

Stale pracujemy nad zwiększeniem naszych możliwości w zakresie produkcji innowacyjnych asfaltów

Z PIOTREM PRZYBOROWSKIM, prezesem zarządu LOTOS Asphalt Sp. z o.o., rozmawia MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Spółka LOTOS Asphalt powstała w 2004 r. i szybko stała się jednym z liderów producentów asfaltów w Polsce. Jeszcze w 2003 r. rafineria w Gdańsku produkowała niecałe 300 tys. t asfaltu rocznie, a od roku 2010 poziom ten wzrósł do ok. 1 mln t. Jak obecnie kształtuje się potencjał produkcyjny i ile jego mocy jest wykorzystywanych?

Potencjał wytwórczy naszej firmy wynosi 1 mln t asfaltu i nie zmienił się od 2010 r. W aktualnej sytuacji rynkowej wykorzystujemy ok. 60% mocy produkcyjnych. Obecnie nie mamy planów zwiększania sił przerobowych, jednak stale pracujemy nad zwiększeniem naszych możliwości w zakresie produkcji innowacyjnych asfaltów dedykowanych rynkowi budownictwa drogowego. Możemy zaproponować naszym klientom szeroką gamę nowoczesnych asfaltów, które cechuje wysoka jakość. W 2014 r. wprowadziliśmy do oferty nowatorski asfalt WMA, dzięki któremu można produkować i wbudowywać mieszanki mineralno-bitumiczne w temperaturach technologicznych niższych od dotychczasowych o ponad 20 °C.

Zmiany cen asfaltu są istotne dla firm drogowych w okresie od złożenia oferty w przetargu do momentu zakupu asfaltu podczas realizacji kontraktu. W praktyce okres ten wynosi od kilku do kilkunastu

LOTOS Asphalt w swojej polityce cenowej zawsze reaguje elastycznie na sygnały płynące z rynku. Dlatego też wprowadziliśmy do polityki handlowej umowy ze stałymi cenami.



miesiący. Tymczasem wielkość zmiany cen asfaltu jest w dużej mierze zmienną losową o nietypowym rozkładzie, a przyszłe wahania cen są w praktyce niemożliwe do przewidzenia. Wychodząc naprzeciw swoim klientom, LOTOS Asphalt proponuje narzędzie zabezpieczające ich przed niekorzystnymi skutkami tego zjawiska – hedgowanie. Na czym ono polega?

Proponujemy firmom możliwość zagwarantowania stałej ceny asfaltu na wybrane kontrakty. Ceny materiałów budowlanych, w tym asfaltu, są jednymi z ważniejszych pozycji kosztowych w budżecie budowy drogi. W ostatnich latach ceny asfaltu wahały się znacznie, co wynikało ze zmian notowań ceny ropy naftowej. LOTOS Asphalt w swojej polityce cenowej zawsze reaguje elastycznie na sygnały płynące z rynku. Dlatego też wprowadziliśmy do polityki handlowej umowy ze stałymi cenami. Daje to klientom możliwość hedgowania, czyli zabezpieczenia się przed niekorzystnymi zmianami cen surowca. Proponujemy naszym kontrahentom gwarancję stałej ceny asfaltu dla konkretnej inwestycji, co eliminuje ryzyko wzrostu jego ceny, wpływając na bezpieczeństwo finansowe realizowanego kontraktu.

Zgodnie z Programem budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) może powstać nawet do 3900 km dróg krajowych i autostrad, z czego znakomita większość w technologii bitumicznej. Jakim wyzwaniom w związku z tym będzie musiała sprostać branża?

Nie jest to pierwsza perspektywa unijna, w której budowana będzie jednocześnie duża liczba dróg. Branża budowlana dysponuje odpowiednim potencjałem, doświadczoną kadrą w zakresie budowy dróg bitumicznych. Warto te doświadczenia w pełni wykorzystać przy budowie nowych dróg. W związku z zamiarem ograniczenia liczby ekranów akustycznych kładziony będzie duży nacisk na budowę dróg w technologiach pozwalających na redukcję hałasu, takich jak budowa cichych nawierzchni z zastosowaniem MODBITU CR. Podsumowując, uważam, że przepisem na sukces jest świadome zarządzanie całym procesem budowlanym: przemyślana polityka jakościowa i umiejętność mitygacji ryzyk przez właściwą organizację i wykorzystanie innowacyjnych technologii. Ważne, aby zadania wykonywane były dobrze już za pierwszym razem.

LOTOS Asphalt rozpoczął pod koniec 2014 r. sprzedaż WMA. Jak Pan ocenia

zainteresowanie tym produktem i co nowego wnosi ta technologia?

