

Zintegrowana oferta produktów i usług Lafarge dla budownictwa i przemysłu



Z **Pawłem Jagusiakiem**, dyrektorem ds. kruszyw, wiceprezesem zarządu Lafarge Kruszywa i Beton Sp. z o.o., rozmawia Mariusz Karpiński-Rzepa, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Panie Prezesie, Lafarge Kruszywa działa na polskim rynku od 1998 r. Czy może Pan przedstawić początki funkcjonowania firmy w Polsce? Jak zmieniła się spółka w ciągu tych kilkunastu lat?

Początkowo prowadziliśmy działalność handlową na rynku kruszyw budowlanych, w kolejnych latach poszerzaliśmy naszą ofertę już o wyroby z własnych kopalń. Startując od kilkusobowego zespołu, stworzyliśmy prężnie działającą, rozpoznawalną na rynku 700-osobową firmę, która może kompleksowo zaopatrzyć w kruszywa nawet największych klientów. Patrząc przez pryzmat moich doświadczeń wiem, że sukces w tworzeniu naszej organizacji odnosimy dzięki codziennemu zaangażowaniu i pasji pracy „w kruszywach” naszych pracowników. Zespół, którym mam przyjemność i zaszczyt obecnie kierować, to ludzie, na których można polegać.

Lafarge jest dużym światowym koncernem. W jakim stopniu międzynarodowe doświadczenia pomagają Państwu w Polsce? Czy pojawiają się sytuacje, w których nie można wykorzystać sprawdzonych rozwiązań na polskim rynku?

Myślimy globalnie, działamy lokalnie. To stwierdzenie najlepiej oddaje charakter naszej działalności w kontekście doświadczeń międzynarodowych. Rynek kruszyw z racji swojej specyfiki, czyli dostępności złóż i stosunkowo dużego udziału kosztów transportu w cenie dostarczonego materiału, to w przeważającej większości rynek lokalny. Chcąc skutecznie prowadzić działalność, należy zrozumieć jego specyfikę oraz oczekiwania artykułowane z poziomu naszych klientów i interesariuszy. Z kolei nasze doświadczenia z innych krajów są szczególnie cenne zwłaszcza w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w pracy oraz kosztami produkcji. Know-how, które posiadamy dzięki przynależności do Grupy Lafarge, pozwala nam skuteczniej wdrażać rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa, np. identyfikować obszary podwyższonego



mgr inż. Paweł Jagusiak

Dyrektor ds. kruszyw, wiceprezes zarządu Lafarge Kruszywa i Beton Sp. z o.o.; wiceprezes zarządu Polskiego Związku Producentów Kruszyw; członek zwyczajny Polskiego Stowarzyszenia Wytwórców Nawierzchni Asfaltowych.

Absolwent Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej i studiów MBA. Od początku kariery zawodowej związany z przemysłem budowlanym. Doświadczenie zdobywał w kraju i zagranicą. Od 1998 r. aktywny w branży producentów i dostawców kruszyw dla potrzeb budownictwa i przemysłu. Zaangażowany w tworzenie warunków wspomagających rozwój drogownictwa w Polsce.

ryzyka w naszej działalności, propagować zasady bezpiecznego wykonywania czynności, i to nie tylko wśród naszych pracowników, dostawców, podwykonawców, ale także w szeroko rozumianej branży.

Co według Pana stanowi największy problem w produkcji kruszyw w Polsce? Jakie mamy uwarunkowania prawne, środowiskowe?

Po pierwsze, wykorzystanie kruszyw do budowy dróg jest nadal ściśle związane z sezonem budowlanym, co znacznie obniża możliwości pełnego wykorzystania potencjału produkcyjnego i logistycznego kopalń. Chcąc maksymalnie wykorzystać moce produkcyjne, należy produkować

oraz wywozić materiał przez cały rok, tzn. produkować, przewozić i gromadzić kruszywa w pobliżu miejsca budowania także w okresie zimowym, aby uniknąć spiętrzeń w zapotrzebowaniu w szczycie sezonu budowlanego. Czyli lepiej planować. Niektórzy klienci, doskonale rozumiejący specyfikę branży, już tak czynią i z wielomiesięcznym wyprzedzeniem skutecznie gromadzą potrzebne im materiały.

