |
|     | G.4.6. Locomotive electrice                                                       | %            | m             |                           |               |
|     | G.4.7. Tracțiune electrică                                                        | %            | m             |                           |               |
|     | G.4.8. Rame diesel / Automotoare                                                  | %            | m             |                           |               |
|     | G.4.9. Locomotive diesel                                                          | %            | m             |                           |               |
|     | G.4.10. Tracțiune diesel                                                          | %            | m             |                           |               |
| G.5 | Consumuri de energie pentru tracțiune electrică                                   |              |               |                           |               |
|     | G.5.0.1. Rame electrice                                                           | MWh          | m             | 811,98                    | 8 090,83      |
|     | G.5.0.2. Locomotive electrice                                                     | MWh          | m             | 137 872,39                | 130 455,06    |
|     | G.5.0.3. Tracțiune electrică                                                      | MWh          | m             | 138 684,37                | 138 545,89    |
|     | Consumuri de energie pentru tracțiune diesel                                      |              |               |                           |               |
|     | G.5.0.4. Rame diesel / Automotoare                                                | MWh          | m             | 48 201,68                 | 52 131,74     |
|     | G.5.0.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [tone]                       | Tone         | aux           | 3 691,12                  | 3 992,07      |
|     | G.5.0.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]                      | Litri        | aux           | 4 342 494,12              | 4 696 552,94  |
|     | G.5.0.5. Locomotive diesel                                                        | MWh          | m             | 94 943,26                 | 86 583,47     |
|     | G.5.0.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [tone]                               | Tone         | aux           | 7 270,43                  | 6 630,27      |
|     | G.5.0.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]                              | Litri        | aux           | 8 553 447,06              | 7 800 312,94  |
|     | G.5.0.6. Tracțiune diesel                                                         | MWh          | m             | 143 144,95                | 138 715,21    |
|     | G.5.0.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [tone]                                | Tone         | aux           | 10 961,55                 | 10 622,34     |
|     | G.5.0.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]                               | Litri        | aux           | 12 895 941,18             | 12 496 865,88 |
|     | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per 100 km)              |              |               |                           |               |
|     | G.5.1. Rame electrice                                                             | kWh/100 km   | m             | 776,27                    | 682,51        |
|     | G.5.2. Locomotive electrice                                                       | kWh/100 km   | m             | 1 003,66                  | 1 174,71      |
|     | G.5.3. Tracțiune electrică                                                        | kWh/100 km   | P             | 1 001,94                  | 1 127,24      |
|     | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per 100 km)                 |              |               |                           |               |
|     | G.5.4. Rame diesel / Automotoare                                                  | kWh/100 km   | m             | 1 163,42                  | 817,90        |
|     | G.5.4.a. Motorină pentru rame diesel / automotoare [kg]                           | kg/100 km    | m             | 89,09                     | 62,63         |
|     | G.5.4.b. Motorină pentru rame diesel / automotoare [litri]                        | litri/100 km | aux           | 104,81                    | 73,68         |
|     | G.5.5. Locomotive diesel                                                          | kWh/100 km   | m             | 3 155,25                  | 3 714,23      |
|     | G.5.5.a. Motorină pentru locomotive diesel [kg]                                   | kg/100 km    | aux           | 241,62                    | 284,42        |
|     | G.5.5.b. Motorină pentru locomotive diesel [litri]                                | litri/100 km | aux           | 284,26                    | 334,62        |
|     | G.5.6. Tracțiune diesel                                                           | kWh/100 km   | m             | 2 001,42                  | 1 593,51      |
|     | G.5.6.a. Motorină pentru tracțiune diesel [kg]                                    | kg/100 km    | P             | 153,26                    | 122,03        |
|     | G.5.6.b. Motorină pentru tracțiune diesel [litri]                                 | litri/100 km | aux           | 180,31                    | 143,56        |

