

Albo dobra organizacja, albo nie będzie dróg

■ Tomasz Orłowski, Polski Kongres Drogowy

Podsumowaniu cyklu programowego *Bilans zasobów polskiego drogownictwa* poświęcona była konferencja zorganizowana 14 października przez Polski Kongres Drogowy (PKD) podczas targów INFRASTRUKTURA 2010. Tematem dyskusji był potencjał i możliwe ograniczenia rynku materiałów do budowy dróg w okresie zwiększonych inwestycji.



Tomasz Kowalczyk, Polski Kongres Drogowy



prof. Zofia Bolkowska, Wyższa Szkoła Zarządzania i Prawa



Krzysztof Błazejowski, Dział Technologii, Badań i Rozwoju Orlen Asphalt



Aleksander Kabziński, prezes Polskiego Związku Pracodawców Producentów Kruszyw



Wacław Michalski, dyrektor Departamentu Technologii GDDKiA



Romuald Talarek, prezes zarządu Hutniczej Izby Przemysłowo-Handlowej

Rok temu zaproponowaliśmy instytucjom odpowiedzialnym za budowę i remonty dróg, wykonawcom oraz producentom i dystrybutorom surowców, materiałów i technologii sporządzenie takiego bilansu – przypomniał prezes zarządu PKD Zbigniew Kotlarek. Chodziło o to, by z jednej strony ocenić zapotrzebowanie na różne materiały, biorąc pod uwagę plany budowy nowych dróg i remontów już istniejących, a z drugiej strony oszacować zasoby surowców, możliwości produkcyjne wytwórni materiałów i wyrobów używanych w budownictwie drogowym. Wystarczy odbyć podróż po Polsce, by przekonać się, że na drogach robi się naprawdę dużo. Czy uda się zapewnić wystarczającą podaż podstawowych materiałów: kruszyw, cementu i asfaltu? Czy sprostamy wyzwaniu logistycznemu, jakim będzie ich przewiezienie, terminowe dostawy i składowanie – na te pytania szukali odpowiedzi uczestnicy wcześniejszych konferencji, organizowanych w ramach tego cyklu.

Skalę zapotrzebowania największego inwestora przedstawił dyrektor Departamentu Technologii GDDKiA Wacław Michalski. Wszystkich dróg w Polsce jest ok. 384 400 km, to dokładnie tyle, ile wynosi odległość Księżycy od Ziemi. To pokazuje skalę problemu. Drogi krajowe stanowią ok. 5% tej liczby, ale na nie przeznaczają się największe nakłady i na ich sieci prowadzone są największe budowy. Według inwestora, w perspektywie lat 2010–2015

na budowę dróg przewidzianych w programie budowy dróg krajowych potrzeba będzie 155 mln t kruszyw, 4668 tys. t asfaltu, 9135 tys. t cementu. W tym samym okresie zapotrzebowanie na wyroby stalowe w typowym asortymencie do budowy dróg, mostów i tuneli ma wynieść 1740 tys. t. Często pomijamy, a niezbędnym materiałem są także masy ziemne i kopaliny towarzyszące, których będzie potrzeba 321 mln t.

Krajowe zasoby kopaliny do produkcji kruszyw łamanych wystarczą do wyprodukowania potrzebnej w najbliższych latach ilości kruszyw – ocenił Aleksander Kabziński, prezes Polskiego Związku Pracodawców Producentów Kruszyw. W niektórych regionach występuje nawet nadprodukcja i gromadzenie zapasów, a w regionach nadgranicznych konkurencją są dostawy z importu, pomimo wysokich kosztów transportu. Spadają też ceny. Okresowo może jednak pojawić się niedobór w związku z kumulacją rodzajową wykonywanych robót. Największym problemem może być transport – PKP Cargo odmawia wożenia tanich materiałów jakimi są kruszywa, do tego dochodzi problem spiętrzenia dostaw. Na przykład na budowany jednocześnie w kilku miejscach odcinek autostrady A2 Stryków – Konotopa trzeba dostarczyć 1,2 mln t grysów, co odpowiada 7500 załadowanym pociągami. Czy zmieszczą się one na biegnących w pobliżu torach? – na to pytanie nikt nie udzielił odpowiedzi.

Jeśli chodzi o asfalty do budowy dróg w spodziewanym szczycie zapotrzebowania, przypadającym na lata 2011 i 2012, to możliwość ich pełnych dostaw zależy najbardziej od rozłożenia w czasie – stwierdził dr Krzysztof Błazejowski z Działu Technologii, Badań i Rozwoju firmy Orlen Asphalt. Roczne sumaryczne zapotrzebowanie na ten produkt jest niższe niż szacowana na 2 mln t roczne wydajność polskich rafinerii, ale popyt jest bardzo zmienny w czasie. Są szczyty (we wrześniu i październiku) i bardzo małe zamówienia w miesiącach wiosennych, nie wspominając o zimie, kiedy w naszym klimacie nie układa się nawierzchni asfaltowych. Tymczasem nie ma możliwości długoterminowego magazynowania dużych ilości asfaltu. Może się zdarzyć sytuacja, że np. w pierwszej połowie 2012 r., kiedy będą kończono najważniejsze drogi przed Euro 2012, dla dróg samorządowych zabraknie asfaltu w ogóle.

W przypadku asfaltu, ale i innych materiałów powinno się – zdaniem uczestników konferencji – dążyć do tworzenia maksymalnie precyzyjnych harmonogramów wykonywania poszczególnych etapów budowy. Z taką inicjatywą wobec wykonawców powinien wystąpić największy inwestor, czyli GDDKiA. Umożliwi to ustalenie rozkładu w czasie zapotrzebowania na materiały i dostosowanie się rynku do przewidywanego popytu.