

"Într-o perioadă plină de provocări, am ales să acționăm, nu să reacționăm"

(Interviu cu Gruia Stoica, fondatorul și președintele GRAMPET Group)

Anul trecut a fost unul al provocărilor, dar și al deciziilor, susține Gruia Stoica, fondatorul și președintele GRAMPET Group. În cadrul unui amplu interviu, domnia sa ne-a spus că transportul feroviar de marfă a resimțit presiuni globale - scăderea producției industriale, reducerea comerțului internațional, incertitudinea economică - iar în acest context compania pe care o conduce a ales să acționeze, nu să reacționeze: "Infrastructura feroviară a României merită performanță, iar noi livrăm exact asta".

Gruia Stoica ne-a vorbit pe larg despre proiectele GRAMPET Group din țară și din regiune, subliniind că bugetul de investiții din acest an este orientat spre extinderea și modernizarea parcului de material rulant, un pilon esențial al activității de transport: "Estimăm investiții de aproximativ 50 milioane euro pentru acest an, iar pe parcursul următorilor cinci ani valoarea totală a investițiilor va depăși 270 milioane euro. Acești bani sunt direcționați către îmbunătățirea flotei de locomotive și

vagoane, asigurând nu doar eficiență și siguranță, ci și capacitatea de a răspunde cerințelor unei piețe în continuă evoluție". Printre altele, domnia sa consideră că viitorul transportului feroviar nu se mai scrie pe hârtie, ci în coduri și algoritmi: "De aceea, la GRAMPET Group investim în digitalizare și tehnologie, pentru că ne oferă claritate, viteză și control - trei elemente esențiale. (...) În transportul feroviar, expertiza umană rămâne esențială, iar AI este instrumentul care amplifică această expertiză, nu o substituie".

În opinia domnului Stoica, dacă vrem să recuperăm decalajul față de Vest, atunci trebuie să ne asumăm o strategie ambițioasă și coerentă: "În ultimii doi ani, România a demarat, prin finanțare PNRR, un program de reînnoire a 1.000 km de cale ferată, dar realitatea este că peste 80% din rețea necesită modernizare. Acest program trebuie extins rapid la cel puțin 3.000 de km, pentru a face o diferență reală".

Reporter: Cum a evoluat activitatea companiei în ultimul an?

Gruia Stoica: 2024 a fost un an al provocărilor, dar și al deciziilor. Transportul feroviar de marfă a resimțit presiuni globale - scăderea producției industriale, reducerea comerțului internațional, incertitudinea economică. Într-un astfel de context, am ales să acționăm, nu să reacționăm.

Rezultatele ne confirmă direcția: sunt pozitive, dar moderate. Ele reflectă atât drumul corect

pe care ne aflăm, cât și provocările economice prin care trece întreaga industrie. Am încheiat anul 2024 cu o cifră de afaceri de 413 milioane euro, iar pentru 2025 anticipăm o creștere de până la 486 milioane euro. În 2024, EBITDA (profitul operațional) a fost de 57 milioane euro, cu perspective de revenire la nivelurile din 2023, respectiv 78 milioane euro la sfârșit de 2025.

Aceste rezultate reprezintă rolul unui efort susținut și al unor decizii strategice luate la momentul potrivit. Ne-am concen-

trat pe optimizarea operațiunilor, pe investiții bine direcționate și pe o adaptare rapidă la schimbările din piață.

Reporter: În ce stadiu se află proiectul privind dezvoltarea terminalului din Portul Constanța?

Gruia Stoica: Portul Constanța este o poartă strategică pentru comerțul dintre Europa și Asia, având un rol esențial în dezvoltarea infrastructurii logistice regionale. Dezvoltarea sa este un proiect de importanță majoră pentru GRAMPET Gro-

up, parte a unei viziuni pe termen lung pentru transportul intermodal.

