

MUSIMY DZIAŁAĆ

O problemach branży dźwigowej w Polsce oraz planach Polskiego Stowarzyszenia

Producentów Dźwigów rozmawiamy z Tadeuszem Popielasem

– sekretarzem generalnym PSPD.

Jakie problemy nurtują polską branżę dźwigową?

- Jest kilka głównych problemów, które dzisiaj możemy odnieść do branży. Pierwszy z nich to brak konsolidacji branży, która jest

bardzo rozbita. W Polsce jest kilkaset firm dźwigowych, jednak branża wcale nie jest skonsolidowana. Nie ma silnego przełożenia lobbującego, nie ma możliwości silnego nacisku na władzę, sposób legislacji, czy uporządkowania i wprowadzenia pewnych przepisów. Chcąc się rozwijać, branża musi się zjednoczyć do podstawowych celów, chociażby takich jak kształcenie przyszłych pracowników. Priorytetowym zadaniem naszej branży jest zapewnienie bezpieczeństwa ludziom. Jeżeli dźwig się zepsuje lub osoba montująca się pomyli, to giną ludzie. To głównie w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa potrzebny jest silny głos branży.

Kolejny problem to konieczność modernizacji starych dźwigów.

- Dzisiaj branża stoi przed różnymi wyzwaniami. Jednym z nich jest właśnie potrzeba modernizacji ok. 70 tys. dźwigów. Pilnie trzeba zmodernizować ponad 40 tys. wind montowanych w latach siedemdziesiątych. Jak wynika

z oceny przeprowadzonej przez Akademię Górniczo-Hutniczą i Urząd Dozoru Technicznego, windy te wykazują wszystkie 74 zagrożenia, wynikające z normy SNEL (normy dotyczącej bezpieczeństwa i modernizacji dźwigów). Do realizacji prac niezbędne jest wprowadzenie pewnych uregulowań prawnych.

Co to za uregulowania?

- Od blisko dwóch lat w ramach Centrum Bezpieczeństwa Technicznego działa grupa robocza (jesteśmy jej członkiem), która pracuje nad przygotowaniem regulacji w tej sprawie. Grupa robocza skupia przedstawicieli producentów i użytkowników dźwigów oraz przedstawicieli naukowych. Wspólnie oceniamy i przygotowujemy odpowiednie dokumenty, które wkrótce prześlemy do Ministerstwa Gospodarki. Chcemy, aby miały one rangę rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dotyczących modernizacji dźwigów. Mamy gotowy materiał, nad którym przez półtora roku dyskutowały różne środowiska związane z branżą.

Znane są już ostateczne terminy modernizacji?

- Już dzisiaj ta kwestia jest mocno przesunięta w czasie. Dźwigi montowane w latach siedemdziesiątych mają już niemal 40 lat. Winda jest przecież urządzeniem transportowym, bezobsługowym, które musi zapewnić 100 procent bezpieczeństwa. Nikt przecież nie jeździ czterdziestoletnim samochodem, z windą powinno być podobnie.

Jednak obowiązek modernizacji przesuwają się na rok 2023. Do tego czasu trzeba zlikwidować ryzyko najwyższego poziomu. Dla ryzyka średniego i niskiego poziomem datą krytyczną jest rok 2028.

Kto wyznacza te daty?

- Daty te podyktowane są przez właścicieli dźwigów i argumentowane brakiem funduszy. Ale kto będzie odpowiadał za życie mieszkańców spółdzielni mieszkaniowych, członków wspólnot, któ-

RAZEM

rzy codziennie korzystają ze starych wind? Kto będzie ponosił odpowiedzialność za wypadki, koszty związane z odszkodowaniami po wypadkach? Już dzisiaj się słyszy, że jest grupa adwokatów, szukających w szpitalach klientów, których reprezentują w procesach odszkodowawczych. To tylko kwestia czasu i to samo będzie z dźwigami. Ludzie będą sądzić zarządy wspólnot, spółdzielnie czy zarządców nieruchomości za szkody, wypadki, utratę zdrowia i życia. Moim zdaniem nie można kwestią pieniędzy tłumaczyć braku modernizacji wind. One muszą się znaleźć, bo życie ludzkie nie ma ceny.

