

GRUIA STOICA, PREȘEDINTELE GRAMPET: "Analizăm oportunitatea extinderii pe cinci noi piețe europene"

07 aprilie 2021



Bugetul de investiții al Grupului Grampet pentru anul în curs este de aproximativ 26 milioane de euro

Grupul Grampet analizează oportunitatea extinderii pe cinci noi piețe europene - Macedonia, Slovacia, Cehia, Belgia și Olanda -, ne-a spus Gruia Stoica, președintele Grupului Grampet. Planurile companiei vin după ce, la începutul acestui an, aceasta și-a extins activitatea diviziei de transport feroviar de marfă în a zecea țară din regiune, odată cu lansarea operațiunilor Train Hungary - Sucursala Ljubljana, în Slovenia. Gruia Stoica ne-a vorbit, într-un interviu, atât despre proiectele de investiții ale Grupului pe care îl conduce, cât și despre strategia abordată pentru depășirea crizei sanitare.

Reporter: Cum a fost afectată activitatea Grampet de pandemia de Covid 19?

Gruia Stoica: Dacă vrei să verifici cât a crescut producția sau PIB-ul real al unei țări, trebuie să verifici cât a crescut transportul acelei țări.

Per asamblu, putem spune că 2020 a fost un an de testare și confirmare a ceea ce am construit în ultimii 20 de ani - o companie multinațională cu infrastructură strategică pentru întreaga economie, local, dar și la nivel european.

Prima lună de carantină, care a blocat activitatea celor mai multe companii producătoare, a avut un impact direct asupra industriei transporturilor. În cazul Grupului GRAMPET, acest lucru a însemnat o scădere de 20% a activității de transport (aprilie 2020 versus martie 2020).

După primele șase luni, decalajul s-a redus la 12%. Traficul s-a ameliorat ușor în trimestrul al treilea, odată cu reluarea activităților economice, astfel încât la finalul anului 2020, trăgând linie, am înregistrat un volum de transport comparabil cu cel din anul precedent, respectiv peste 15 milioane de tone.

Evoluția activităților logistice a reflectat-o pe cea a diviziei de transport, fiind totodată impulsionată și de lansarea activității de pe platforma RAFO Onești, pe care am preluat-o în vara anului trecut.

În același timp, activitățile de reparație și mentenanță material rulant din cele patru fabrici ale Grupului GRAMPET au continuat relativ în același ritm, datorită contractelor și proiectelor aflate deja în derulare.

Reporter: Care a fost strategia Grupului pentru depășirea crizei sanitare?

Gruia Stoica: Activând într-un domeniu care este adesea supus incertitudinii și riscurilor, aveam deja integrat la nivel de grup proceduri de operare în condiții de criză, atât pe teren, cât și pentru munca de birou, implementate împreună cu Institutul pentru Tehnică de Calcul (ITC), parte a grupului GRAMPET.

În acest context, comunicarea directă cu clienții și echipele din teritoriu s-a derulat în parametri normali.

Reporter: A fost nevoie să amânați/anulați vreun proiect/investiție din cauza pandemiei?

Gruia Stoica: Pe fondul scăderii veniturilor, am fost forțați să reevaluăm o serie de proiecte și investiții pe care urma să le susținem prin resurse proprii. Un exemplu este operaționalizarea proiectului Middle Corridor, ce leagă Asia Centrală de Marea Neagră. Însă cel mai important proiect anulat pentru această perioadă extrem de grea la nivel

global a fost trenul sanitar ATI, propus în aprilie 2020 și pentru care nu am primit nici astăzi vreo reacție din partea autorităților.



Reporter: Ați făcut disponibilizări anul trecut?

Gruia Stoica: Ca politică generală, ne concentrăm pe soluții de menținere a angajaților, pentru că știm cât sunt de valoroși muncitorii calificați în industria noastră. Să nu uităm că, înainte de această criză de sănătate, ne confruntam cu cea mai acută criză a forței de muncă din istoria recentă.

Acolo unde perioada de carantină a impus sistarea activității, am optat pentru șomajul tehnic. Am implementat, totodată, proceduri pentru rularea angajaților, când acest lucru a fost posibil.

În acest moment, la nivel de grup avem peste 7.000 de angajați, atât în România, cât și în afara țării.

Reporter: Care sunt rezultatele financiare ale Grupului, anul trecut față de 2019 și cât din cifra de afaceri vine din operațiunile desfășurate în alte țări?

