

Rynek asfaltów modyfikowanych w Polsce rozwija się dynamicznie od kilku lat

Asfalty na polski klimat

Z Piotrem Heinrichem, prezesem zarządu ORLEN Asfalt Sp. z o.o. rozmawia

Mariusz Karpiński-Rzepa



– Proszę przybliżyć zakres działalności produkcyjnej i strategię rozwoju ORLEN Asfalt.

– ORLEN Asfalt Sp. z o.o. jest jednym z największych w Polsce przedsiębiorstw produkujących i sprzedających asfalty. Aktualnie ofertę stanowią asfalty drogowe zwykłe, asfalty modyfikowane ORBITON, wielorodajowe BITREX, asfalty przemysłowe oraz lepiki i specyfiki asfaltowe. Posiadamy dwa centra produkcyjne i handlowe: w Płocku i w Trzebini, skąd odbiorcy z całej Polski są zaopatrywani w produkty naszej spółki. Dzięki doświadczonej i wykwalifikowanej załodze możemy nieustannie doskonalić i rozwijać swoją działalność rynkową oraz zapewniać długofalowy wzrost wartości firmy.

W związku z dynamicznie rosnącym rynkiem asfaltów, podejmujemy wiele działań organizacyjnych i planistycznych związanych ze zwiększeniem wydajności naszych instalacji produkcyjnych, naszych zdolności magazynowych i lepszej organizacji logistyki dostaw asfaltów. Będzie to związane z nowymi inwestycjami w bazę zbiornikową, instalację do produkcji asfaltów i terminal załadunkowy na terenie rafinerii w Płocku. Instalacje przemysłowe

to tylko część gwarancji przyszłych sukcesów. Najważniejszym ogniwem naszej firmy są ludzie – inwestujemy w ich rozwój i podnoszenie kwalifikacji zarówno zawodowych, jak i kompetencji związanych ze świadomością bezpieczeństwa i higieny pracy oraz troski o środowisko naturalne.

– Proszę scharakteryzować miejsce ORLEN Asfalt w strukturach PKN ORLEN.

– ORLEN Asfalt należy do spółek średniej wielkości. Nie możemy porównywać się z takimi potęgami, jak włocławski Anwil, ORLEN OIL czy Basel Orlen Polylefins, ale nasza pozycja jest na tyle mocna, że mieścimy się w gronie tzw. strategicznych spółek grupy PKN ORLEN. Z punktu widzenia koncernu, ORLEN Asfalt zajmuje istotną pozycję, szczególnie ze względu na możliwość zagospodarowania najcięższej frakcji produktów pochodzących z destylacji ropy naftowej. Znaczenie ORLEN Asfalt będzie wzrastać w przyszłości, szczególnie z uwagi na ambitny program budowy autostrad i dróg ekspresowych, jak również z powodu coraz ostrzejszych wymagań dotyczących produkcji nisko zsiaraczonych paliw. Zawartość siarki w asfalcie nie pogarsza jego właściwości, oczywiście do pewnych gra-

nic. Z całą pewnością asfalt powinien być rozpatrywany w strukturze produktów rafinerii jako korzystne wsparcie innych technologii magazynowania siarki uzyskanej z odsiarczania paliw, tak jak to się dzieje w innych rafineriach na świecie.

– Jaka jest pozycja ORLEN Asfalt na polskim rynku?

– Polski rynek asfaltów szacuje się na 1,4–1,5 mln t asfaltu rocznie. Pozycja Płocka w tej dziedzinie od lat była silna. Obecnie ORLEN Asfalt posiada niemal połowę rynku. Podobną pozycję ma LOTOS Asfalt. Reszta to niewielki import, realizowany głównie przez międzynarodowe koncerny. Pokrycie czterdziestu paru procent zapotrzebowania rynku to duża odpowiedzialność. Staramy się być dostawcą, na którym można polegać; dbamy, by nie było zakłóceń w dostawach i aby nasze instalacje funkcjonowały bez zarzutu. Jest to szczególnie ważne w szczycie sezonu budownictwa drogowego, czyli od sierpnia do listopada.