Klienci coraz częściej przekonują się do stosowania tych produktów. Asfalt WMA wykazuje w testach podwyższone właściwości w stosunku do innych asfaltów. WMA jest bezpiecznym asfaltem o stabilnych parametrach produkcji i niższych temperaturach technologicznych. Zapewnia lepszą urabialność i zagęszczenie mieszanki mineralno-asfaltowej. Badania wykazały, że bardzo dobrze sprawdza się w mieszankach z 50-procentowym udziałem granulatu asfaltowego. Asfalt WMA to produkt ekologiczny, który zmniejsza szkodliwe oddziaływanie na środowisko naturalne przez znaczne ograniczenie zużycia energii oraz redukcję emisji gazów i pyłów wytwarzanych przy produkcji mieszanki asfaltowej do środowiska. Charakteryzuje się także podwyższoną adhezją do kruszyw, co powoduje, że możliwe jest zredukowanie, a nawet wyeliminowanie środka adhezyjnego.

Porównywanie dróg betonowych i asfaltowych odbywa się w zasadzie od momentu powstania obu technologii, proszę powiedzieć, jakimi zaletami w obecnych warunkach, gdy dostępne są zarówno asfalty klasyczne, jak i modyfikowane, wyróżniają się nawierzchnie bitumiczne?

Nawierzchnie bitumiczne to przede wszystkim nawierzchnie długowieczne. Nowoczesne modyfikowane lepiszczą asfalty o poprawionych właściwościach pozwalają na podniesienie wymagań wobec nowo budowanych dróg. Większa odporność na starzenie oraz poprawione cechy wytrzymałościowe obecnie produkowanych lepiszczy asfaltowych umożliwiają opracowywanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie budowy cichych dróg



Zastosowanie asfaltu bardzo wysoko modyfikowanego produkcji LOTOS Asfalt w Świerklańcu

o zwiększonej odporności na zniszczenia. Asfalty modyfikowane znajdują szerokie zastosowanie, zwłaszcza wszędzie tam, gdzie kładzie się szczególny nacisk na najwyższe parametry techniczne i użytkowe nawierzchni. Nowe rodzaje asfaltów bardzo wysoko modyfikowanych polimerami są produktami o najwyższych parametrach technologicznych, które istotnie wydłużają trwałość nawierzchni drogowych.

W lutym 2016 r. dziewięć czołowych organizacji polskiej branży drogowej opublikowało Białą księgę branży drogowej, zawierającą wspólne rekomendacje dotyczące pożądanych zmian w kluczowych obszarach polskiego drogownictwa. Czy któreś z postulatów są szczególnie istotne dla producentów asfaltów?

Wśród propozycji przedstawionych w Białej księdze branży drogowej szczególnie istotnym postulatem dla branży drogowej jest weryfikacja pod względem rzeczowym i finansowym Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) i dokończenie budowy podstawowej sieci drogowej. Niezwykle ważne są zmiany procedur przetargowych i warunków kontraktowych, zapewnienie finansowania drogownictwa, w tym dróg samorządowych po 2020 r., oraz

Nawierzchnie bitumiczne to przede wszystkim nawierzchnie długowieczne. Nowoczesne modyfikowane lepiszczą asfalty o poprawionych właściwościach pozwalają na podniesienie wymagań wobec nowo budowanych dróg.

zwiększenie środków na utrzymanie dróg krajowych i samorządowych. Apelujemy o przeprowadzenie rzetelnej i niezależnej analizy ekonomicznej w kontekście doboru technologii w zakresie planowanych do 2020 r. inwestycji w drogi ekspresowe i autostrady w Polsce, wprowadzenie w procedurze przetargowej możliwości składania ofert w dwóch wariantach nawierzchni drogowych oraz wyeliminowanie z realizacji zamówień publicznych wykonawców-pośredników niedysponujących własnym zapleczem kadrowym i sprzętowym.

W jakie działania, oprócz produkcji i sprzedaży asfaltu, jest zaangażowana spółka LOTOS Asfalt obecnie i jakie są plany na przyszłość?

Oprócz produkcji i sprzedaży asfaltu spółka ma też inne bardzo ważne zadanie, które rozpoczęło się w zeszłym roku – realizację projektu EFRA. Jest on związany z efektywnym zamknięciem procesu technologicznego przerobu ropy naftowej w rafinerii gdańskiej. W jego wyniku powstanie instalacja skoksowania ciężkiej pozostałości po przerobie ropy naftowej wraz z instalacjami pomocniczymi i towarzyszącymi. Jednakże chcę ponownie uspokoić naszych klientów – LOTOS Asfalt, po uruchomieniu projektu EFRA nadal będzie producentem asfaltów.

Dziękuję za rozmowę.



Nawierzchnia Tunelu pod Martwą Wisłą w Gdańsku z zastosowaniem asfaltu MODBIT