

Kruszywa tylko najwyższej jakości

Z **DANIELEM KŁOSOWSKIM**,
prezesem Zarządu, dyrektorem
generalnym spółki Kopalnie Porfiru
i Diabazu Sp. z o.o., rozmawia
MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA,
Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne



Kopalnia porfiru Zalas została utworzona do wydobycia i przetwarzania kruszyw na potrzeby kolei. Jak określiłby Pan obecną pozycję KPiD na rynku?

Dla potrzeb kolejowych produkujemy ok. 600–700 tys. t tłuczni rocznie. Uważam, że nie będzie przesadą stwierdzenie,

że jesteśmy jedną z istotnych dla rynku firm produkujących kruszywa kolejowe. To efekt naszej ciężkiej pracy i długotrwałych starań o znalezienie się w tym gronie. Dokładamy wszelkich starań, aby nasze kruszywa były wyprodukowane nie tylko zgodnie z normami, ale przede wszystkim najwyższej jakości. Dla mnie jako zarządzającego firmą niezwykle ważne jest, że nasi partnerzy biznesowi chcą z nami współpracować przy kolejnych inwestycjach. Budujemy długofalowe, oparte na zaufaniu i szacunku relacje z klientami. Naszymi niewątpliwymi atutami, oprócz oczywiście jakości oferowanych materiałów, są organizacja i świadomość obranego celu.

Gdzie dostarczany jest materiał produkowany w KPiD?

Zanim odpowiem, chciałbym zaznaczyć, że cena kruszyw loco kopalnia jest jednym ze składników cenotwórczych, drugim jest koszt transportu. W związku z tym dostarczamy tłużeń tam, gdzie naszym odbiorcom opłaca się przewieźć materiał, lub tam, gdzie wymusza to sytuacja wykonawcza. KPiD dostarcza tłużeń przede wszystkim na tereny południowej i wschodniej Polski. Od lat zaopatrujemy w kruszywo Centralną Magistralę Kolejową, inwestycje związane z Linią Hutniczą Szerokotorową, łączącą teren środkowej, południowej i zachodniej Polski z terenami wschodnimi, ze stacjami przeładunkowymi i redukującymi. Ponadto większość inwestycji wokół Krakowa jest realizowana na bazie porfiru.

Ma Pan wieloletnie doświadczenie w branży. Jak z Pana perspektywy funkcjonuje kolejowy transport materiałów w Polsce?

Według mnie bardzo istotne jest uwzględnienie faktu istnienia nieprzystosowanej do potencjalnych potrzeb przewozowych lokalnej

infrastruktury kolejowej na Dolnym Śląsku, w regionie, gdzie znajdują się największe eksploatowane złoża kamieni łamanych, stanowiących bazę produkcyjną kruszyw do budowy, modernizacji lub remontów infrastruktury kolejowej. W momencie, kiedy ten obszar jest ograniczony komunikacyjnie, to stanowi to również ograniczenie dla rynku. Warto rozważyć zgoła odwrotne podejście do modernizacji krajowej infrastruktury kolejowej. Może niekoniecznie skupiać się na remontach wielkich magistrali kolejowych czy głównych ciągów komunikacyjnych. Oczywiście tych kluczowych – tak. Natomiast przede wszystkim uwagi wymagają trasy lokalne i szlaki dojazdowe do głównych stacji towarowych. Planowana, świadoma gospodarka remontowa i modernizacyjna linii kolejowych w Polsce powinna uwzględniać działania na lokalnych szlakach komunikacyjnych, które są niezbędne. Odkąd pamiętam, odległości między stacjami towarowymi zwiększały się. Było dla mnie zdumiewające, że ubywa stacji towarowych, a drogi wydłużają się z roku na rok. To nie jest wniosek z dzisiaj, ale ocena ostatnich 15 lat.

Zdarza się, że koszt transportu przewyższa cenę materiału. Dla wielu firm rosnące ceny kruszyw oznaczają spore problemy.

Ta kwestia była wielokrotnie poruszana w kontekście realizacji inwestycji drogowych. Wzrost ten spowodowany jest głównie niewłaściwym planowaniem inwestycji. Kruszywo w naszym kraju nie brakuje. Brakuje jedynie odpowiedniej ich dostępności. Zapewniłoby je dobrze przygotowane szlaki komunikacyjne zarówno drogowe, jak i kolejowe. Rozłożona na wieloletni okres planowana modernizacja i rozbudowa szlaków kolejowych powinna rozpocząć się od zapewnienia dobrej jakości dróg transportowych. Zwiększyłyby to dostępność, jak i zmniejszyły w konsekwencji koszty transportu.

