

## EDIȚIE SPECIALĂ DEDICATĂ ZILEI NAȚIONALE A ROMÂNIEI - ÎNTÂI DECEMBRIE

### Grupul GRAMPET vrea să-și extindă operațiunile în Vestul Europei și spre Asia Centrală

1 decembrie 2020



*Gruia Stoica*

- **(Interviu cu Gruia Stoica, președintele GRAMPET GROUP)**

*Unul dintre sectoarele cele mai afectate de pandemie este cel al transporturilor, în contextul în care acesta depinde de companiile cu activități în industriile de producție, care au fost nevoite să își reducă sau să își înceteze activitatea, ne-a spus Gruia Stoica, președintele GRAMPET GROUP. Domnia sa ne-a precizat, într-un interviu, că ultimele*

*luni au scos în evidență necesitatea de a regândi lanțurile de distribuție și logistică atât la nivel global, cât și local.*

**Reporter:** Cum a fost afectat domeniul în care activați de criza provocată de pandemia de Covid-19? Cum se resimte această criză asupra activității Grupului Grampet?

**Gruia Stoica:** Domeniul transporturilor este unul dintre cele mai afectate de criza medicală și economică pe care o traversăm cu toții, deoarece acesta depinde de companiile cu activități în industriile de producție care au fost nevoite să își reducă sau să își înceteze activitatea. Astfel, ultimele luni au scos în evidență necesitatea de a regândi lanțurile de distribuție și logistică atât la nivel global, cât și local.

Încă din perioada stării de urgență, divizia de transport de marfă din cadrul grupului GRAMPET a înregistrat o scădere între 25% și 30% a volumului de activitate și implicit a cifrei de afaceri. Din momentul în care măsurile de relaxare au început să fie instituite, activitatea s-a reluat treptat, astfel încât sperăm că volumele lunare transportate și cifra de afaceri pentru 2020 să fie similare cu cele de anul trecut.

**Reporter:** A fost nevoie să renunțați la vreun proiect sau să amânați investițiile în derulare?

**Gruia Stoica:** Unul dintre proiectele cele mai importante - atât pentru România, cât și pentru sud-estul Europei - pe care am fost nevoiți să îl reconsiderăm este Middle Corridor, care leagă Asia Centrală de Marea Neagră. Acest coridor ar reduce semnificativ timpii de livrare a mărfurilor din Asia către Europa și ar pune România într-o poziție strategică cu beneficii economice pe termen lung.

**Reporter:** Ce proiecte de investiții aveți în derulare?

**Gruia Stoica:** Anul acesta, platforma RAFO Onești a intrat în portofoliul GRAMPET cu obiectivul de a dezvolta cel mai mare centru logistic pentru containere și produse petroliere care va deservi regiunea Moldovei. Această specializare vine să completeze obiectivul principal de activitate al Grupului GRAMPET, transportul feroviar de marfă.

Prima fază a proiectului va genera peste 200 de locuri de muncă, iar în perioada următoare compania și-a propus să atragă parteneri din rândul societăților specializate în producția de materii prime și să pună în funcțiune mai multe instalații disponibile pe platformă, în acest sens. Pe termen lung, platforma ar putea genera cel puțin 600 de locuri de muncă.

Totodată, planurile noastre de investiții se axează pe extinderea operațiunilor de transport în Europa de Vest, cât și spre Asia Centrală. În perioada care urmează vom pune accent și pe consolidarea diviziei logistice. În ultimele luni de activitate, marcate de pandemie și de provocările economice implicite, am identificat nevoile clienților pentru facilități mai mari pentru depozitarea materiei prime.

În contextul actual, cel al reconfigurării lanțurilor de aprovizionare la nivel global, precum și al planurilor de îmbunătățire a infrastructurii anunțate în Europa, ne menținem proiectele de extindere în alte țări din regiune, respectiv Macedonia, Muntenegru, Slovacia, Cehia, Belgia și Olanda.

**Reporter:** Ce rezultate financiare ați înregistrat în primele nouă luni ale acestui an, comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut? Ce estimări aveți pentru întregul an în curs?