| Cod        | Denumire indicator                                                                                                      | UM             | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |               |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|---------------|
|            |                                                                                                                         |                |               | 2025                      | 2026          |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per loc-km)                                                    |                |               |                           |               |
|            | G.5.7. Rame electrice                                                                                                   | kWh/loc-km     | m             | 0,023                     | 0,019         |
|            | G.5.8. Locomotive electrice                                                                                             | kWh/loc-km     | m             | 0,034                     | 0,037         |
|            | G.5.9. Tracțiune electrică                                                                                              | kWh/loc-km     | m             | 0,034                     | 0,035         |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per loc-km)                                                       |                |               |                           |               |
|            | G.5.10. Rame diesel / Automotoare                                                                                       | kWh/loc-km     | m             | 0,112                     | 0,117         |
|            | G.5.11. Locomotive diesel                                                                                               | kWh/loc-km     | m             | 0,128                     | 0,143         |
|            | G.5.12. Tracțiune diesel                                                                                                | kWh/loc-km     | m             | 0,122                     | 0,132         |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune electrică (per călător-km)                                                |                |               |                           |               |
|            | G.5.13. Rame electrice                                                                                                  | kWh/călător-km | m             |                           |               |
|            | G.5.14. Locomotive electrice                                                                                            | kWh/călător-km | m             |                           |               |
|            | G.5.15. Tracțiune electrică                                                                                             | kWh/călător-km | m             |                           |               |
|            | Consumuri unitare de energie pentru tracțiune diesel (per călător-km)                                                   |                |               |                           |               |
|            | G.5.16. Rame diesel / Automotoare                                                                                       | kWh/călător-km | m             |                           |               |
|            | G.5.17. Locomotive diesel                                                                                               | kWh/călător-km | m             |                           |               |
|            | G.5.18. Tracțiune diesel                                                                                                | kWh/călător-km | m             |                           |               |
| <b>H</b>   | <b>Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile</b>                                       |                |               |                           |               |
| <b>H.1</b> | Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant                | %              | <b>P</b>      | <b>0,28%</b>              | <b>58,24%</b> |
|            | A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant (total program)                 | mii lei        | aux           | 2 074 920,555             | 2 074 920,555 |
|            | B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant (cumulat)       | mii lei        | aux           | 5 881,055                 | 1 208 387,000 |
|            | H.1.1. Modernizare material rulant motor                                                                                | %              | m             | 0,00%                     | 57,61%        |
|            | A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (total program)           | mii lei        | aux           | 1 231 329,879             | 1 231 329,879 |
|            | B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor (cumulat) | mii lei        | aux           | 0,000                     | 709 351,730   |
|            | H.1.2. Modernizare vagoane                                                                                              | %              | m             | 0,70%                     | 59,16%        |
|            | A. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane (total program)                         | mii lei        | aux           | 843 590,676               | 843 590,676   |
|            | B. Fonduri europene nerambursabile utilizate și rambursate pentru reînnoire/modernizare vagoane (cumulat)               | mii lei        | aux           | 5 881,055                 | 499 035,270   |
| <b>I</b>   | <b>Indicatori privind mediul</b>                                                                                        |                |               |                           |               |
| <b>I.1</b> | Consumul de energie - variație anuală                                                                                   | %              | m             |                           | -4,01%        |
|            | I.1.0. Consumul de energie total                                                                                        | MWh            | m             | 330 101,77                | 316 866,09    |