Państwo pomaga finansowo przy modernizacji dźwigów?

- Właściwie nie. Finansowanie modernizacji leży w gestii użytkowników. Bank Ochrony Środowiska proponuje pewne preferencyjne kredyty na ten cel, jednak to zawsze kredyt i trzeba go spłacić, nie ma możliwości przynajmniej częściowego umorzenia. Moim zdaniem państwo powinno w jakiś sposób zachęcić użytkowników do modernizacji wind. Należy sięgnąć po środki unijne. Przecież modernizacja dźwigu to nie tylko poprawa bezpieczeństwa, to także oszczędność energii elektrycznej, wyeliminowanie materiałów szkodliwych jak azbest. W Szwajcarii np. ubezpieczalnie doszły do wniosku, że lepiej zainwestować część pieniędzy w modernizację i dobudowę wind do już istniejących budynków, niż leczyć starszych ludzi chorujących z powodu noszenia ciężarów po schodach. Nie widzę żadnych przeciwwskazań formalnoprawnych, aby takiego rozwiązania nie zastosować w Polsce, tylko tu potrzebna jest świadomość i decyzja rządu i samorządów lokalnych. Przecież dzięki monitoringowi miejskiemu, finansowanemu przez firmy ubezpieczeniowe, w Warszawie w ostatnich latach zmniejszyła się liczba kradzionych samochodów. Firmy przekalkulowały, że lepiej sfinansować monitoring, niż wypłacać klientom odszkodowania za skradzione auta.

Myślę, że odpowiednie ministerstwa powinny zająć się problemem, skąd znaleźć pieniądze na modernizację i stworzyć programy pomocowe, jak również rozszerzyć zakres obecnych aktów prawnych, którymi można byłoby objąć dźwigi, np. tzw. ustawę remontową.

A jaka jest świadomość rynkowa deweloperów? Chętnie inwestują w windy?

- Większość deweloperów już rozumie, że winda w domu to nie luksus, ale właściwie

standard. Nikt już nie chce chodzić na trzecie czy czwarte piętro, jeżeli jest winda. Problem dotyczy nie tylko ludzi niepełnosprawnych, ale wszystkich mających problemy ruchowe, jak osoby starsze, kobiety w ciąży, rodziny z małymi dziećmi. To ogromna grupa społeczna, która mając do wyboru budynek z windą lub bez, z pewnością wybierze pierwszy. Tym bardziej że nieruchomości są tak drogie, że udział kosztu windy to ok. 1-3 proc. całości inwestycji.

Prawo wymaga obecności dźwigu z poziomym garażem do poziomu parteru i do poziomu czterech pięter. Natomiast deweloperzy zaczynają rozumieć potrzebę i nawet w niższych budynkach montują windy.

I to jest odpowiedź na pytanie, co będzie się dalej działo na rynku.

- Polska, mając potencjał jak Hiszpania, czyli blisko 40 milionów mieszkańców, ma w chwili obecnej dziesięć razy mniej zamontowanych wind. Hiszpańskie prawo wymaga zamontowania windy w budynku mającym już trzy piętra. W polskich planach jest projekt obowiązku zastosowania windy w budynkach powyżej 9,5 m, czyli o jedną kondygnację mniej niż wymagają obecne przepisy. Świadomość osób budujących domy, zaspokajanie potrzeb mieszkańców i ich przyszłych oczekiwań powinny zaowocować wzrostem liczby nowych dźwigów także w Polsce. Ten wzrost powinien przełożyć się na to, że nasz rynek będą chciały wejść inne światowe koncerny jak Mitsubishi czy chińscy producenci. W Chinach produkuje się ok. 170 tys. dźwigów rocznie.

A nie obawia się Pan, że chińskie firmy będą zagrożeniem dla rodzimych przedsiębiorców?