**Gruia Stoica:** Având în vedere pandemia care a cuprins întreg mapamondul, pentru 2020 sperăm ca rezultatele financiare să fie pozitive. Ne-am dori să fie măcar similare cu cele din 2019.

**Reporter:** Cum caracterizați legislația din domeniu și birocrăția din țara noastră? Ce părere aveți despre infrastructura feroviară și despre investițiile statului în acest sector?

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

Rețeaua feroviară din țara noastră se află după o perioadă lungă de subfinanțare. Situația transportului feroviar, așa cum recunosc și autoritățile, este dezastruoasă - în România, viteza medie de circulație ajunge și la 16-17 km pe oră, iar din peste 10.000 de km de căi ferate, mai mult de 6.500 de km sunt neelectrificate și vitezele de deplasare sunt de două până la cinci ori mai mici decât s-a stabilit la proiectarea liniilor. Toate acestea afectează foarte mult competitivitatea operatorilor feroviari.

În plus, de câțiva ani asistăm la scăderea continuă a volumului de mărfuri transportate pe calea ferată, întrucât industriile care în mod tradițional folosesc transportul feroviar și-au redus activitatea, și pe lângă lipsa de investiții în infrastructura feroviară, lipsa terminalelor multimodale, precum și suprataxarea transportului feroviar în comparație cu alte moduri de transport, se află printre cauzele care ne-au adus aici.

Modernizarea rețelei feroviare din România necesită miliarde de euro și o capacitate administrativă mult peste ce are acum Ministerul Transporturilor.

Noi am susținut în repetate rânduri nevoia unui efort combinat public-privat pentru a consolida această industrie. Transportul feroviar de marfă are un rol strategic pe termen lung și este cea mai sustenabilă formă de transport (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 au anunțat stimulente importante pentru consolidarea acestei industrii.

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. 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:** Cum apreciați măsurile luate de Guvern pentru susținerea antreprenorilor și ce strategie a adoptat Grampet pentru a trece mai ușor peste perioada de criză din acest an?

**Gruia Stoica:** Încă de la înființare, am promovat la nivelul Grupului GRAMPET o cultură a inovării, alocând în mod constant resurse umane și financiare pentru proiecte de digitalizare și tehnologizare. Astăzi, în contextul în care ne desfășurăm activitatea, una dintre cele mai importante oportunități este utilizarea tehnologiei inovatoare și integrarea acesteia în toate aspectele de business pentru optimizarea proceselor, creșterea productivității și crearea de valoare adăugată pentru clienți. Competitivitatea unei companii și a economiei per ansamblu va fi din ce în ce mai strâns legată de gradul de tehnologizare și digitalizare a acestora.

Anul acesta, pe parcursul perioadei de carantină, când situația a impus sistarea unor activități, am optat pentru șomajul tehnic; am implementat, totodată, proceduri pentru rularea angajaților acolo unde acest lucru a fost posibil. În același timp, ne concentrăm pe soluții pentru retenția angajaților pentru că știm cât este de valoroasă forța de muncă specializată.

În ceea ce privește perspectivele industriei feroviare, e nevoie de o strategie coerentă la nivel național prin care să fie susținute investițiile în infrastructură, în dezvoltarea de noi coridoare de transport feroviar - cum este proiectul Rail-2-Sea anunțat în această toamnă de Excelența Sa Adrian Zuckerman, Ambasadorul Statelor Unite la București - care vor conduce la noi culoare de tranzit pentru mărfurile înspre și dinspre sudul Europei, respectiv Orientul Mijlociu. Totodată, având în vedere rolul strategic al acestei industrii, este nevoie și de susținerea companiilor care activează în acest domeniu și care au nevoie de o legislație care să nu încurajeze concurența neloială cu alte moduri de transport, precum și de facilități fiscale care să le ajute să se dezvolte, să-și retechnologizeze utilajele pentru a-și spori productivitatea și eficiența sau pentru formarea forței de muncă specializată.

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