Dobre planowanie pomoże także ograniczyć negatywny wpływ niewydolnej infrastruktury kolejowej oraz znacznie poprawi obrót dostępnymi wagonami. To bardzo poważny problem. Polska kolej ma jeden z najniższych wskaźników jakościowych w Europie. Średnia prędkość pociągów towarowych wynosi zaledwie ok. 20 km/h. Do tego dochodzą wyłączenia na szlakach kolejowych, znacznie ograniczające przepustowość tras, a także ograniczona podaż wagonów. Spiętrzenie w zapotrzebowaniu, które zwykle ma miejsce latem i jesienią, a co z tym się wiąże wyższe koszty, wydaje się być zatem i w tym roku nieuniknione. Chyba że będziemy skuteczniej wykorzystywać materiały lokalne i w końcu obalimy mit, że najlepsze kruszywa to te z daleka, np. z Dolnego Śląska. Chcąc ograniczyć możliwe braki w dostawach kruszyw przewożonych z odległych kierunków, należy dywersyfikować źródła zaopatrzenia, szerzej stosować materiały wcześniej niesłusznie niedoceniane.

Mając do dyspozycji dzisiejszą technologię, ogromny potencjał wiedzy i doświadczenia drogowców musimy w znacznie większym stopniu korzystać z dostępnych kruszyw lokalnych. Bez uszczerbku dla jakości finalnego wyrobu, wprawny technolog jest przecież w stanie zaprojektować MMA z różnych materiałów. Niestety, wzajemnie wykluczające się przepisy techniczne, brak jednolitej, obowiązującej specyfikacji krajowej powodują, że często projektanci, nie mając spójnych dokumentów odniesienia, tworzą specyfikacje w postaci zbioru, czytaj zlepkę, nierzadko parametrów wzajemnie sprzecznych. Ich praktyczne stosowanie powoduje wiele kontrowersji wśród wyko-

nawców i dostawców, a co najgorsze, ogranicza możliwość wdrażania rozwiązań opartych na zdrowym rozsądku i sztuce inżynierskiej.

W ostatnim czasie wiele dyskusji poświęca się kwestii jakości. Jakość dla naszej branży to przede wszystkim zapewnienie stabilnych, deklarowanych parametrów kruszywa w czasie. Zaczynając od właściwej, selektywnej eksploatacji złoża, przez stały monitoring procesu produkcji na każdym jego etapie i cyklicznie prowadzone badania laboratoryjne staramy się zapewnić, by każda dostawa do klienta była powtarzalna i zgodna z jego oczekiwaniami. W naszej firmie wykonujemy kilkaset testów rocznie. Prowadzimy badania porównawcze. Staramy się także odkrywać korelacje między różnymi parametrami produkowanych przez nas kruszyw. Dział jakości w Lafarge prowadzi obecnie kilka prac badawczych, w wyniku których będziemy w stanie pomóc naszym klientom lepiej zrozumieć specyfikę oferowanych przez nas wyrobów, a tym samym pomóc obniżyć koszty ich działalności. Utrzymanie wysokich standardów jakościowych musi kosztować, ale w ostatecznym rozrachunku zawsze procentuje.

Kolejna sprawa to bilans dochodowości produkcji poszczególnych frakcji kruszyw w stosunku do zapotrzebowań wynikających ze specyfikacji technicznych. Powinniśmy projektować drogi w taki sposób, aby w jak największym stopniu wykorzystywać wszystkie produkowane frakcje kruszyw. Po co niepotrzebnie dławić produkcję i coraz to bardziej zawężać krzywe uziarnienia? Posłużę się przykładem: BA WMS 16 zamiast BA WMS 22. Każde zawężenie możliwych do zastosowania frakcji to dodatkowe znaczne koszty energii, części itd. A także koszty dla środowiska w postaci ton odpadów. Uważam, że nikt nigdy tego dokładnie nie policzył i nie zbilansował. Może zatem warto projektować MMA w powiązaniu z realnymi możliwościami przemysłu kruszywowego. Pozwoli to nam produkować więcej, taniej, a także znacznie lepiej wykorzystywać dostępne złoża.

Konieczność dążenia do pełnego wykorzystania zasobów złóż i wydobywanych kopalni do produkcji kruszyw powinno, ze względu na nieodnawialny charakter zasobów, stanowić priorytet. Musimy myśleć o przyszłości, mieć na uwadze interes przyszłych pokoleń w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. Niestety, w dzisiejszej polityce brakuje dostatecz-



Kopalnia Bazaltu Lubień

nego skupienia uwagi na tak istotnym aspekcie, począwszy od przepisów prawnych i uregulowań umożliwiających rzeczywistą ochronę udokumentowanych i perspektywicznych terenów złożowych, a skończywszy na jednolitej, spójnej i obowiązującej specyfikacji krajowej, która w założeniu będzie promować rozwiązania i technologie pozwalające optymalnie i racjonalnie wykorzystywać produkowane kruszywa.

Jaki jest udział firmy w produkcji kruszyw w Polsce? Czy wykorzystują Państwo innowacyjne rozwiązania w zakresie wydobycia i produkcji kruszyw? Co wyróżnia Lafarge na tle konkurencji?

