

Działamy nie tylko na lądzie!

Rozmowa z Łukaszem Wielesiukiem,
dyrektorem ds. technicznych firmy Techbud

– **Techbud rozpoczął działalność w roku 1993, kiedy branża maszyn budowlanych nastawiona była na jak najszybszą sprzedaż. Tymczasem Państwa firma od samego początku stawiała na serwis. Skąd wzięła się taka filozofia działania?**

– Założyciel firmy miał bardzo dobre wyczucie biznesowe uważając, że sama sprzedaż nie wystarczy. Uznał, że równolegle należy zapewnić również serwis dla nabywanego sprzętu. Rzeczywiście, nie wpisywało się to w ówczesny trend, kiedy każdy chciał sprzedawać dużo i szybko. Dlatego klienci firmy Techbud dostali coś więcej w postaci fachowej obsługi posprzedażowej. Było to trafne podejście i firma poszła zdecydowanie do przodu. Została zauważona przez zagranicznych potentatów w dziedzinie techniki napędowej. Pierwszym z nich był Yanmar, a następnie John Deer, dzięki czemu Techbud stał się ich dystrybutorem na terenie Polski.

– **Techbud stał się pionierem rozwoju profesjonalnego serwisu. To właśnie on uruchomił „pogotowie serwisowe”, które było absolutną nowością w Polsce...**

– To prawda. W branży maszyn budowlanych nie da się funkcjonować bez odpowiednio wyposażonego serwisu i zasobnego magazynu części zamiennych. Filozofia działania Techbudu wynikała z obserwacji rynku i dostrzegania zmieniających się potrzeb. Użytkownicy maszyn chcieli, aby w razie awarii mogły być one naprawione w warunkach polowych. I Techbud im to zapewnił, co było wówczas czymś nowatorskim.

– **Powiedział Pan, że obsługa serwisowa nie istnieje bez odpowiedniego zaplecza. Nie może też funkcjonować bez odpowiednich fachowców. W jaki sposób udało się ich pozyskać?**

– Najważniejsi są ludzie, nie zastąpi ich nawet najnowocześniejszy sprzęt i infrastruktura. Pyta Pan o sposób pozyskania naszych fachowców... Techbud nie tyle ich



pozyskał, co od podstaw wykształcił. Wielu z naszych pracowników, nie tylko z serwisu, jest naszej firmie ponad dwie dekady, a kolejni mają niewiele krótszy staż.

– **Nasuwa mi się zatem kolejne pytanie, jak udało się ich utrzymać przez lata?**

– O przywiązaniu do firmy decydują nie tylko warunki pracy, ale także możliwości rozwoju i podnoszenia kwalifikacji. Poziom technicznych umiejętności naszej kadry stale rośnie dzięki bliskiej współpracy ze światowej klasy firmami z branży techniki napędowej i maszyn budowlanych. To także pomaga utrzymywać wykwalifikowaną kadrę pracowników.

– **Znam wiele przypadków, gdy wyszkoleni fachowcy odchodzili do serwisów samochodowych. Twierdzili, że lepiej naprawiać Fiaty i Ople niż koparki...**

– Mieliśmy to szczęście, że trafiliśmy na osoby, które chciały pracować w tej wymagającej i trudnej branży. Podzielał pogląd, że praca w serwisie samochodowym jest lżejsza, choćby dlatego, że zazwyczaj mechanik nie musi dokonywać napraw w terenie. Serwisowanie sprzętu budowlanego wymaga natomiast wyrzeczeń, wiąże się z dużą odpowiedzialnością. Dlatego nie mniejszym problemem niż utrzymanie fachowców jest pozyskanie nowych. Zauważyliśmy, że pracownicy dopiero rozpoczynający swą drogę zawodową są znacznie mniej odporni na przeciwności, a co za tym idzie mniej elastyczni. Nie ma zatem gwarancji, że nawet gdy stworzymy im jak najlepsze warunki pracy, zainteresują się naszą ofertą. A jeżeli nawet tak się stanie, to wcale niekoniecznie zostaną na dłużej w naszym serwisie.

– **Ilu mechaników liczy dziś serwis firmy Techbud?**

– Dysponujemy zespołem czteremastu mechaników o najwyższych kwalifikacjach. Mamy cztery samochody serwisowe, będące w praktyce mobilnymi warsztatami, co umożliwia nam skuteczne działanie w terenie.

– **Telematyka z pewnością pomaga w pracy serwisowej. Skracając diagnostykę i samą naprawę, a w końcu to czas decyduje o skuteczności serwisu...**

– Ma Pan rację, telemetria jest nieoceniona. Nawet wyćinkowa zdalna diagnostyka już na początku daje ogromną przewagę i pozwala skrócić czas interwencji serwisowej do niezbędnego minimum. Przyczyniają się do tego także nasze doświadczenia z obsługi silników w branży marine. Działania na morzu pozwalają nam stać się jeszcze lepszymi na lądzie.