- To się dzieje wszędzie. Żyjemy w erze globalizacji. Dzisiaj rynek obejmuje całą Europę. Trwają prace, aby normy dźwigowe były na całym świecie jednakowe. Unifikacja postępuje i nie ma żadnej bariery dla polskich firm. One spełniają te same wymagania co firmy światowe i mogą z nimi konkurować.

Myślę jednak, że część lokalnych firm musi się wewnętrznie przeorganizować. Jeśli tego nie zrobią, to znikną z rynku. Postępu się nie zatrzyma, cały polski przemysł tak wygląda. Jednak większość polskich przedsiębiorców ma konserwatywne podejście do biznesu, trudno im zaakceptować nowe realia. Chcąc istnieć na rynku w dobie globalizacji, firmy muszą się dostosować, podnieść standard i nauczyć się funkcjonować na nowych zasadach.

I właśnie w kierunku dostosowania do światowej konkurencji będzie zmierzała polska branża dźwigowa?

- Tak. Będzie zmierzała do coraz nowszych rozwiązań technicznych. Do coraz większego wyzwania związanego z tymi rozwiązaniami. Dzisiaj normy i standardy podnoszą ogólny poziom usług, produktów i bezpieczeństwa. Ciągłe wchodzą nowe normy wymuszające pewne standardy. Związane są np. z osobami niepełnosprawnymi, ochroną przed wandalizmem, ochroną przeciwpożarową czy komunikacją dwustronną. Firmy muszą dostosowywać się do tych nowych rozwiązań technologicznych, a do tego niezbędna jest wiedza, wykwalifikowany personel, oprzyrządowanie i oczywiście chęć.

Branżę dźwigową dotyka problem braku specjalistycznych kadr?

- Obecnie w Polsce rocznie montuje się ok. 3 tys. dźwigów nowych i modernizowanych. Jeżeli wejdzie w życie uregulowanie dotyczące modernizacji tych 70 tys. dźwigów, to nawet w ciągu 15 lat obecne siły robocze nie będą w stanie sprostać wymaganiom. Zajdzie potrzeba co najmniej podwojenia potencjału. W tej chwili nie ma państwowego systemu szkolenia ludzi do branży.

Nasze stowarzyszenie od czterech lat prowadzi program szkolenia młodzieży w szkołach. Dzisiaj działamy już w trzech technikach w Warszawie: elektrycznym, elektronicznym i mechatronicznym. W tej chwili, w Warszawie jesteśmy w stanie zapewnić rocznie

ok. 60 absolwentów przeszkolonych i gotowych do pracy w branży. By kształcić kadrę w miastach, gdzie jest największy boom budowlany, nawiązaliśmy też współpracę z technikami w Krakowie i we Wrocławiu.

Na czym ten program polega?

- Z uwagi na to, że w klasyfikacji zawodów nie ma zawodu „technik dźwigowy”, nie można młodzieży kształcić wprost, ale nasze doświadczenia ze szkołami tak się ułożyły, że prowadzimy zajęcia seminaryjne. Przedstawiciele naszego stowarzyszenia oraz innych firm dźwigowych czynnie włączają się w ten program.

Dzisiaj młodzież oprócz zajęć seminaryjnych w szkołach odbywa miesięczne praktyki w firmach dźwigowych. Istnieje też możliwość odbycia praktyk wakacyjnych i otrzymania pracy po skończeniu szkoły. Tacy młodzi ludzie przychodzą już przygotowani do pracy.

Młodzież uczestnicząca w programie otrzymuje jakieś uprawnienia?

- W tej chwili prowadzimy rozmowy z Urzędem Dozoru Technicznego, aby włączył się do naszego programu i prowadził część zajęć seminaryjnych, ale też żeby można było tej młodzieży dać jakiś certyfikat, zaświadczenia o nabytych umiejętnościach. Oczywiście, chcąc pracować w branży, należy zdobyć jeszcze uprawnienia dźwigowe, ale taki certyfikat mógłby dodatkowo zachęcić do pracy.