Kruszywa produkowane na potrzeby inwestycji kolejowych muszą spełniać wymagane parametry fizyko mechaniczne, stawiane im przez normę EN 13450:2002 oraz warunki techniczne wykonania i odbioru podsypki tłuźniowej naturalnej i z recyklingu stosowanej na nawierzchnie kolejowe Id-110. Producentów tych kruszyw co prawda z roku na rok przybywa, natomiast jest to nadal wąskie grono, a ich lokalizacja w województwach dolnośląskim, małopolskim i świętokrzyskim powoduje, iż koszty transportu w kierunkach północno-wschodnich przekraczają często cenę materiału.

Cena kruszyw jest więc pośrednio wypadkową utrudnionego transportu. Jakie jeszcze czynniki na nią wpływają?

Wzrost cen kruszyw oprócz utrudnionego transportu jest związany także z bardzo znaczącym wzrostem cen energii i paliwa. Te dwa składniki – energia i paliwo – są głównymi czynnikami kosztotwórczymi w branży wydobywczej. Przy okazji odpowiedzi na jedno z poprzednich pytań wspomniałem o zwiększających się tzw. odległościach taryfowych. Tutaj również warto spróbować dostrzec przyczyny wzrostu kosztów transportu.

Pojawiła się tendencja do przechowywania materiałów na placach składowych. To dobry trend?

Odpowiem, odnosząc się do kruszyw, jednak, jak sądzę, ta zasada dotyczy również wielu innych materiałów. Otóż oczywiście, dobre jest wcześniejsze planowanie i gospodarowanie materiałem przez wykonawców. Wskazane jest posiadanie zaplecza i zapasu materiałowego. Natomiast sam fakt gromadzenia dużych ilości na placach składowych, niebędących często właściwie przygotowanych do składowania materiałów, to nie jest najlepsze wyjście. W moim odczuciu lepszym rozwiązaniem jest umożliwienie wykonawcy, w miarę postępu robót, decydowania o wielkości koniecznego bufora bez obligowania do posiadania określonego wcześniej zaplecza materiałowego. Wykonawca jest przecież w stanie rozsądnie gospodarować dostawami. Obecnie dostawy kruszyw realizowane na place składowe nie mogą zapewnić nie pogarszania się jakości materiałów. Wtórne zanieczyszczenia nie są możliwe do wyeliminowania. My jako przedsiębiorstwo udzielamy gwarancji na produkowany przez nas materiał – taki, jaki wyjeżdża z kopalni. Natomiast bardzo ostrożnie uczestniczymy w jakichkolwiek dywagacjach i rozmowach dotyczących jakości produktów gromadzonych na placach składowych. Uważam, iż jest możliwość bieżącej realizacji inwestycji z niewielkim zapleczem zapasów materiałowych. Istotne, aby wykonawca umiał sam określić zarówno swoje potrzeby, jak i możliwości realizacji zadania.

Jaka jest wobec tego najlepsza opcja dostaw?

Dostarczając materiał na potrzeby kolei, od wielu lat staraliśmy się tak gospodarować dostawami, aby zabezpieczyć to, co najważniejsze, czyli przede wszystkim dostawy w tzw. tor, bezpośrednio z wagonu na budowę. To zapewniało możliwości realizacji inwestycji kolejowych na najwyższym poziomie, jeśli chodzi o jakość materiałów.

Dziękuję za rozmowę.

www.kruszywa.com



KOPALNIE PORFIRU I DIABAZU Sp. z o.o.
w KRZESZOWICACH



PRODUKUJEMY KRUSZYWA

KOLEJOWE

tłuczeń
kliniec
niesorty

DROGOWE

do mas bitumicznych
na podbudowy
na nasypy

DLA BUDOWNICTWA

hydrotechniczne
do betonu
ozdobne

**Kopalnie Porfiru
i Diabazu Sp. z o.o.**

ul. T. Kościuszki 10
32-065 Krzeszowice
tel. 12 282 13 80

Do Grupy KPiD należą



KOPALNIE PORFIRU I DIABAZU Sp. z o.o.



MKM Kruszywa
Sp. z o.o.

ADD ASFALT