– **Techbud działa w Zielonogórskiej strefie aktywności gospodarczej. Zapytam wprost, czy nie przeszkadza to w sprawnej obsłudze klientów rozsianych przecież po całej Polsce?**

– To prawda, kupując u nas i serwisując sprzęt klienci z całego kraju. Z pozoru wydawać by się mogło, że umiejscowienie w centrum Polski zamiast w Zielonej Górze byłoby korzystniejsze, ale to tylko pozory. Nasza lokalizacja nie stanowi żadnej przeszkody.

– **Nawet, gdy zgłaszający awarię znajduje się w oddalonych o 750 kilometrów Suwałkach?**

– Z takimi odległościami radzimy sobie zlecając wykonanie napraw partnerom serwisowym. Nie pozostawiamy ich oczywiście samym sobie, muszą oni spełniać nasze standardy. Przez cały czas monitorujemy proces naprawy. W przypadku szczególnie skomplikowanych awarii wysyłamy nasz własny zespół serwisowy albo ściągamy sprzęt do naszego warsztatu stacjonarnego. Klienci mogą mieć pewność, że warto nam zaufać.

– **Nasza redakcja przeprowadziła ankietę dotyczącą przyszłości napędu maszyn budowlanych. Znakomita większość spośród ponad tysiąca respondentów była zdania, że przeprosimy się z pocziwym dieslem. Czy podzieli Pan tę opinię?**

– Nie sądzę, by była potrzeba przeproszenia się z dieslem, bo nikt jeszcze się na niego do końca nie obraził. W branży maszyn budowlanych i przemysłowych pozostaje on podstawowym źródłem napędu. Nie oznacza to, że można ignorować rozwój nowych technologii. Ankieta, o której Pan wspominał, pokazuje, że alternatywne źródła napędu są ciągle mniej popularne, ale przecież istnieją i będą się rozwijały. Uważam, że w perspektywie najbliższych lat będziemy mieli do czynienia ze swego rodzaju koegzystencją. Moim zdaniem centra miast i zamknięte strefy staną się sferą działania pojazdów zeroemisyjnych, a trudne i wymagające tereny pozostaną obszarem, gdzie wciąż dominować będzie nowoczesny diesel. Zwróciłbym uwagę również na to, że z czasem w użytkowaniu znajdować się będzie coraz więcej maszyn o napędzie hybrydowym.

– **A zatem nie taki diesel straszny, jak go malują...**

– Powiedzmy sobie szczerze, dzisiejszy diesel to naprawdę zaawansowany technologicznie silnik, który nie degraduje środowiska tak jak kiedyś. Swoistym nadużyciem jest również jednostronne ukazywanie napędu elektrycznego jako całkowicie ekologicznego. Należy przecież brać pod uwagę również koszty wydobycia niezbędnych dla niego metali ziem rzadkich czy negatywny wpływ na środowisko produkcji i utylizacji akumulatorów po okresie ich eksploatacji.

– **A co sądzi Pan o napędzie wodorowym? Jego zaległość jest krótki czas tankowania i możliwość zamontowania silnika wodorowego w starszych maszynach.**

– Stosowanie paliwa wodorowego wciąż stwarza problemy w kwestii jego transportu i przechowywania. Pod uwagę brać trzeba również sposób jego produkcji. Mimo wszystko jest to jednak ciekawe rozwiązanie. Jestem zdania, że może być to sensowna alternatywa dla silników Diesla. Trudno jest dzisiaj z całą pewnością stwierdzić, jak napęd wodorowy rozwijać się będzie w perspektywie najbliższych lat. W grę wchodzi wiele czynników, począwszy od potrzeb rynku, aż po uwarunkowania geopolityczne, które mogą wymusić na producentach postawienie na konkretną technologię. Na przykład na elektromobilność.

– **Co w sytuacji, gdy maszyny elektryczne rzeczywiście staną się bardziej popularne? Czy nie oznacza to znacznie mniej pracy i w rezultacie przychodów dla firm zajmujących się serwisem?**

– Nie uważam, że będziemy mieli do czynienia z masową elektryfikacją maszyn wszelkiego typu. Jestem zdania, że jedynie mniejsze maszyny poddane zostaną masowej elektryfikacji. Wobec tego nie grozi nam perspektywa, że będziemy mieli niewiele do roboty.

– **Od jak dawna pracuje Pan w Techbudzie? Czy pamięta Pan swój pierwszy dzień w firmie?**

– Jestem rodowitym Lubuszaninem, z firmą Techbud jestem związany od jedenastu lat. Od samego początku był to dział silników spalinowych. Moje wcześniejsze doświadczenia i wykształcenie przyczyniły się do tej decyzji. Pierwszy dzień wspominam bardzo dobrze, łatwo udało mi się zaadaptować do rytmu codziennej pracy.

– **Czy jako Lubuszanin jest Pan fanem żuźla?**

– Nie. Interesuję się raczej dyscyplinami zimowymi. Rekreacyjnie jeżdżę na nartach. A poza tym w wolnych chwilach zajmuję mnie treningi karate i lektura książek o zjawiskach paranormalnych.

Rozmawiał: Jacek Barański