Uważam, że także państwo powinno bardziej skupić się na promocji szkolnictwa zawodowego w Polsce, bo już dzisiaj brakuje specjalistów. 85 proc. młodych ludzi wybiera szkolnictwo ogólnokształcące, a potem są rozczarowani, że nie mogą znaleźć pracy, a budownictwo i przemysł czeka z otwartymi rękoma na pracowników. Obecnie na rynku tylko Dolnego Śląska potrzeba 10 tys. samych elektryków i mechatroników.

Członkostwo w Polskim Stowarzyszeniu Producentów Dźwigów to niewątpliwie prestiż. Jaką drogę musi przejść firma, by nim zostać?

- Wystarczy wypełnić deklarację znajdującą się na naszej stronie internetowej i zgłosić do nas. Potem pozostaje już tylko decyzja zarządu, który zbiera się co sześć tygodni. Nie ma ograniczeń formalnoprawnych. Nasi członkowie mogą należeć do innych organizacji. Nasza działalność jest otwarta i w pełni transparentna. W posiedzeniach zarządu uczestniczy dwóch prawników, którzy czuwają, by był przestrzegany statut i Kodeks Dobrych Praktyk.

Nasze stowarzyszenie powstało w 2003 roku. Stworzyły je duże koncerny dźwigowe. Natomiast praktycznie od początku uważaliśmy, że

jest konieczność poszerzenia formuły. W naszym gronie jest miejsce dla mniejszych firm. GOLD-BUD przystąpił do stowarzyszenia w ubiegłym roku.

Zależy nam na konsolidacji branży w Polsce, dlatego zachęcamy do przystąpienia inne firmy. W tym celu dostosowaliśmy nasz statut. Pierwsze pół roku członkostwa nie wiąże się z żadnymi kosztami. Można sprawdzić, jak stowarzyszenie funkcjonuje. W momencie przystąpienia firma otrzymuje pakiet korzyści, ma pełen dostęp do naszych materiałów, norm, projektów, dokumentacji technicznej, kontaktów międzybranżowych. Po pół roku działalności bez żadnych kosztów proponujemy składkę w wysokości 25 proc., a po kolejnym roku 50 proc. opłaty, jaką wnoszą pozostali członkowie.

Ma Pan kontakty z podobnymi stowarzyszeniami w Europie. W innych krajach pierwsze lata działalności wyglądały podobnie?

- W Polsce mamy podobną sytuację jak w innych krajach. Stowarzyszenia stworzyły największe firmy na rynku, a z czasem przystępowały do nich mniejsze, lokalne firmy. Proces konsolidacji następuje jednak bardzo wolno. Na Węgrzech stowarzyszenie liczy ok. 80 członków, w Czechach jest to niemal 50 firm, zaś w Wielkiej Brytanii stowarzyszenie liczy już 200 członków. Myślę, że wszystko wymaga czasu i większej świadomości potrzeby istnienia takiej organizacji. Są pewne cele, dla których warto działać razem i wspólnie je realizować. Mam nadzieję, że w bieżącym roku i my zyskamy nowych członków.

Jakie plany ma na 2008 rok PSPD?

- Nadal będziemy pracować nad wprowadzeniem prawnego obowiązku modernizacji dźwigów i podniesienia bezpieczeństwa. Drugą sprawą jest kształcenie kadr. W roku szkolnym 2008/2009 chcemy już otworzyć oficjalne specjalizacje. Cztery lata działalności pozwoliły nam dopracować programy nauczania, formy współpracy ze szkołami i już kolejni absolwenci na świadectwach maturalnych będą mieli wpisana specjalność np. technik dźwigowy.

W tym roku planujemy też częściej organizować konferencje tematyczne, na których specjaliści będą prezentowali najnowsze rozwiązania dotyczące branży dźwigowej w Polsce i na świecie. Uczestnicy w gronie fachowców mogą przedyskutować i rozstrzygnąć wiele nurtujących ich spraw związanych z prawem budowlanym, prawem pracy czy zamówieniami publicznymi. Konferencje odbywać się będą mniej więcej co sześć tygodni w różnych miastach Polski.

To właściwie trzy główne kierunki naszej działalności na ten rok.

Życzę realizacji tych planów i dziękuję za rozmowę.

rozmawiała Anna Olszewska

