

Grampet, eficiența și profitabilitatea drumului de fier

18 octombrie 2020

Grampet a fost înființat în urmă cu 20 de ani, iar structura sa cuprinde companii care acoperă întregul lanț de soluții și produse de transport feroviar. Grampet furnizează servicii de transport feroviar marfă, construcții, reparații și modernizarea materialului rulant, producție de piese de schimb, închiriere de material rulant, servicii logistice.

Când vorbim despre Grampet, vorbim despre profitabilitate și eficiență. Dar, pentru a citi mai multe despre cele mai importante firme din România, vă reamintim că la toate punctele de difuzare a presei se află deja "Top 300 companii", ediția 2020. Nu pierdeți esențialul, informația înseamnă putere! Revenind la Grampet, trebuie să spunem că acest grup poate fi considerat ca fiind prima multinațională cu capital românesc. Oricum, este cel mai mare grup feroviar și operator logistic privat din Europa Centrală și de Sud-Est. Deși pandemia s-a pus și în calea Grampet, compania își urmează planurile neabătut. Astfel, grosso modo, planurile de investiții ale Grupului Grampet se axează pe extinderea operațiunilor atât spre Europa de Vest, cât și spre Asia Centrală. Deocamdată, Grampet este prezent se numără Ungaria, Bulgaria, Moldova, Croația, Austria, Germania sau Grecia.

Despre investiții

Cifra de afaceri prognozată pentru anul 2020 a Grupului Grampet este de aproape 300 milioane de euro, iar profitul net estimat este de aproximativ 3% din cifra de afaceri. Planurile de investiții ale Grupului GRAMPET se axează pe extinderea operațiunilor atât spre Europa de Vest, cât și spre Asia Centrală. Exploatarea este simplă, în perioada următoare vom asista la o rearanjare a fluxurilor logistice la nivel mondial, asigurând premisele unor viitoare noi rute. Ca investiții, anul acesta, bugetul este de peste 23 de milioane de euro. Principalele direcții în care se fac investiții sunt continuarea programului de reparații și modernizări material rulant precum și continuarea procesului de digitalizare a companiei, adică dezvoltarea și implementare de soluții informatice în vederea optimizării proceselor de business. Cât despre investițiile deja făcute, acestea sunt pe măsură, deși lunile de carantină au avut impact asupra activității de transport. "Astfel, la finalul lunii iulie am ajuns la un acord pentru preluarea platformei industriale a rafinăriei RAFO Onești, cu obiectivul de a dezvolta cel mai mare centru logistic pentru containere

și produse petroliere care va deservi regiunea Moldovei”, n-au declarat reprezentanții Grampet. Separat, automotorul DMU produs de Electroputere VFU Pașcani a intrat în ultima etapă de testări. Proiectul a fost demarat la sfârșitul anului 2014, prototipul fiind rezultatul muncii a peste 180 de specialiști din cadrul fabricii. “În plus, anul acesta am investit 7,5 milioane de euro în achiziția terenului de 28 de hectare pe care este amplasată fabrica din Debrețin, membră a grupului GRAMPET. În paralel, am derulat o campanie națională menită să susțină eforturile naționale de combatere a pandemiei de Coronavirus. Astfel, am achiziționat și donat aparate și kituri de testare de ultimă generație în centrele economice în care ne desfășurăm activitatea – Deva, Craiova, Iași, Constanța, Galați și București”, mai spun cei de la Grampet.

Anul pandemiei

Industria Transporturilor este una dintre cele mai afectate de criza medicală și economică generată de COVID-19, deoarece aceasta depinde de companiile care activează în producție, iar în primele luni după declanșarea pandemiei multe dintre acestea au fost nevoite să își reducă sau să își înceteze complet activitatea. Cei de la Grampet spun că “principala provocare în tot acest context a fost lipsa unui sprijin real din partea autorităților. La șase luni de la declanșarea pandemiei nu există încă un plan concret pentru susținerea acestei industrii strategice. 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 fără răspuns. 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”.

Unul dintre proiectele pe care Grampet a trebuit să le reconsidere este Middle Coridor, ce leagă Asia Centrală de Marea Neagră. Acest coridor ar fi redus substanțial timpul de livrare a mărfurilor din Asia către Europa și ar fi pus România într-o poziție strategică cu beneficii economice enorme pe termen lung. “Cu siguranță, așa cum s-a procedat și în alte țări, o scutire de la plata TUI ar ajuta. Ar fi utilă în primul rând economiei românești, în această perioadă dificilă. Din păcate, operatorii privați din România primesc în prezent facturi mai mari aferente TUI, ceea ce demonstrează încă o dată tratamentul diferențiat și dezinteresul statului față de această industrie strategică”, mai spun reprezentanții Grampet.

Sursa: <https://www.capital.ro/>