Gruia Stoica: Estimările financiare pentru 2020 mizează pe o cifră de afaceri în creștere ușoară, la aproximativ 285 milioane euro (față de 281 milioane euro în anul precedent), respectiv un profit net în scădere, la aproximativ 7,3 milioane euro (comparativ cu 11 milioane în 2019).

Activitățile internaționale pe toate diviziile au generat 22% din cifra anuală de afaceri pentru anul 2020.

Reporter: Recent, v-ați anunțat extinderea pe piața din Slovenia. În ce constă, mai exact, această extindere, ce așteptări aveți în urma lansării operațiunilor pe această piață și cum ați reușit să vă extindeți în pandemie?

Gruia Stoica: La începutul acestui an, am extins activitatea diviziei de transport feroviar de marfă în a zecea țară din regiune, odată cu lansarea operațiunilor Train Hungary - Sucursala Ljubljana, în Slovenia.

Acest pas era deja în planul nostru de expansiune și a venit în mod firesc, în contextul strategiei de eficientizare și interconectare a serviciilor pe care le oferim clienților noștri internaționali.

Obiectivul financiar este să creștem contribuția diviziei noastre internaționale la 30% din cifra de afaceri anuală în următorii cinci ani, atât prin consolidarea activităților existente, cât și prin intrarea pe noi piețe.

Reporter: Urmează mișcări similare în acest an și pe ce piețe?

Gruia Stoica: Analizăm oportunitatea extinderii pe alte cinci piețe europene - Macedonia, Slovacia, Cehia, Belgia și Olanda.

Reporter: Ce obiective de investiții mai aveți pentru anul în curs?

Gruia Stoica: În perioada următoare vom asista la rearanjarea fluxurilor logistice la nivel regional, asigurând premisele unor noi rute și centre operaționale.

Pentru acest an, menționăm investițiile în linia nouă de construcție vagoane cisternă la fabrica REVA Simeria, precum și dezvoltarea unei activități de reparații vagoane pentru pasageri la fabrica din Debretin-Ungaria.

Reporter: Care este bugetul de investiții pentru 2021?

Gruia Stoica: Bugetul de investiții pentru anul 2021 este de aproximativ 26 milioane de euro, dar vom fi pregătiți să creștem investițiile în funcție de oportunitățile pe care ni le oferă 2021.

Reporter: Pe ce alte piețe sunteți prezenți acum?

Am trecut granițele României încă din 2004, odată cu extinderea activității de transport feroviar de marfă în Bulgaria, urmată treptat de Ungaria (2005), Republica Moldova și Germania (2010), Austria și Slovacia (2012), Croația (2016), Serbia (2018) și Grecia (2019).

Reporter: Care a fost evoluția pieței pe care activați, în ultimul an, atât la noi, cât și în afara țării?

Gruia Stoica: Atât în România, cât și în țările unde activăm, piața de transport s-a redresat treptat, cu mici fluctuații în funcție de măsurile de restricție impuse de autoritățile naționale.

Reporter: Cum a evoluat cererea din domeniu?

Gruia Stoica: Anul 2020 a fost un an atipic, atât din cauza pandemiei COVID-19, cât și din cauza secetei care a afectat o suprafață importantă din țara noastră, conducând, astfel, la scăderea semnificativă a cantităților de cereale transportate.

Primul trimestru al anului 2020 a debutat în forță, cererea de transport fiind peste nivelul anului 2019, aproape pentru toate categoriile de mărfuri, bineînțeles influențate de sezonabilitatea unora dintre ele, un aport important avându-l și cerealele din producția anului 2019.

În perioada stării de urgență transportul produselor petroliere și pentru industria auto au înregistrat o scădere semnificativă. De asemenea, a fost redus transportul de cereale, fiind interzis exportul pentru o scurtă perioadă.

Industria materialelor de construcții nu a fost afectată și, cel mai probabil, în 2020 a înregistrat rezultate mai bune decât în 2019.

În partea a doua a anului, marea majoritate a clienților a revenit cu cereri pentru servicii de transport marfă comparabile cu perioada similară a lui 2019, cu excepția cerealelor care au cunoscut un declin considerabil din cauza secetei.

Reporter: Cum apreciați măsurile luate de Guvern pentru susținerea antreprenorilor și ce ar mai trebui făcut în acest sens?

