

Gruia Stoica, Grampet: “Ne vedem în situația de a fi nevoiți să depășim această criză prin forțe proprii, luând măsuri pentru reducerea cât mai mult a cheltuielilor și amânarea investițiilor planificate”

7 august 2020



Stoica: “Pe termen lung avem în vedere posibilitatea listării la bursă, în România sau pe una dintre marile burse europene”

“Ne vedem în situația de a fi nevoiți să depășim această criză prin forțe proprii, luând măsuri pentru reducerea cât mai mult a cheltuielilor și amânarea investițiilor planificate. Situația actuală ne-a forțat să reevaluăm inclusiv proiectul Middle Coridor ce leagă Asia Centrală de

Marea Neagră. Sperăm că susținerea statului român poate salva un proiect ce pune România pe rutele de conexiune terestre dintre Asia și Europa, facilitând totodată livrarea cu rapiditate a mărfurilor necesare în aceste zile”, ne-a spus Gruia Stoica, Președintele Grupului GRAMPET, într-un interviu acordat în exclusivitate pentru financialintelligence.ro.

Acesta a avut amabilitatea să ne povestească despre efectele pandemiei asupra industriei transporturilor și a Grupului Grampet dar și despre semnalele bune primite de la cele mai importante economii europene, în contextul presiunii pentru o economie verde. “Transportul feroviar de marfă are un rol strategic pe termen lung și este cea mai sustenabilă formă de transport, datorită nivelului ridicat de electrificare (la nivelul Uniunii Europene, generează sub 2% emisii, comparativ cu transportul rutier – 73%, aviatic – 13% sau maritim – 11%)”, a spus Stoica.

Pe termen lung, reprezentantul Grampet are în vedere posibilitatea listării companiei la bursă, în România sau pe una dintre marile burse europene.

Reporter: Cum a fost afectată activitatea Grampet de actuala criză a pandemiei? Câți salariați are în prezent Grampet? Cum vor fi afectate rezultatele financiare ale Grampet în acest an?

Gruia Stoica: Industria Transporturilor a fost una dintre cele mai afectate de pandemie deoarece aceasta depinde de companiile care activează în producție și au fost nevoite să își reducă sau să înceteze complet activitatea. Pentru Grupul GRAMPET, încă după prima lună de carantină am înregistrat o scădere de 20% a activității de transport (aprilie 2020 vs martie 2020).

Odată cu instituirea măsurilor de relaxare, activitatea de transport s-a reluat treptat, astfel încât ne așteptăm ca în perioada următoare volumele lunare transportate să fie comparabile cu cele de anul trecut. Per ansamblu, însă, evoluția din acest an va depinde de modul în care își va reveni activitatea economică la nivel global (și, desigur, va fi în strânsă legătură cu evoluția epidemiologică).

În cel mai optimist scenariu, care nu prevede noi perioade de carantină și blocaje economice, putem recupera pierderile din această primăvară și încheia anul cu rezultate comparabile cu 2019.

Cel mai pesimist scenariu prevede pierderi financiare de două puncte procentuale, dar și consecințe la nivelul forței de muncă, în condițiile în care nu vom mai putea susține cei peste 6.200 de angajați pe care îi avem în România.

Reporter: Care sunt sursele de finanțare ale Grampet? Intenționați să folosiți finanțarea prin BVB?

Gruia Stoica: Aproape toate proiectele noastre sunt finanțate din resurse proprii sau cu sprijinul unor instituții financiare.

Nu am luat până acum în calcul opțiunea unei finanțări printr-o emisiune de obligațiuni. Pe termen lung avem în vedere posibilitatea listării la bursă, în România sau pe una dintre marile burse europene.

Reporter: Cum apreciați industria feroviară românească în prezent? Care sunt, în opinia dvs, modalitățile de dezvoltare ale acestei industrii?

Gruia Stoica: Industria feroviară românească are un potențial fantastic care vine din tradiția și experiența de peste 150 de ani, dar și poziția geostrategică a țării noastre, la intersecția rutelor care leagă Europa de Asia.

Se impune însă o implicare activă din partea autorităților, atât pentru dezvoltarea infrastructurii, cât și pentru susținerea companiilor de profil, prin acordarea de stimulente și facilități fiscale.

Reporter: Care sunt problemele cu care se confruntă industria feroviară în această perioadă? Cum cât a scăzut activitatea față de anii precedenți?

Gruia Stoica: Infrastructura feroviară din România vine după o perioadă lungă de subfinanțare economică care afectează foarte mult competitivitatea operatorilor feroviari.