|            | I.1.1. Energie electrică pentru tracțiune                                                                               | MWh            | m             | 150 575,00                | 150 774,47    |
|            | I.1.1.1. Energie electrică locomotive și rame electrice                                                                 | MWh            | aux           | 137 801,89                | 138 545,89    |
|            | I.1.1.2. Energie electrică SIV (stații încălzire vagoane)                                                               | MWh            | aux           | 4 934,03                  | 4 775,85      |
|            | I.1.1.3. Energie electrică pierdută în rețea                                                                            | MWh            | aux           | 7 839,08                  | 7 452,73      |
|            | I.1.2. Energie electrică pentru alte utilizări                                                                          | MWh            | m             | 7 889,18                  | 7 637,43      |
|            | I.1.3. Energie echivalentă motorină pentru tracțiune                                                                    | MWh            | m             | 170 387,48                | 157 265,53    |
|            | I.1.3.1. Motorină pentru remorcă                                                                                        | Tone           | aux           | 11 293,90                 | 10 622,34     |
|            | I.1.3.2. Motorină pentru remorcă                                                                                        | Litri          | aux           | 13 286 936,47             | 12 496 865,88 |
|            | I.1.3.3. Energie echivalentă motorină pentru remorcă                                                                    | MWh            | m             | 147 484,99                | 138 715,21    |
|            | I.1.3.4. Motorină pentru manevră                                                                                        | Tone           | aux           | 1 753,79                  | 1 420,52      |
|            | I.1.3.5. Motorină pentru manevră                                                                                        | Litri          | aux           | 2 063 287,06              | 1 671 200,00  |
|            | I.1.3.6. Energie echivalentă motorină pentru manevră                                                                    | MWh            | m             | 22 902,49                 | 18 550,32     |
|            | I.1.4. Energie echivalentă motorină pentru alte utilizări                                                               | MWh            | m             | 1 250,11                  | 1 188,65      |
|            | I.1.4.1. Motorină pentru alte utilizări                                                                                 | Tone           | aux           | 95,73                     | 91,02         |
|            | I.1.4.2. Motorină pentru alte utilizări                                                                                 | Litri          | aux           | 112 622,63                | 107 085,88    |
|            | I.1.5. Energie echivalentă motorină                                                                                     | MWh            | m             | 171 637,59                | 158 454,18    |
|            | I.1.5.1. Motorină - total                                                                                               | Tone           | aux           | 13 143,42                 | 12 133,88     |
|            | I.1.5.2. Motorină - total                                                                                               | Litri          | aux           | 15 462 846,16             | 14 275 151,76 |
| <b>I.2</b> | Emisiile direct generate de CFR Călători - variație anuală                                                              | %              | m             |                           | -7,63%        |
|            | I.2.1. Emisiile direct generate provenite din tracțiunea trenurilor                                                     | tone CO2       | m             | 42 459,62                 | 39 236,66     |
|            | I.2.2. Emisiile direct generate provenite din alte utilizări                                                            | tone CO2       | m             | 4 220,56                  | 3 881,86      |
|            | I.2.3. Emisiile direct generate de CFR Călători - total                                                                 | tone CO2       | m             | 46 680,18                 | 43 118,52     |
| <b>I.3</b> | Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - variație anuală                                           | %              | m             |                           | -0,02%        |
|            | I.3.1 Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice                                             | tone CO2       | m             | 27 411,29                 | 27 406,33     |
|            | I.3.1.1. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru tracțiune                         | tone CO2       | m             | 25 599,26                 | 25 633,17     |
|            | I.3.1.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei electrice pentru alte utilizări                    | tone CO2       | m             | 1 812,03                  | 1 773,16      |
|            | I.3.2. Emisiile indirect generate provenite din achiziția motorinei                                                     | tone CO2       | m             | 0,00                      | 0,00          |
|            | I.3.3. Emisiile indirect generate provenite din achiziția energiei - total                                              | tone CO2       | m             | 27 411,29                 | 27 406,33     |
| <b>I.4</b> | Emisiile totale generate de CFR Călători - variație anuală                                                              | %              | m             |                           | -4,81%        |
|            | I.4.1. Emisiile totale generate provenite din tracțiunea trenurilor                                                     | tone CO2       | m             | 68 058,88                 | 64 869,83     |