Rynek producentów kruszyw jest w Polsce bardzo rozdrobniony. Trudno o dokładne szacunki, ale jesteśmy jednym z liderów. Staramy się jak najlepiej rozumieć potrzeby naszych klientów, proponujemy rozwiązania, które mają im pomóc. Wykorzystując fakt, że posiadamy zakłady praktycznie w całym kraju, co daje możliwość przygotowania kompleksowej oferty różnego rodzaju kruszyw, proponujemy naszym klientom rozwiązania, dzięki którym mogą zrealizować swój kontrakt taniej, lepiej i szybciej. Przez promowanie kruszyw lokalnych, a także optymalizację źródeł dostaw redukujemy koszty transportu, a tym samym ograniczamy wpływ na środowisko.

W 2010 r. po raz szósty Grupa Lafarge znalazła się na „liście 100 globalnych korporacji najbardziej zaangażowanych w zrównoważony rozwój”. Są Państwo jedyną firmą z sektora materiałów budowlanych, która

znalazła się na tej liście. Jakie działania związane z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem podejmuje Lafarge?

Sektor kruszyw ma swoją niepowtarzalną specyfikę. Gospodarujemy nieodnawialnymi zasobami przyrody i prowadzimy działalność biznesową, która ma bardzo duży wpływ na środowisko przyrodnicze i społeczne. Dlatego spoczywa na nas duża odpowiedzialność za możliwości zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń.

W pogodzeniu interesów przedsiębiorstwa, ochrony przyrody i społeczności lokalnych bardzo istotne jest całościowe spojrzenie na proces eksploatacji złóż. W Lafarge, jeszcze przed rozpoczęciem wydobycia, dla każdej z lokalizacji tworzymy Plan górniczy (tzw. *Mining Plan*), który uwzględnia cały proces życia kopalni oraz integruje i rozszerza pozornie tylko niezależne dokumenty. Dzięki temu nie ma mowy o przypadkowości w pracach zakładu górniczego.

Projekty poprzedza tzw. *screening* środowiskowy. Dopiero rozpoznanie stanu przyrody pozwala nam na ocenę zagrożeń oraz szans na jej poprawę, jakie wynikają z działalności górniczej. Ponadto współpracujemy z ośrodkami akademickimi w celu jeszcze lepszej rekultywacji użytkowanych przez nas gruntów oraz prowadzimy bieżący dialog z przedstawicielami społeczności lokalnych czy właścicielami terenów po to, aby poznać ich oczekiwania i opinie dotyczące przyszłego zagospodarowania obszaru. W najbliższej przyszłości planujemy wdrożenie Systemu Zarządzania Środowiskiem ISO 14001, który ma jeszcze lepiej chronić przyrodę na terenach użytkowanych przez Lafarge.



Tereny po rekultywacji w Białym Borze

Spółka wdraża zintegrowaną ofertę produktów i usług skierowaną do budownictwa infrastrukturalnego, która obejmuje pełny zakres materiałów potrzebnych w realizacji dróg i mostów. Na czym polega ta kompleksowa obsługa?

Nasza oferta zintegrowana to dużo więcej niż możliwość zaopatrywania się we wszystkie materiały budowlane oferowane przez Lafarge w Polsce (cement, kruszywa i beton oraz gips) u jednego dostawcy. To szansa korzystania z wiedzy i doświadczenia międzynarodowej korporacji. Firmom realizującym duże projekty infrastrukturalne Lafarge oferuje usługi dostosowane do indywidualnych potrzeb ich projektów. Usługi te obejmują m.in. doradztwo techniczne w zakresie wyboru najlepszych rozwiązań już na etapie planowania inwestycji, innowacyjne rozwiązania np. w zakresie stosowanych produktów i recept, zoptymalizowany łańcuch dostaw i zarządzanie magazynem, a także wysokie standardy bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Dodatkowo, ale bardzo ważnym czynnikiem jest to, iż klient będzie miał jedną osobę do bieżącego kontaktu w zakresie wszystkich materiałów z Lafarge.

Na jakich obiektach drogowo-inżynierskich wykorzystywane były lub będą produkty Lafarge? Które projekty najbardziej Państwa interesują? Firma jest jednym z największych producentów materiałów dla drogownictwa, jak wygląda produkcja materiałów mających zastosowanie w hydrotechnice? Zważywszy, że zarówno w ubiegłym, jak i w tym roku wystąpiły w Polsce powodzie, w branży

powinno być zauważalne ożywienie.