Ne confruntăm cu un adevărat dezastru, viteza medie de circulație ajunge și la 16-17 km pe oră.

În ceea ce privește volumul de activitate la nivelul industriei, asistăm de câțiva ani la o scădere continuă a volumului de mărfuri transportate pe calea ferată. Cauzele sunt cele cunoscute, respectiv reducerea activității în industriile care în mod tradițional folosesc transportul feroviar, lipsa investițiilor în infrastructura feroviară, lipsa terminalelor multimodale și suprataxarea transportului feroviar în comparație cu alte moduri de transport.

În același timp, industria se confruntă cu lipsa de forță de lucru calificată și îmbătrânirea angajaților existenți. De altfel, criza de mecanici de locomotivă – o resursă esențială pentru operatorii de transport feroviar – afectează în mod vizibil întreaga industrie europeană.

În plus, în România transportul feroviar este puternic afectat de concurența neloială pe care o face transportul rutier, pentru că beneficiază de facilități importante. De exemplu, transportatorii rutieri au dreptul să recupereze o parte din accizele pentru motorină, lucru interzis transportatorilor feroviari.

Iar cel mai recent exemplu este inițiativa legislativă prin care companiile rutiere de transport ar putea fi scutite de la plata rovinetelor până la sfârșitul acestui an, în contextul în care companiile private de transport feroviar primesc, de la încetarea stării de urgență, facturi mai mari chiar și cu 25-30% peste inflația ultimilor ani pentru plata taxelor non-TUI (Taxa de Utilizare a Infrastructurii feroviare), impuse de CFR S.A.

Reporter: Considerați că industria feroviară (privată și de stat) are nevoie de ajutor din partea statului român în această perioadă? Are nevoie Grampet de ajutor din partea statului român?

Gruia Stoica: Noi am susținut în repetate rânduri nevoia unui efort combinat public – privat pentru a consolida această industrie.

Acum însă avem nevoie mai mult ca oricând de angajamentul ferm al autorităților. Deși ne confruntăm cu această criză de aproape 5 luni, încă nu avem un plan clar pentru susținerea transportului feroviar. Organizația Patronală (OPSFPR) din care facem parte a transmis autorităților numeroase propuneri cu impact imediat, de natură să ajute operatorii feroviari să depășească această perioadă dificilă, toate rămase însă fără răspuns.

Ne vedem în situația de a fi nevoiți să depășim această criza prin forțe proprii, luând măsuri pentru reducerea cât mai mult a cheltuielilor și amânarea investițiilor planificate. Situația actuală ne-a forțat să reevaluăm inclusiv proiectul Middle Coridor ce leagă Asia Centrală de Marea Neagră. Sperăm că susținerea statului român poate salva un proiect ce pune România pe rutele de conexiune terestre dintre Asia și Europa, facilitând totodată livrarea cu rapiditate a mărfurilor necesare în aceste zile.

Rămâne de văzut ce se va întâmpla în noul context economic și cu proiectul Green Deal lansat la nivelul Uniunii Europene, care are o componentă importantă pentru industria de transport feroviar.

Sperăm că sprijinul financiar promis de Comisia Europeană și angajamentul autorităților locale vor fi suficiente de această dată pentru a vedea cât mai multe proiecte concretizate în următorii ani.

Reporter: A suspendat Grampet contracte de muncă din cauza pandemiei? Ați folosit șomajul tehnic?

Gruia Stoica: Acolo unde perioada de carantină a impus sistarea activității, am optat pentru șomajul tehnic.

Am implementat totodată proceduri pentru rularea angajaților acolo unde acest lucru a fost posibil.

Ne concentrăm pe soluții pentru retenția angajaților, pentru că știm cât este de valoroasă forța de muncă calificată.

Să nu uităm că, înainte de această criză de sănătate ne confruntăm cu cea mai acută criză a forței de muncă din istoria recentă.

Reporter: Cu cât a crescut Taxa de Utilizare a Infrastructurii feroviare publice (TUI) în acest an față de anii precedenți?

Gruia Stoica: Valoarea TUI este aceeași ca și în anii precedenți, dar din păcate, această valoare nu este corelată cu condițiile tehnice reale oferite de infrastructura feroviară. Spre exemplu, o componentă a valorii TUI este dată de categoria de linie pe care circulă trenul, însă în România, majoritatea secțiilor de circulație sunt încadrate la categorii superioare față de parametri reali de exploatare.

Reporter: Considerați că transportul feroviar este discriminat față de cel rutier de către autoritățile române?