Parteneriatul semnat în 2024 cu KTZ Express, parte a rețelei TITR (Trans-Caspian International Transport Route), este un pas decisiv. Ne bucură faptul că a început modernizarea infrastructurii existente, ceea ce ne permite să dezvoltăm noul terminal, esențial pentru fluidizarea fluxurilor comerciale. Acum suntem în faza de analiză și pla-

(continuare în pagina 5)



Gruia Stoica - liderul care transformă viziunea în realitate

(urmare din pagina 4)

nificare, cea care face diferența între un proiect bun și unul excepțional. Alegem soluțiile optime, construim echipa potrivită, desenăm foaia de parcurs.

Reporter: Ce beneficii urmează să aducă această investiție?

Gruia Stoica: Această investiție va transforma fluxurile logistice, sporind volumul de transbordare a mărfurilor și consolidând conexiunile comerciale internaționale. Rutele China - Europa - China vor deveni mai eficiente, iar infrastructura noastră va susține un transport mai rapid, mai sigur și mai competitiv.

În plus, dezvoltarea terminalului din Portul Constanța va aduce valoare adăugată prin conectarea sa cu terminalul inaugurat anul trecut la Dornești, deoarece prin intermediul acestora se vor crea fluxuri logistice de la o graniță la cealaltă.

Reporter: Care sunt proiectele la care lucrați acum și urmează să fie finalizate?

Gruia Stoica: La GRAMPET Group acoperim fiecare verigă a lanțului feroviar, de la construcție și modernizare, la reparația și întreținerea materialului rulant, transport logistic și dezvoltarea infrastructurii. Suntem prezenți acolo unde industria are nevoie de progres.

Automotorul Leon, o declarație a ingineriei Românești

Primul automotor diesel fabricat în România după Al Doilea Război Mondial - Leon - este rezultatul a 155 de ani de expertiză la Electroputere VFU Pașcani și munca a 180 de specialiști.

Cu 30.000 km de teste la activ și certificare CE, acesta este gata să ruleze pe căile ferate din Europa.

Cu trei vagoane, o capacitate

Fondatorul și președintele GRAMPET Group, Gruia Stoica, un strateg cu o capacitate impresionantă de a construi, evalua și transforma, a demonstrat că succesul nu vine doar din intuiție și experiență, ci și din decizii clare, asumate și relevante pentru viitor. Cu o mentalitate orientată spre progres și inovație, Gruia Stoica înțelege în profunzime piețe și contexte diverse, astfel încât să creeze valoare pe termen lung. Fiind un lider care crede în puterea echipelor solide, în parteneriate strategice și în responsabilitatea socială a mediului de afaceri, domnia sa a făcut din GRAMPET Group un model de excelență și dezvoltare, un jucător esențial în economia regională și un exemplu de leadership autentic.

de 154 de pasageri și un sistem de tracțiune adaptat realității rețelei feroviare românești - unde 62% din infrastructură nu este electrificată - Leon demonstrează că industria feroviară românească are forța și resursele de a redeveni relevantă.

Electroputere VFU Pașcani continuă procesul de modernizare a trenurilor aflate în exploatare

Am recondiționat 31 dintre cele 50 de "Săgeți Albastre"

(continuare în pagina 6)



(urmare din pagina 5)

asumate în cadrul unui amplu proiect de revizii capitale de tip R9. De asemenea, am finalizat certificarea a două vagoane prototip modernizate cu fonduri PNRR, parte a unui proiect de peste 66 de milioane de euro. Acesta vizează reabilitarea a 42 de vagoane de călători clasa a II-a și este cel mai ambițios proces de modernizare de vagoane realizat la uzina de la Pașcani.

La RELOC Craiova modernizarea locomotivelor avansează

Proiectul prevede modernizarea a 19 locomotive și asigurarea mentenanței acestora pentru un parcurs total de 47.469.600 km. Primele două locomotive sunt deja în teste și se pregătesc să intre în circulație. Valoarea totală a contractului se ridică la peste 91 de

milioane de euro, o declarație a capacității noastre de a livra soluții eficiente și adaptate cerințelor industriei feroviare.

