

# În 2022 GFR a depășit pragul de un miliard de lei cifră de afaceri; CFR Marfă și-a înjumătățit pierderile

23 Iunie 2023



Depășirea pragului de un miliard de lei cifră de afaceri de către GFR, concomitent cu o înjumătățire a pierderilor CFR Marfă, sunt principalele noutăți rezultate din datele prezentate recent pe 2022 de către Ministerul de Finanțe.

Analiza datelor financiare prezentate la Ministerul de Finanțe de către principalii șapte operatori de transport feroviar de marfă indică mici evoluții pozitive în domeniu, exceptând primii doi operatori menționați, și anume GFR și CFR Marfă care au raportat evoluții interesante.

În premieră, GFR a depășit cifra de afaceri din 2021 de 771 milioane lei pentru a ajunge la 1,006 miliarde lei în 2022. Profiturile companiei s-au triplat de la 19,3 milioane lei acum doi ani la 57,9 milioane lei, anul trecut. Compania se află în a doua poziție ca număr de angajați, respectiv 2391 anul trecut față de 2241 în urmă cu doi ani (mai puțin însă decât numărul de la CFR Marfă).

O profitabilitate aparte a arătat compania EP Rail care cu 25 de angajați a înregistrat o cifră de afaceri de 492 milioane lei și un profit de 24 milioane lei în condițiile în care în 2021 cifra de afaceri a fost de 484 milioane lei și profitul de 3,7 milioane lei.

Explicația numărului mic de angajați e faptul că EP Rail are un model de business apropiat de cel al caselor de expediție. Casa de expediții de stat Rofersped (acționar CFR Marfă) a avut 134 milioane lei cifră de afaceri și profit de 4,5 milioane lei, făcute cu doar 96 de angajați. În 2021 Rofersped a avut o cără de afaceri de 112 milioane lei și un profit de 3,66 milioane lei.

Compania germană DB Cargo a înregistrat anul trecut 356 milioane lei la un profit de 8,6 milioane lei față de 2021 când indicatorii au fost 273 milioane lei și 6,5 milioane lei. Numărul total de angajați a fost anul trecut 771 față de 762 în 2021.

În ceea ce privește operatorul de stat, CFR Marfă, cifra de afaceri a crescut de la 512,5 milioane lei la 689 milioane lei. Contează însă faptul că pierderile au scăzut la sub jumătate, adică de la 351 milioane lei la 153 milioane lei. Numărul de personal al companiei a scăzut și acesta de la 3904 la 3246, deci cu nu mai puțin de 700 de angajați.

Un loc pe podium a fost ocupat de o companie în progres (să ne amintim că anul trecut aceasta a luat în leasing locomotive Siemens furnizate de o companie poloneză). Unicom Tranzit și-a scăzut numărul de angajați la 914 de la 1010, însă cifra de afaceri a crescut la 384,2 milioane lei de la 257 milioane lei. Profitul a înregistrat o evoluție spectaculoasă de la 2,6 milioane lei la 30,7 milioane lei.

În clasamentul operatorilor figurează și CER Fersped. Aceasta și-a crescut cifra de afaceri la 140,16 milioane lei de la 103,5 milioane lei și a reușit să intre pe profit, chiar și unul minim de 73 mii lei, de la o pierdere de 1,57 milioane lei acum doi ani.

Locul următor în top este deținut de una dintre companiile cu acționariat străin, și anume Vest Trans Rail (Bulmarket, Bulgaria). Aceasta și-a crescut cifra de afaceri cu 14 milioane lei la 99,8 milioane lei, în timp ce profitul a crescut de la 2,18 milioane lei la 6,51 milioane lei.

Compania austriacă Rail Cargo (fără cifre raportate la Finanțe pentru 2021) a înregistrat 89,33 milioane lei cifră de afaceri și un profit de 1,41 milioane lei anul trecut.

Firma brașoveană Rail Force SRL specializată în închiriere de material rulant dar și în transport de marfă a obținut o cifră de afaceri de 49,6 milioane lei cu un număr de 113 angajați. Profitul a fost de 23,5 milioane lei, de patru ori mai mare decât cel din 2021 - 5,9 milioane lei. Cifra de afaceri de acum doi ani a fost de 45,6 milioane lei. Practic anul trecut profitul a fost aproape jumătate din cifra de afaceri.

Și, în fine, evoluții pozitive a înregistrat și Cargo Trans Vagon cu un progres mic al cifrei de afaceri de trei milioane lei până la 81,19 milioane lei, dar cu o micșorare a profitului de la 7,4 milioane lei în 2021 la 1,6 milioane lei anul trecut.

Potrivit unui raport recent al Organizației Patronatelor Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), principalele riscuri identificate pe parcursul anului 2022, au fost, din punct de vedere al transportului feroviar de marfă, la fel ca în anul 2021, următoarele:

- **restricții/închideri pentru anumite zone critice din sistem;**
- **închideri ale anumitor unități de producție ale clienților ca urmare a creșterilor aberante ale tarifelor la energie și combustibili, astfel producându-se o reducere semnificativă a activității unor agenți economici, fapt ce a dus și la reducerea volumelor de marfă transportată, deci implicit a activității unor operatori de transport feroviar;**
- **reducerea semnificativă a volumelor transportate ca urmare a unei recesiuni declanșate de crizele economice suprapuse.**

Raportul disponibil integral, semnat de Vasile Șeclăman, președintele OPSFPR, arată că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 și până în anul 2022 inclusiv, din cauza "subfinanțării sistematice a sectorului feroviar în favoarea celui rutier (în contradicție cu recomandările UE), precum și a faptului că an de an contribuțiile MTI pentru infrastructura feroviară au fost de numai 4-5% din suma aflată la dispoziția ministerului prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75% din sumele la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii".

**Sursa:** <https://www.bursa.ro/>