Fakt, że Polska nie posiada wystarczającego zabezpieczenia przeciwpowodziowego, jest widoczny gołym okiem i boleśnie odczuwany w ostatnich latach przez tysiące osób, których powodzie dotyczą. Nasz kraj ma w tym obszarze poważne zaległości. W Lafarge jesteśmy przygotowani na spodziewane ożywienie w hydrotechnice. W naszej ofercie posiadamy kamień hydrotechniczny z bazaltu oraz z piaskowca. Z użyciem kamienia hydrotechnicznego z kopalni bazaltu w Sulikowie realizowana jest obecnie przebudowa wschodniego falochronu w Świnoujściu. Przebudowa ta ma za zadanie umożliwienie dostępu od strony morza do budowanego równoległe terminalu LNG. Głównym wykonawcą projektu jest konsorcjum firm Energopol Szczecin SA oraz Hydrobudowa Gdańsk SA, a całkowite zapotrzebowanie tej inwestycji na kamień hydrotechniczny szacowane jest na ok. 100 tys. t. Jako kluczowy dostawca materiałów na tę inwestycję nasza firma musiała wykazać się nie tylko szczególną dbałością o wysoką jakość produktu, ale również znakomitą obsługą logistyczną zamówień.

Kamień hydrotechniczny z piaskowca użyty został m.in. do budowy promenady wzdłuż brzegów Jeziora Rożnowskiego w miejscowościach Tęgorze i Bartkowa w województwie małopolskim. Do umocnień brzegów został użyty kamień narzutowy i drobny, łamany z piaskowca. Celem projektu było nowe ukształtowanie linii brzegowej, co pomoże zapobiec degradacji ekologicznej stref przybrzeżnych zbiornika.

Ministerstwo Infrastruktury planuje uruchomić nowe, duże projekty związane z kolejnictwem, m.in. z budową kolei

dużych prędkości. Lafarge jest jednym z wiodących producentów tłuczni kolejowego. Jak Pan ocenia możliwości działania na tym rynku?

Sieć dróg kolejowych w Polsce wymaga szeregu inwestycji. Z ponad 19 tys. km linii tylko 20% nadaje się do eksploatacji z prędkością 120 km/h i więcej. Do tego dochodzą plany budowy kolei dużych prędkości, których konstrukcja jest wyzwaniem cywilizacyjnym. W krajach, gdzie kolej dużych prędkości jest bardziej powszechna, cieszy się ona dużym uznaniem społeczeństwa. Kluczem do rozwoju infrastruktury kolejowej jest dostępność środków, a trzeba pamiętać, że budowa nowoczesnych dróg kolejowych jest zadaniem bardzo kosztownym. Lafarge współpracuje już z kluczowymi wykonawcami dróg kolejowych w Polsce. W swojej ofercie mamy tłużeń kolejowy z bazaltu, melafiru oraz granodiorytu. Nasze dostawy charakteryzują się dużą elastycznością – dostarczamy materiał w wagonach specjalistycznych, a także w zwykłych z rozładunkiem na placu budowy. Dzięki współpracy z największymi przewoźnikami realizujemy najtrudniejsze zlecenia. W ramach naszej struktury sprzedaży jest również osoba dedykowana jedynie do obsługi projektów z zakresu infrastruktury kolejowej.

Co Pan sądzi o rozwoju branży drogowo-inżynierskiej po 2012 r.? Czy budowa autostrad i dróg ekspresowych wyhamuje? Czy odbije się to na producentach kruszywa?

Jak już wspominałem, budowa i modernizacja dróg powinna być realizowana w sposób spójny i planowy, z uwzględnieniem racji wielu środowisk, a także możliwości finansowych państwa. Powinniśmy uczestniczyć w realizacji Narodowego Programu, dzięki któremu wraz z poprawą infrastruktury drogowej i kolejowej skorzysta cała gospodarka kraju. To doskonała inwestycja, przecież każda złotówka wydana na drogi zwróci się wielokrotnie. Liczymy, że po 2012 r. będą kolejne realizacje. Potrzeby i oczekiwania – powszechnie znane – są ogromne.

Jakie mają Państwo plany na najbliższą przyszłość?

Chcielibyśmy kontynuować pracę zapoczątkowaną w 1998 r., czyli nadal rozwijać naszą ofertę i prowadzić działalność tak, aby w pozytywny sposób wyróżniać się na rynku.

Dziękuję za rozmowę.

Lafarge

gwarancją udanych inwestycji



Udana realizacja inwestycji drogowych zależy od wielu czynników. Należą do nich: dobór właściwej technologii, jakość stosowanych materiałów oraz terminowość dostaw surowców. Lafarge oferuje swoim klientom nie tylko najwyższej jakości kruszywa z lokalizacji w całej Polsce ale również doradztwo w wyborze optymalnych rozwiązań ich zastosowania. Zapewniamy również kompleksowe usługi logistyczne, gwarantując naszym klientom pewne i terminowe dostawy na terenie całego kraju.

Lafarge Kruszywa i Beton Sp. z o.o.
ul. Itzecka 24 F, 02-135 Warszawa, tel. 22 324 60 00

www.lafarge.pl

LAFARGE

budzimy materiały do życia™