| Cod | Denumire indicator                                                                                     | UM                | Tip indicator | Realizat la data de 30.06 |           |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------|---------------------------|-----------|
|     |                                                                                                        |                   |               | 2025                      | 2026      |
|     | I.4.2. Emisiile totale generate provenite din alte utilizări                                           | tone CO2          | m             | 6 032,59                  | 5 655,02  |
|     | I.4.3. Emisiile totale generate de CFR Călători                                                        | tone CO2          | m             | 74 091,47                 | 70 524,85 |
| I.5 | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor                                 |                   | m             |                           |           |
|     | I.5.1. Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor               | kg CO2/100 km     | m             | 324,19                    | 308,97    |
|     | I.5.2. Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor           | kg CO2/100 cal-km | m             | 3,239                     | 3,425     |
|     | I.5.3. Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor           | kg CO2/100 loc-km | m             | 1,288                     | 1,302     |
| I.6 | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice                       |                   | m             |                           |           |
|     | I.6.1. Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice     | kg CO2/100 km     | m             | 184,95                    | 208,56    |
|     | I.6.2. Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice | kg CO2/100 cal-km | m             |                           |           |
|     | I.6.3. Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor electrice | kg CO2/100 loc-km | m             | 0,623                     | 0,653     |
| I.7 | Emisiile unitare generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel                          |                   | m             |                           |           |
|     | I.7.1. Emisiile unitare per 100 km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel        | kg CO2/100 km     | m             | 593,66                    | 450,74    |
|     | I.7.2. Emisiile unitare per 100 căl-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel    | kg CO2/100 cal-km | m             |                           |           |
|     | I.7.3. Emisiile unitare per 100 loc-km generate de CFR Călători pentru tracțiunea trenurilor diesel    | kg CO2/100 loc-km | m             | 3,615                     | 3,725     |
| J   | Indicatori privind angajații                                                                           |                   |               |                           |           |
| J.1 | Numărul mediu de ore de formare per angajat                                                            | nr                | P             | 19,90                     | 28,48     |
|     | J.1.1 Total număr de ore de formare                                                                    | nr                | m             | 203 973                   | 278 186   |
|     | J.1.2. Total angajați                                                                                  | nr                | m             | 10 252                    | 9 768     |
| J.2 | Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților                                                     | nr                | P             | 1                         | 1         |
| J.3 | Numărul total de instruiți în materie de siguranță                                                     | nr                | P             | 80 116                    | 76 260    |
| J.4 | Frecvența totală a vătămărilor înregistrate                                                            | nr/1.000.000 ore  | m             | 1,15                      | 1,07      |
|     | J.4.1 Număr accidente (de muncă) înregistrate                                                          | nr                | m             | 10                        | 9         |
|     | J.4.2. Număr total de ore lucrate de toți angajații                                                    | nr                | m             | 8 703 529                 | 8 383 856 |
| J.5 | Frecvența totală a vătămărilor grave                                                                   | nr/1.000.000 ore  | m             | 0,000                     | 0,119     |
|     | J.5.1 Număr accidente (de muncă) grave înregistrate                                                    | nr                | m             | 0                         | 1         |
| K   | Indicatori privind inovarea                                                                            |                   |               |                           |           |
| K.1 | Numărul de brevete per 100 de angajați                                                                 | nr                | m             | 0,00%                     | 0,00%     |
|     | K.1.1 Număr de brevete obținute                                                                        | nr                | m             | 0                         | 0         |
| K.2 | Numărul de brevete în ultimii 3 ani per 100 de angajați                                                | nr                | m             | 0,00%                     | 0,00%     |
|     | K.2.1 Număr de brevete obținute în ultimii 3 ani                                                       | nr                | m             | 0                         | 0         |
| K.3 | Ponderea vânzărilor de servicii și produse noi                                                         | %                 | m             | 0,00%                     | 0,00%     |
|     | K.3.1 Vânzări de servicii și produse noi                                                               | mii lei           | m             | 0,000                     | 0,000     |
| L   | Indicatori privind crearea de locuri de muncă                                                          |                   |               |                           |           |
| L.1 | Număr echivalent de angajați cu normă întreagă                                                         | nr                | m             | 10 350,77                 | 9 943,00  |
|     | L.1.1 Numărul total de ore lucrătoare pentru toți angajații, conform contract                          | nr                | m             | 9 936 740                 | 9 545 280 |
|     | L.1.2. Numărul de ore lucrătoare pentru un angajat cu normă întreagă                                   | nr                | m             | 960                       | 960       |
| L.2 | Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului                                                          | nr                | m             | -390,56                   | -407,77   |
| L.3 | Numărul de angajați cu handicap                                                                        | nr                | m             | 85                        | 85        |
| M   | Indicatori privind egalitatea de gen                                                                   |                   |               |                           |           |
| M.1 | Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin                                                   | %                 | m             | 29,47%                    | 29,84%    |
|     | M.1.1 Numărul cadrelor de conducere superioare de sex feminin                                          | nr                | m             | 112                       | 111       |
|     | M.1.2. Numărul cadrelor de conducere superioare                                                        | nr                | m             | 380                       | 372       |
| M.2 | Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin                          | %                 | m             | 0,00%                     | 0,00%     |