Gruia Stoica: Tendința de a pune accentul pe transportul rutier s-a remarcat în întreaga Europă în ultimii ani, datele oficiale arătând că volumul transportului de mărfuri pe cale feroviară a scăzut la mai puțin de 17% din total. Însă în contextul

presiunii pentru o economie verde, vedem semnale importante de la cele mai importante economii europene pentru a remedia această situație.

Transportul feroviar de marfă are un rol strategic pe termen lung și este cea mai sustenabilă formă de transport, datorită nivelului ridicat de electrificare (la nivelul Uniunii Europene, generează sub 2% emisii, comparativ cu transportul rutier – 73%, aviatic – 13% sau maritim – 11%).

Nu este întâmplător că economii mult mai dezvoltate investesc masiv și anunță stimulente importante pentru consolidarea acestei industrii.

Franța a anunțat acum câteva zile că va lansa ‘autostrăzile feroviare’ și va aplica taxe 0 pentru companiile ce transportă mărfuri pe calea ferată în 2020.

La rândul său, Germania a decretat în ianuarie ‘deceniul căilor ferate’, respectiv investiții de 86 miliarde de Euro în următorii 10 ani pentru modernizarea și extinderea rețelei de căi ferate.

La nivel global, un exemplu de referință este fără îndoială China, unde statul a angajat investiții de 2.000 de miliarde de dolari pentru dezvoltarea celui mai complex proiect de infrastructură din istorie – Noul Drum al Mătăsii.

În ceea ce ne privește, încă din 2010 trimitem în mod consecvent autorităților adrese în care solicităm să fim ajutați să aducem transportul de camioane pe calea ferată.

În continuare, autoritățile din România vorbesc prea mult despre autostrăzi și prea puțin despre infrastructura căilor ferate, deși aceste domenii ar trebui dezvoltate în paralel, pentru că beneficiile sunt evidente: 10 milioane de tone luate de pe calea ferată înseamnă un plus de un milion de camioane pe autostrăzi, o deteriorare accelerată a infrastructurii existente, tot mai multe accidente și o viteză mică de rotație a mărfurilor.

Reporter: Intenționați să atrageți fonduri europene, mai ales având în vedere apariția Green Deal?

Gruia Stoica: Analizăm orice oportunitate financiară care ne ajută să susținem proiectele de investiții.

Reporter: Ați achiziționat, prin Roserv Oil, platforma industrială a rafinăriei RAFO Onești. Ce va presupune activitatea centrului logistic pe care doriți să îl realizați pe această platformă?

Gruia Stoica: Centrul logistic pentru containere și produse petroliere va deservi regiunea Moldovei și vine să completeze obiectivul nostru principal de activitate.

Reporter: Aveți în vedere să dezvoltați și activități de rafinare în această locație? Ați avut discuții cu parteneri pe această speță?

Gruia Stoica: Așa cum am anunțat, vrem să atragem cât mai mulți parteneri specializați în producția de materii prime care să opereze și să valorifice facilitățile existente pe platforma RAFO Onești.

Am început deja discuții în acest sens și sperăm să demarăm câteva parteneriate în perioada următoare.

Reporter: Ce investiții doriți să mai realizați în viitor și pe ce segmente?

Gruia Stoica: Planurile noastre de investiții se axează pe extinderea operațiunilor de transport atât spre Europa de Vest, cât și spre Asia Centrală.

Totodată, în perioada următoare vom pune accent și pe consolidarea diviziei logistice. Ultimele luni de activitate, marcate de pandemia de Coronavirus și provocările comerciale implicite, au pus accentul pe necesitatea de a regândi lanțurile de distribuție și logistică la nivel global, dar și local. În cazul nostru, am identificat nevoia clienților pentru facilități mai mari pentru depozitarea materiei prime. Acest lucru s-a văzut cel mai bine în perioada stării de urgență, când activitatea economică a fost în mare parte blocată, iar clienții din industria produselor petroliere au avut nevoie de spații suplimentare pentru stocare.

Reporter: Cum vedeți în viitor activitatea Grampet corelată cu Inteligența Artificială și tehnologia 5G?

Gruia Stoica: Încă de la înființare, am promovat la nivelul Grupului GRAMPET o cultură a inovării, dedicând în mod constant resurse umane și financiare pentru proiecte de digitalizare și tehnologie.

Cu siguranță, gradul avansat de digitalizare ne-a ajutat mult la momentul declanșării crizei de sănătate. Intenționăm să accelerăm astfel de proiecte și să asimilăm noile tehnologii ce generează valoare pentru activitatea și clienții noștri.

Sursa: <https://financialintelligence.ro/>