

INTERVIU Lorie Tekorius, CEO Greenbrier Companies, despre viitorul transportului de marfă în Europa și planuri de extindere în România: În Caracal, instalăm o nouă linie de montare a roților complet automatizată, cu o investiție de ordinul a zeci de milioane de euro

3 noiembrie 2022



Sursă foto: greenbrier-europe.com

Compania americană de transport Greenbrier, care operează în România prin intermediul producătorului de vagoane Astra Rail Industries, vrea să instaleze în Caracal o nouă linie de montare a roților, de ultimă generație, complet automatizată, care va fi printre cele mai performante din Europa, a declarat Lorie Tekorius, CEO Greenbrier Companies, într-un interviu acordat Economedia. Numărul de angajați în România ar urma să crească la peste 2000, o dată cu extinderea producției.

Greenbrier nu dorește să dezvăluie valoarea acestei investiții, însă reprezentanții companiei spun că aceasta ar fi de ordinul a zeci de milioane de euro. În ceea ce privește planurile de investiții, CEO-ul Greenbrier spune că în prezent se concentrează asupra proiectelor existente, dar lucrează la planuri pe termen mai lung, care ar putea include o nouă unitate de producție.

Principalele declarații ale lui Lorie Tekorius:

- În prezent, ne extindem capacitatea de producție din România pentru a răspunde cererii europene în creștere de vagoane de marfă. Cea mai mare investiție: La Caracal
- Observăm o cerere foarte puternică de vagoane de marfă
- Ne bazăm pe forță de muncă foarte calificată pentru a fabrica vagoane. În prezent, angajăm 1.854 de lucrători. Plănuim să creștem acest număr la 2.054
- Războiul tragic din Ucraina și criza energetică asociată au provocat o schimbare majoră în transportul mărfii în Europa.
- Marele motor de creștere va fi traficul intermodal, atât containere, cât și remorci.
- Având în vedere prețurile mai mari la energie, calea ferată are un avantaj din ce în ce mai mare față de camioane.
- Am fi încântați să furnizăm CFR Marfă cu echipamente noi. Ei nu au avut un program activ de investiții în vagoane în ultimii ani
- Investiții în infrastructura feroviară. Aceasta este cheia.

Economedia: Vă rugăm să detaliați planurile Greenbrier pentru România. Aveți în plan investiții în locațiile actuale din România? În care dintre ele? Ce fel de investiții planificați și la cât se ridică acestea?

Lorie Tekorius: În prezent, ne extindem capacitatea de producție din România pentru a răspunde cererii europene în creștere de vagoane de marfă. Cea mai mare extindere planificată este la Caracal, unde am deschis recent o nouă școală pentru a forma și certifica sudori, dar ne modernizăm și celelalte facilități. În Caracal, instalăm o nouă linie de montare a roților complet automatizată, de ultimă generație, care va fi printre cele mai performante din Europa. De asemenea, modernizăm facilitățile pentru angajați cu noi cantine și vestiare. Nu dezvăluim valoarea investițiilor noastre, dar aceasta se măsoară în zeci de milioane de euro.

Aveți în plan investiții în alte locații decât cele existente? Dacă da, unde – sau care sunt zonele de interes – și la cât se ridică investiția în acestea?

În acest moment ne concentrăm pe facilitățile existente, dar lucrăm la planuri pe termen mai lung, care pot include o nouă unitate de producție.

Care este scopul acestor investiții? Creșterea capacității de producție a vagoanelor? Dacă da, vă rugăm să precizați cu cât doriți să creșteți capacitatea. Există și alte scopuri, cum ar fi modernizare, tehnologizare sau digitalizare?

Programul de investiții se concentrează pe două obiective cheie: extinderea capacității de producție și reducerea costurilor noastre de producție pentru a asigura poziția competitivă pe termen lung a operațiunilor noastre din România. Observăm o cerere foarte puternică de vagoane de marfă și ne așteptăm ca programul combinat să crească producția cu aproximativ 25%.

Toate instalațiile au nevoie de modernizare – unele dintre ele sunt foarte vechi. La Arad și Drobeta-Turnu Severin au fost deschise inițial acum peste 100 de ani, iar instalațiile din Caracal au fost deschise în 1973. Toate acestea au nevoie de modernizare și de noi tehnologii de producție.

Aveți în plan să mutați capacități de producție din alte țări în România?

Unitatea noastră din Turcia joacă un rol important în furnizarea de componente pentru fabricile noastre din România și Polonia, așa că vom extinde producția și acolo pentru a sprijini extinderea din România.

Va crește numărul angajaților dumneavoastră din România ca urmare a acestor investiții? Care este cifra țintă?

Da – producția de vagoane este un proces relativ tradițional, cu niveluri de automatizare mult mai scăzute decât industrii precum cea auto. Ne bazăm pe forță de muncă foarte calificată pentru a fabrica vagoane. În prezent, angajăm 1.854 de lucrători și planuim să creștem acest număr la 2.054 pe măsură ce creștem producția.