REVA Simeria dezvoltă parteneriate solide cu clienți din Uniunea Europeană.

În prezent, patru noi tipuri de vagoane de marfă sunt în faza de certificare, urmând ca producția acestora să înceapă în 2026. În același timp, fabrica produce vagoane cisternă Zacns 85mc, cu o capacitate de producție de 15 vagoane pe lună, și vagoane Sgmmnss 40', cu o capacitate de producție de 10 vagoane pe lună.

Pe lângă producția de material rulant nou, REVA Simeria desfășoară activități extinse de reparație și mentenanță pentru vagoane de marfă, atât pentru clienți interni, cât și pentru parteneri din Comunitatea Europeană.

"Până în 2026, vom finaliza contractele asumate, în valoare cumulată de peste 157 milioane euro, pentru modernizarea de locomotive și vagoane prin finanțare PNRR. Infrastructura feroviară a României merită performanță, iar noi livrăm exact asta".

GRAMPET Debreceni își consolidează poziția pe piața reparațiilor de vagoane din Ungaria.

Compania efectuează anual revizii, reparații și modernizări pentru peste 2.400 de vagoane de marfă și cisterne, menținând standarde ridicate de calitate și siguranță pentru clienții din întreaga Europă.

Grampet Logistics își extinde capacitățile operaționale.

Am contractat patru stații de producție bitum polimerizat, cu o capacitate anuală de 480.000 de tone. Prima stație a ajuns deja în luna martie și este

în curs de montare pe platforma rafinăriei RAFO Onești. Aceasta are o capacitate anuală de 120.000 tone, iar în prima decadă a lunii aprilie vom face primele probe.

Intenția noastră este de a ajuta constructorii de drumuri și autostrăzi pentru a-și atinge țintele din contractele finanțate prin PNRR. Această investiție reprezintă o dezvoltare adiacentă a business-ului nostru și un pas strategic în consolidarea prezenței GRAMPET Group la nivel local și regional.

Reporter: Ce noi proiecte de investiții urmează să demareze în acest an?

Gruia Stoica: În business, ca

(continuare în pagina 7)

(urmare din pagina 6)

și pe calea ferată, nu există puncte finale - doar noi destinații. Prin urmare, și anul acesta definim noi obiective.

Vom ridica o nouă fabrică de vagoane de marfă, un proiect care nu doar că ne va crește capacitatea de producție, dar va sprijini direct industria feroviară europeană.

Modernizarea flotei de locomotive de transport și manevră prin finanțări venite de la Fondul de Modernizare continuă astfel încât să înlocuim și să îmbunătățim locomotivele de transport și manevră, consolidând două elemente esențiale: eficiența și siguranța. Pe o piață unde timpul înseamnă bani, livrăm rapiditate, fiabilitate și performanță.

Ne extindem strategic prin achiziția de operatori feroviar de transport de marfă, consolidând o rețea mai puternică, mai conectată, mai eficientă.

În același timp, fabricile noastre din România - RELOC Craiova, Electroputere VFU Pașcani și REVA Simeria - vor trece printr-un proces amplu de modernizare și extindere având la bază investiții în capacități de producție noi.

Până în 2026, vom finaliza contractele asumate, în valoare cumulată de peste 157 milioane euro, pentru modernizarea de locomotive și vagoane prin finanțare PNRR. Infrastructura feroviară a României merită performanță, iar noi livrăm exact asta.

Reporter: Care este bugetul de investiții pentru anul în

curs?

Gruia Stoica: Bugetul de investiții din acest an este orientat spre extinderea și modernizarea parcului de material rulant, un pilon esențial al activității de transport. Estimăm investiții de aproximativ 50 milioane euro pentru acest an, iar pe parcursul următorilor cinci ani valoarea totală a investițiilor va depăși 270 milioane euro.

Acești bani sunt direcționați către îmbunătățirea flotei de locomotive și vagoane, asigurând nu doar eficiență și siguranță, ci și capacitatea de a răspunde cerințelor unei piețe în continuă evoluție.

