

Sorin Chinde, vicepreședintele Grampet: Un mecanic de locomotivă, care se formează în trei ani, câștigă și 2.000 de euro net lunar la noi, dar tinerii preferă IT-ul, meseriile din domeniul feroviar nu sunt atractive pentru ei

8 aprilie 2023

Găsirea forței de muncă în domeniul feroviar este o provocare, meseriile din acest domeniu nu mai sunt atractive pentru tineri, care preferă joburi în alte industrii, deși un mecanic de locomotivă poate ajunge și la un salariu de 2.000 de euro net pe lună la un operator privat.



Găsirea forței de muncă în domeniul feroviar este o provocare, meseriile din acest domeniu nu mai sunt atractive pentru tineri, care preferă joburi în alte industrii, deși un mecanic de locomotivă poate ajunge și la un salariu de 2.000 de euro net pe lună la un operator privat.

„Nu avem forță de muncă în domeniul feroviar. Meseriile din transportul feroviar nu sunt deloc atractive, deși la noi un mecanic de locomotivă, care se formează în trei ani câștigă 2.000 de euro net lunar, dar tinerii preferă IT-ul“, a spus Sorin Chinde, vicepreședintele Grampet în cadrul conferinței ZF/Liberty.

Investiția într-o locomotivă ajunge la 4 milioane de euro. La o tonă de mărfuri transportate pe feroviar sunt 5,5 tone transportate în sistemul rutier, dar până în 2030 circa 30% din mărfurile de pe rutier trebuie să transferate către feroviar sau naval. Problema însă o reprezintă lipsa de vagoane, locomotive și a forței de muncă în domeniul feroviar.

„Această dublare de trafic în domeniul feroviar este imposibil de făcut acum din cauza lipsei de echipamente, a vagoanelor și a locomotivelor, nu avem nici forță de muncă, nu

avem o politică de susținere a producătorilor de material rulant, de încurajare a utilizării transporturilor combinate. Ar fi nevoie de investiții de 40 de miliarde de euro în infrastructura feroviară în total”, potrivit lui. Eficiența transportului feroviar de marfă din România este mult sub cea a țărilor din regiune, trenurile de marfă circulând cu o viteză medie de 15-17 km pe oră.

„Strategia pe infrastructura feroviară până în 2025 prevede reabilitarea a 6.000 de km de cale ferată. Modernizarea este o poveste care a început în anul 2000 cu programul de cale ferată, dar multe proiecte sunt întârziate. În zona de transfer de mărfuri pe rutier pe calea ferată nu avem o politică, avem nevoie de dezvoltarea infrastructurii feroviare, venim după 30 de ani fără investiții”.

El a mai adăugat că tot ce s-a stricat pe calea ferată trebuie reparat în primul rând, apoi este nevoie de modernizarea principalelor coridoare, pentru ca transportul feroviar să devină atractiv pe mărfuri și pasageri.

„A treia direcție este implementarea de soluții moderne, combustibili alternativi, hidrogenul este combustibilul viitorului”.

„În prezent sub 40% din rețeaua feroviară este electrificată în România. De aceea, utilizarea hidrogenului este viitorul, iar proiectele care prevăd utilizarea hidrogenului trebuie să fie prioritizate. În clipa în care vom avea viteză, confort pe calea ferată, destui oameni vor prefera să utilizeze transportul feroviar”.

Grup Feroviar Român (GFR), cea mai mare companie a grupului Grampet, controlat de Gruia Stoica, a finalizat anul 2021 cu afaceri de 771 milioane de lei (159 mil. euro) , în creștere cu 11,5% față de anul anterior, potrivit datelor publice de la mfinante.ro și calculelor ZF. Compania raporta un profit net de 13,8 milioane de lei în 2021, față de 31,9 milioane de lei în anul precedent, și 2.241 de angajați.

Grup Feroviar Român (GFR) este înființat în urmă cu 20 de ani. Grupul din care face parte deține fabricile Reva Simeria, Electroputere VFU Pașcani, Reloc Craiova și Electroputere VFU Craiova. Divizia internațională a grupului Grampet generează aproximativ 30% din cifra de afaceri anuală, grupul fiind prezent în zece țări europene.

Sursa: <https://www.businessmagazin.ro/actualitate/>