Vizați obținerea unui ajutor de stat pentru dezvoltarea acestor investiții? Dacă da, ce sumă vizați? Doriți obținerea de fonduri din PNRR-ul României pentru investiții?

Nu solicităm niciun ajutor de stat pentru această fază actuală a investițiilor. Bineînțeles că salutăm orice ajutor de stat disponibil pentru a ne moderniza amprenta de fabricație, dacă proiectele viitoare se califică pentru ajutor guvernamental, vom depune cu siguranță o cerere.

Vă așteptați la o creștere pe termen lung a transportului feroviar de marfă în România, în contextul războiului din Ucraina? Ce produse vă așteptați să fie transportate feroviar în viitor?

Războiul tragic din Ucraina și criza energetică asociată au provocat o schimbare majoră în transportul de mărfuri în Europa. Am observat o creștere uriașă a traficului de cereale, deoarece capacitatea portuară din Ucraina este foarte scăzută. Traficul de cărbune a crescut, de asemenea, în mod substanțial, deoarece producătorii de energie electrică își schimbă sursele de combustibil pentru a compensa deficitul de gaz.

Pe termen lung, cărbunele va scădea în mod evident, pe măsură ce ne îndepărtăm de combustibilii fosili. Produsele legate de petrol se vor reduce, dar vor fi compensate într-o anumită măsură de creșterea traficului de combustibili regenerabili. Mărfurile în vrac, cum ar fi oțelul, cereale și materiale de construcții vor fi stabile, dar nu există nicio îndoială că marele motor de creștere va fi traficul intermodal, atât containere, cât și remorci.

Transportul feroviar de marfă este mult mai eficient din punct de vedere energetic decât cel al camioanelor și are o amprentă de carbon mult mai mică. Având în vedere prețurile mai mari la energie, calea ferată are un avantaj din ce în ce mai mare față de camioane. Este din ce în ce mai greu să găsești șoferi de camion pentru transportul de marfă pe distanțe lungi. Este un stil de viață dur, cu perioade lungi de timp departe de casă. Un singur tren de marfă poate transporta încărcături care ar necesita zeci de șoferi.

Doriți să furnizați vagoane și echipamente de transport de marfă pe calea ferată și către CFR Marfă, compania românească de transport de marfă? Ați avut discuții în acest sens?

Am fi încântați să furnizăm CFR Marfă cu echipamente noi. Ei nu au avut un program activ de investiții în vagoane în ultimii ani, dar dacă vor decide să investească, vom fi în prima linie pentru a le furniza vagoane de marfă.

Planul românesc de Redresare și Reziliență prevede că Ministerul Transporturilor trebuie să asigure creșterea traficului feroviar de marfă și călători cu 25% până în 2026. Cum putem să respectăm această obligație din PNRR, ce ar trebui să facă statul?

Investiții în infrastructura feroviară. Aceasta este cheia. România este o piață naturală pentru transportul feroviar de marfă. Este o mare țară cu multe resurse naturale și industrie. Investițiile în infrastructura feroviară vor oferi cel mai mare randament în cel mai scurt timp. Calea ferată este mai ieftină și mai rapid de modernizat decât autostrăzile.

De multe ori am stat în mijlocul unor convoaie lungi de camioane care treceau prin munți de la fabrica noastră din Drobeta-Turnu Severin către Arad. Acel trafic ar trebui să se deplaseze pe calea ferată.

Traficul de pasageri nu face parte din domeniul meu de expertiză, așa că nu pot oferi niciun sfat pe acest front.

România are o infrastructură feroviară foarte slab întreținută, iar trenurile de marfă circulă cu o viteză medie de 16 km/h, motiv pentru care și mărfurile sunt

transportate predominant rutier. Cum credeți că poate fi îmbunătățită această situație?

Revenind la răspunsul meu anterior. Investiți, investiți, investiți, investiți. Atât calea ferată, cât și terminalele din nodurile și porturile cheie. Acolo ar fi un beneficiu și o recuperare enormă în urma unui program de investiții concentrat pentru a îmbunătăți capacitatea de cale ferată, pentru a face față încărcăturilor mai grele și vitezelor mai mari. Este o investiție cu adevărat avantajoasă pentru ambele părți. Se elimină traficul de pe șosele și se îmbunătățește competitivitatea industriei românești.

Ce face Greenbrier în România

Compania americană de transport Greenbrier, care operează în România prin intermediul producătorului de vagoane Astra Rail Industries, are trei facilități în țara noastră:

- AstraRail – Arad – sediul central al AstraRail Industries. Pe o suprafață acoperită de 150.000 de metri pătrați se produc boghiuri și vagoane de marfă.
- Caracal – Producția, întreținerea și recondiționarea vagoanelor de marfă și a boghiurilor pe o suprafață acoperită de 114.000 de metri pătrați. Aceasta este cea mai recentă achiziție.
- Turnu Severin – Producția, întreținerea și repararea vagoanelor de marfă pe o suprafață de 93.000 de metri pătrați, unde producția a început în urmă cu mai bine de 130 de ani.

Sursă: <https://economy.ro/>