– Jakie czynniki decydują o stanie nawierzchni drogowej i jak eliminować negatywny wpływ niektórych z nich?

– Trudno w Polsce wygrać z klimatem. Polska jest unikalnym krajem, jeśli chodzi o różnice temperatur – w lecie, przy silnym nasłonecznieniu temperatura nawierzchni dróg może osiągać 60–70 °C, a zimą może spadać poniżej –20 °C i okazuje się, że nie wszystkie materiały stosowane w innych krajach spełniają te warunki. Jedną z przyczyn degradacji nawierzchni są spęknięcia, w których gromadzi się woda, zamarzająca w zimie i powodująca dalsze zniszczenia nawierzchni. W lecie natomiast tworzą się koleiny. Rozwiązaniem tych problemów jest stosowanie odpowiedniej konstrukcji nawierzchni drogi, która sprosta obciążeniu ruchem i warunkami klimatycznymi. Jednym z takich rozwiązań jest stosowanie tzw. asfaltów modyfikowanych, nazywanych też elastomeroasfaltami. Asfalt modyfikowany otrzymuje się przez dodanie do konwencjonalnego asfaltu specjalnego elastomeru termoplastycznego – tworzywa sztucznego, które poprawia niektóre parametry asfaltu.

– Spółka ORLEN Asfalt w Płocku uruchomiła niedawno jedną z największych w Europie instalację do produkcji polimeroasfaltów. Na czym polega znaczenie tej inwestycji?



Zbiorniki produktowe

– Ze względu na znaczne ożywienie w budownictwie drogowym, spowodowane dopływem środków unijnych, rynek asfaltów modyfikowanych w Polsce rozwija się dynamicznie od kilku lat. Posiadane przez ORLEN Asphalt zdolności produkcyjne polimeroasfaltów nie pozwalały na zaspokojenie rosnących potrzeb klientów firmy, stąd w 2004 r. podjęto decyzję o budowie nowej instalacji w Płocku.

Produkcję drogowych asfaltów modyfikowanych, sprzedawanych przez nas pod marką ORBITON, uruchomiono w 2003 r. w Trzebinii i w Warszawie. Mimo krótkiego okresu istnienia na rynku, a także silnej konkurencji, polimeroasfalty znalazły uznanie i swoje miejsce na rynku. Świadczy o tym notowane od 2003 r. coroczne podwojenie wielkości sprzedaży ORBITON-u, będące głównie zasługą parametrów jakościowych produktu.

Uruchomiona w zeszłym roku w Płocku instalacja do modyfikacji asfaltów drogowych jest jedną z największych tego typu w Europie. Technologia produkcji została opracowana i jest nadzorowana przez Dział Technologii, Badań i Rozwoju ORLEN Asphalt.

Jakość produktów znajduje się pod stałą kontrolą. Właściwości gotowych polimeroasfaltów sprawdzane są przez niezależne akredytowane laboratorium, badające zgodność rodzaju, gatunku i wymaganego stopnia modyfikacji z wymaganiami normowymi.

Polimeroasfalty produkowane przez ORLEN Asphalt posiadają wymagane aprobaty techniczne, adekwatne do wytwarzanych rodzajów. Konstrukcja ciągu technologicznego pozwala też na zwiększoną elastyczność produkcyjną i wytwarzanie mieszanin asfaltu z modyfikatorami według indywidualnego zlecenia klienta.

– Wraz z wejściem Polski do UE zwiększyła się świadomość ekologiczna Polaków, zaostriżyły się też wymagania w zakresie

ochrony środowiska. Czy dotyczy to również asfaltów drogowych?