Reporter: Ce proiecte pentru digitalizarea companiei aveți în desfășurare/în plan?

Gruia Stoica: Cred că viitorul transportului feroviar nu se mai scrie pe hârtie, ci în coduri și algoritmi. De aceea, la GRAMPET Group, investim în digitalizare și tehnologie, pen-

tru că ne oferă claritate, viteză și control - trei elemente esențiale.

Privim dincolo de prezent. Ne uităm la viitor și vedem un sistem integrat, în care IoT, AI și RPA automatizează procesele, elimină blocajele și optimizează fiecare etapă a transportului feroviar. Cu aceste soluții, vom putea urmări în timp real comenzile și livrările, vom reduce erorile și vom anticipa provocările înainte să devină probleme.

Rutele vor fi mai rapide, livrările mai precise, iar documentația fără sincope. Algoritmii avansați vor planifica traseele, vor calcula timpii optimi și vor identifica posibile întârzieri, oferindu-ne o rețea mai fluidă, mai eficientă, mai conectată. Acestea sunt direcțiile pentru 2025.

Reporter: Cum utilizați Inteligența Artificială în activitatea

(continuare în pagina 8)

"Pe lângă producția de material rulant nou, REVA Simeria desfășoară activități extinse de reparație și mentenanță pentru vagoane de marfă, atât pentru clienți interni, cât și pentru parteneri din Comunitatea Europeană".



(urmare din pagina 7)

companiei?

Gruia Stoica: Într-un domeniu unde deciziile sunt atât tehnice, cât și strategice, AI devine un aliat puternic, capabil să analizeze volume imense de date și să identifice tipare pe care omul nu le poate vedea.

Dar, oricât de avansată, tehnologia nu înlocuiește experiența. În transportul feroviar, expertiza umană rămâne esențială, iar AI este instrumentul care amplifică această expertiză, nu o substituie. Folosim AI pentru a optimiza procesele, pentru a îmbunătăți planificarea și pentru a anticipa riscuri operaționale, dar deciziile critice rămân în mâinile specialiștilor noștri.

Reporter: Câți angajați aveți și care este capacitatea operațională pe care o dețineți (ce tipuri de vagoane aveți în modernizare)?

Gruia Stoica: Siguranța și succesul Grupului GRAMPET se bazează pe cel mai valoros atu al nostru: oamenii. Avem peste

7.500 de angajați în toate companiile grupului - profesioniști cu experiență vastă în domeniul feroviar, lideri și specialiști care cunosc în profunzime mecanismele acestei industrii esențiale pentru economie.

Pe lângă echipa de elită, un alt pilon strategic este flota noastră puternică: operăm aproximativ 450 de locomotive și 20.000 de vagoane, cu care transportăm anual peste 15 milioane de tone de marfă pentru clienții noștri. Această capacitate operațională, combinată cu viziunea noastră pe termen lung și cu investițiile continue în modernizare, ne consolidează poziția de lider în transportul feroviar de marfă din regiune.

Reporter: În câte țări activează compania în acest moment și pe ce alte piețe urmează să se extindă?

Gruia Stoica: GRAMPET face parte astăzi din primul eșalon al sectorului feroviar privat din Europa Centrală și de Sud-Est, cu prezență în România, Bulgaria, Ungaria, Croația, Republica

"La GRAMPET Group acoperim fiecare verigă a lanțului feroviar, de la construcție și modernizare, la reparația și întreținerea materialului rulant, transport logistic și dezvoltarea infrastructurii. Suntem prezenți acolo unde industria are nevoie de progres".

Moldova, Germania, Serbia, Grecia, Slovenia și Macedonia. Avem peste 25 de ani de experiență în această industrie și am demonstrat că știm cum să creștem chiar și în piețe extrem de competitive.

Privim spre viitor și intenționăm să ne extindem în nordul Italiei, în Polonia, Cehia, Slovacia, Belgia, Olanda și Muntenegru.