Gruia Stoica: Traversăm o perioadă cu provocări fără precedent, ceea ce impune mai mult ca niciodată un efort comun între stat și mediul privat, de altfel o normalitate pentru care militez de peste 15 ani, cu o abordare unitară orientată atât pe soluții pe termen scurt, dar - mai ales - pe măsuri sustenabile și o viziune strategică națională, pe termen lung.

M-am bucurat să văd infrastructura feroviară în topul priorităților de finanțare și investiții anunțate de Guvernul României, în contextul Planului Național de Redresare și Reziliență.

30 de ani de subfinanțare economică au prăbușit efectiv competitivitatea industriei feroviare românești față de țările mai avansate din Vestul Europei, dar și față de țările din regiune.

Din păcate, în toată această perioadă de criză, transportul feroviar de marfă a fost lăsat să se descurce cu resursele proprii, deși UE a autorizat statele membre să acorde ajutoare de stat pentru susținerea acestui sector.

Vorbim despre un domeniu cu potențial fantastic pe termen lung, dar care are nevoie de investiții masive și de asumarea unor măsuri pe cât de nepopulare, pe atât de necesare pentru problemele structurale cu care se confruntă.

Ca lider regional, care aduce în țară bunele practici și knowhow-ul dobândit pe piețele mature europene, ne-am arătat de fiecare dată disponibilitatea de a colabora și a susține inițiativele guvernamentale în acest sens. De cele mai multe ori, propunerile noastre sunt, însă, ignorate.

Ne dorim o comunicare deschisă și transparentă, pentru beneficiul industriei per ansamblu și a economiei naționale. Acum mai mult ca oricând, pentru că ne aflăm într-un moment cheie, iar modul în care vom alege să gestionăm această criză va dicta direcția viitoare.

Reporter: Care sunt problematicile domeniului și care ar fi soluțiile pentru rezolvarea lor?

Gruia Stoica: Susținerea industriei feroviare românești, atât pe orizontală, cât și pe verticală, având ca obiectiv consolidarea și dezvoltarea acesteia, poate fi făcută astfel:

- Scheme de ajutor sau facilități pentru operatorii feroviari care utilizează vehicule cu tracțiune electrică sau își reduc numărul de vehicule diesel;
- Program de investiții în terminale intermodale;
- Susținerea financiară a traficului intermodal pe modelul din vest având în vedere contribuția pe care acest tip de trafic o are la reducerea poluării și decongestionarea șoselelor;
- Program de măsuri legislative care să asigure până în 2030 transferul de pe șosea, pe calea ferată a 30% din volumele actuale de transport, conform țintelor stabilite prin Green Deal;
- Adoptarea unei politici de formare profesională și atragere a forței de muncă spre sectorul feroviar, indiferent de capitalul acestora;

- Crearea unui cadru național favorabil asocierii firmelor românești de profil pentru promovarea pe piețele străine.

Reporter: Ce perspective are piața de profil, în opinia dumneavoastră?

Gruia Stoica: Industria transportului feroviar de marfă trebuie să fie în linia întâi pentru orice strategie națională de dezvoltare sustenabilă, așa cum este în linia întâi în toate marile economii ale lumii.

Se vorbește prea puțin despre faptul că această industrie, datorită gradului său ridicat de electrificare, generează cel mai mic nivel de emisii în rândul industriilor de transport (doar 1,6% față de 73% transportul rutier).

Ne punem mari speranțe în planurile de dezvoltare aferente programului european Green Deal, care va atrage proiecte similare și în România.

Fiind cel mai puțin poluant dintre toate tipurile de transport, sectorul feroviar poate avea o contribuție importantă la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES). În acest context, trebuie să menționăm decizia UE conform căreia, în 2030, ponderea transportului feroviar în traficul de marfă să ajungă la 30%, iar traficul de călători care utilizează trenuri de mare viteză să se dubleze.

În plus, transportul feroviar poate contribui la reducerea GES, prin reducerea semnificativă a procentului de combustibili fosili (motorină) utilizați în tracțiunea feroviară. Acest obiectiv se poate realiza prin creșterea utilizării tracțiunii electrice prin electrificarea de noi linii sau, acolo unde electrificarea nu este rentabilă, prin utilizarea trenurilor cu baterii, respectiv cu pile de combustie cu hidrogen.

Reporter: Mulțumim!