## 6.2.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă realizările estimate la data de 30.06.2026 aferente indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.

**Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi**

| Cod | Denumire indicator                                                                                             | UM | Tip indicator | Realizat la data de 30.06.2026 |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------|--------------------------------|
| N.1 | Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei                                     | %  | P             | 100,00                         |
| N.2 | Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății                        | %  | P             | 100,00                         |
| N.3 | Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor <i>(pentru directori)</i> | %  | P             | 100,00                         |
| N.4 | Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției                                                 | %  | P             | 100,00                         |
| N.5 | Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011                              | %  | P             | 100,00                         |

## CAPITOLUL 7

### ACTIVITATEA DIRECTORILOR SOCIETĂȚII

#### 7.1 DIRECTORII CFR CĂLĂTORI

În conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) din Actul Constitutiv al CFR Călători, directorul general conduce activitatea curentă a Societății, în scopul realizării obiectului de activitate și pentru îndeplinirea deciziilor consiliului de administrație și ale adunării generale a acționarilor.

Ca urmare a finalizării procedurii de selecție, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (8) al Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul de Administrație, prin Decizia nr. 55 din 23 octombrie 2023, l-a numit pe domnul Preoteasa Traian în funcția de Director General și prin Decizia nr. 56 din 23 octombrie 2023 pe doamna Hanganu Aida în funcția de Director Financiar Contabil, încheindu-se cu aceștia Contracte de mandat pentru perioada 23.10.2023 - 13.02.2027.

Astfel, în perioada 01.01.2026 – 30.06.2026 funcția de director general al CFR Călători a fost deținută de către domnul Preoteasa Traian în baza decizia Consiliului de Administrație nr. 55/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Totodată, în perioada 01.01.2026 – 30.06.2026 funcția de director financiar al CFR Călători a fost deținută de către doamna Hanganu Aida în conformitate cu decizia Consiliului de Administrație nr. 56/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

#### 7.2 ECHIPA DE MANAGEMENT EXECUTIV

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.01.2026-30.06.2026, a fost condusă de o echipă alcătuită din următoarele persoane:

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

## 7.3 EVALUARE PRELIMINARĂ A ACTIVITĂȚII DIRECTORILOR

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

În semestrul I al anului 2026 directorul general a dus la îndeplinire toate actele necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al Societății, cu respectarea limitelor de competență stabilite de legislația în vigoare, Actul Constitutiv și hotărârile Adunării Generale a Acționarilor, precum și sarcinile care i-au fost atribuite în contractul de mandat încheiat cu Societatea.

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

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

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

## CAPITOLUL 8

### RECOMANDĂRI

Având în vedere analizele prezentate în cadrul prezentului document, Consiliul de Administrație al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA formulează următoarele recomandări către conducerea executivă a societății:

#### Recomandarea nr. 1

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

#### Recomandarea nr. 2

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

#### Recomandarea nr. 3

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2026. Se va acorda o atenție deosebită indicatorilor care la data de 30.06.2026 înregistrează un grad redus de realizare a obiectivelor asociate.