Reporter: Care sunt principalele provocări ale sectorului și ce soluții vedeți pentru rezolvarea acestora?

Gruia Stoica: Transportul feroviar de marfă se află într-un moment de răscruce. În România și în regiune, ne confruntăm cu o scădere a volumului de mărfuri transportate. În ulti-

mii trei ani, traficul feroviar de marfă s-a redus cu 15%, ajungând la 48 de milioane de tone în 2023, comparativ cu 56 de milioane de tone în 2020. În paralel, cota de piață a feroviarului în raport cu transportul rutier s-a contractat de la 19% la 16%.

Această dinamică este amplificată de creșterea costurilor energetice, care pune presiune pe cheltuielile operaționale ale companiilor feroviare, dar și de încetinirea economiei europene, care afectează cererea de transport din sectoare strategice precum siderurgia și construcțiile.

În ciuda unei creșteri de 25%

(continuare în pagina 9)





(urmare din pagina 8)

a investițiilor în infrastructura feroviară între 2020 și 2023, multe proiecte sunt încă în execuție, ceea ce menține viteza comercială medie a trenurilor de marfă la un nivel inacceptabil - doar 15 km/h în România.

Dacă ne dorim un sistem feroviar performant, obiectivul principal nu trebuie să fie doar modernizarea unui număr de kilometri de cale ferată, ci și eficientizarea reală a transportului: creșterea volumului de marfă transportată și a vitezei comerciale. Trebuie să gândim strategic și să acționăm ferm.

În plus, pe lângă investițiile în infrastructură, trebuie investit și în personal pe măsură pentru a înțelege aceste investiții. Eu cred cu tărie că putem crește viteza comercială cu cel puțin 5km/h pe calea ferată dacă se îmbunătățește comunicarea dintre administratorul

infrastructurii feroviare și operatorii feroviari și dacă se înțelege că prin transporturile pe care le facem mișcăm împreună economia României.

Reporter: Ce măsuri considerăți necesare pentru ca România să aibă o infrastructură feroviară la nivelul țărilor vestice?

Gruia Stoica: Dacă vrem să recuperăm decalajul față de Vest, trebuie să ne asumăm o strategie ambițioasă și coerentă. În ultimii doi ani, România a demarat, prin finanțare PNRR, un program de reînnoire a 1.000 km de cale ferată, dar realitatea este că peste 80% din rețea necesită modernizare. Acest program trebuie extins rapid la cel puțin 3.000 de km, pentru a face o diferență reală.

În paralel, trebuie accelerate marile proiecte de infrastructură: modernizarea Coridorului IX Curtici-Constanța, Episcopia Bihor-Cluj Napoca, Timișoara-Caransebeș. O prioritate esen-

"Oricât de avansată, tehnologia nu înlocuiește experiența. În transportul feroviar, expertiza umană rămâne esențială, iar AI este instrumentul care amplifică această expertiză, nu o substituie. Folosim AI pentru a optimiza procesele, pentru a îmbunătăți planificarea și pentru a anticipa riscuri operaționale, dar deciziile critice rămân în mâinile specialiștilor noștri".

țială este și Portul Constanța, unde modernizarea infrastructurii feroviare poate transforma România într-un hub logistic european.

De asemenea, proiecte precum electrificarea liniei Constanța-Mangalia și modernizarea Magistralei 500 (Ploiești-Roman-Iași) sunt vitale pentru fluidizarea transportului de marfă. Nu este suficient să reparăm linii de cale ferată, trebuie să construim un sistem feroviar modern, eficient, competitiv la nivel european.

Dacă vom avea o viziune clară și vom implementa aceste măsuri într-un ritm susținut, atunci România va putea trans-

forma transportul feroviar într-o alternativă reală la transportul rutier, contribuind atât la dezvoltarea economică, cât și la reducerea impactului asupra mediului. Avem șansa de a face un salt semnificativ, iar GRAMPET este pregătit să fie un partener activ în această transformare.

Reporter: Mulțumesc!