– Spółka ORLEN Asphalt od 2005 r. realizuje program „Odpowiedzialność i Troska”, opiera także swoją działalność na wdrożonym Zintegrowanym Systemem Zarządzania, który został certyfikowany również na zgodność z normą środowiskową ISO 14001. Zaangażowanie w program odbywa się przez realizację celów związanych ze środowiskiem, w tym ze zmniejszaniem wpływu szkodliwych czynników na środowisko. Poza tym asfalt, będąc produktem ropopochodnym, nie zawiera szkodliwych związków WWA (wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych) w takich ilościach, jak np. smoła, która jest rakotwórcza. Asfalt towarzyszy człowiekowi od zarania dziejów, początkowo jako spoiwo przy produkcji prostych narzędzi, w starożytnym Babilonie i imperium rzymskim jako materiał izolacyjny, a dziś jest najbardziej rozpowszechnionym materiałem do budowy dróg. Asfalt jest produktem, który w 100% podlega recyklingowi. Nawierzchnie asfaltowe mogą być przetwarzane wieloma technologiami, co zwiększa zarówno techniczną, jak i ekonomiczną efektywność remontu oraz pozwala w pełni wykorzystać materiał uzyskany z rozbiórki starych dróg do wykonywania nowych nawierzchni.

– Jak wypadła ocena jakości kładzionych nawierzchni w Polsce w porównaniu do światowych? Czy stosowane w naszym kraju technologie nie odbiegają od światowych standardów?

– Od dwóch lat spółka promuje Standard Jakości i Jednorodności (SJJ), zgodnie z którym produkowane są asfalty w Płocku. Produkty objęte SJJ mają zawężone tolerancje podstawowych parametrów fizykochemicznych, węższe niż wymagania normy PN-EN 12591. Stosowanie produktów ze znakiem SJJ gwarantuje wykonawcy robót jednorodny asfalt najwyższej jakości, polepszenie jakości i trwałości nawierzchni drogowych, obniżenie kosztów przygotowania recep-

tur mieszanek mineralno-asfaltowych; uproszczenie realizacji robót ze względu na gwarancję jednorodności produktu. Dla inwestora – wydłużenie okresu gwarancji na wykonywane nawierzchnie i obniżenie kosztów eksploatacji nawierzchni. A dla użytkownika, czyli dla nas wszystkich – większy komfort i bezpieczeństwo jazdy. W Polsce obowiązuje europejska norma na asfalty drogowe, a więc nasze produkty spełniają najwyższe wymagania. Jeśli mówimy o technologii konstrukcji nawierzchni, to w naszym kraju są stosowane najnowocześniejsze znane na świecie technologie. Jest jeszcze wiele do zrobienia, ale z pewnością nowości światowe są znane polskim inżynierom, a na rynku są dostępne wszystkie niezbędne materiały, aby takie nowoczesne technologie stosować.

– Z jakimi ośrodkami współpracuje ORLEN Asphalt? Jakie programy wspiera, do kogo są one skierowane i jaki jest ich cel?

– Spółka ORLEN Asphalt współpracuje z wieloma ośrodkami badawczymi w Polsce m.in. Instytutem Badawczym Dróg i Mostów, Politechniką Gdańską, Politechniką Płocką, Politechniką Poznańską i Politechniką Warszawską oraz od 2003 r. z Centrum Kształcenia Ustawicznego w ramach, których realizuje program „ABC Nowych Technologii Asfaltowych”. Celem cyklu seminariów jest przedstawienie w sposób praktyczny, przystępny i syntetyczny zagadnień technicznych, dotyczących przygotowania i przeprowadzenia przez administrację drogową robót z zakresu budowy i remontów nawierzchni drogowych, z wykorzystaniem kilku najbardziej użytecznych technologii. Seminarium adresowane jest do przedstawicieli administracji samorządów lokalnych, którzy uczestniczą w procesie zarządzania i administrowania drogami i którym jest niezbędna podstawowa znajomość technologii budowy, napraw i ulepszeń nawierzchni drogowych.

– Dziękuję za rozmowę.



Nalewaki oraz zbiorniki produktowe