

PIOTR PRZYBOROWSKI

Prezes Zarządu LOTOS Asfalt



Technologia asfaltowa jest bardziej elastyczna, gwarantuje długowieczność dróg, jest mniej uciążliwa dla środowiska niż technologia budowy dróg betonowych.

Grzegorz Przepiórka: Lata 2012-2014 nie należały do najlepszych dla branży budowlanej. Jak po tym okresie wygląda kondycja firmy LOTOS Asfalt?

Piotr Przyborowski: Faktycznie lata 2012-2014 były latami chudszyimi niż te sprzed Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Zmiany dotknęły całą branżę budowlaną. Przetrzywały firmy dobrze zorganizowane, które potrafiły w porę się dostosować do zmian na rynku. W ostatnich latach konsumpcja asfaltów w Polsce spadła o połowę. Spadła też produkcja i sprzedaż naszej spółki. Wykorzystaliśmy ten czas na działania efektywnościowe i innowacyjne. Wychodząc naprzeciw potrzebom rynku, przeorganizowaliśmy firmę, nie rewolucyjnie, ale ewolucyjnie, kładąc duży nacisk na klienta i elastyczne dostosowanie się do zmiany warunków na rynku. Do tej pory, konsumpcja asfaltu nie wzrosła. Szacujemy, że dopiero rok 2016 przyniesie poprawę popytu i pozwoli nam spojrzeć na rynek budownictwa drogowego z większym optymizmem.

G.P.: Rozpoczęło się rozdysponowanie środków z nowej perspektywy unijnej. Część z nich pokryje koszty dalszej rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych. Czy LOTOS Asfalt jest przygotowany na wzmożone zapotrzebowanie rynkowe? Jak przedstawia się obecnie potencjał produkcyjny firmy?

PP.: Potencjał produkcyjny LOTOS Asfalt nie zmienił się w ciągu ostatnich lat. Nasze możliwości produkcyjne są większe od potrzeb krajowych. Jesteśmy przygotowani pod względem ilości i jakości do zapewnienia odpowiedniego wolumenu asfaltu na rynku. Jako jedyni mamy system dystrybucji oparty na własnej logistyce, która pozwala nam na lepszy nadzór nad naszym produktem. Dzięki temu, nie tylko wiemy, gdzie dostarczany jest nasz asfalt, lecz także możemy czuwać nad jakością naszych produktów i terminowością dostaw, jesteśmy też bardziej elastyczni. Coroczne badanie satysfakcji klientów LOTOS Asfalt dowodzi, że nasza koncepcja biznesowa sprawdza się na rynku asfaltów. Dzisiaj wykorzystujemy 55-60% mocy produkcyjnych. Jeśli rynek wzrośnie, jesteśmy w stanie sprostać wyższemu zapotrzebowaniu na nasze produkty.

G.P.: Wspomniał Pan w komentarzu dla „Buildera” (4/15), że dzięki innowacjom w procesie produkcji firma uzyskała oszczędności w zakresie

zużywanej energii i zwiększyła dbałość o środowisko naturalne. Jakiego rodzaju są to usprawnienia i jakiego rzędu oszczędności?

PP.: LOTOS Asphalt realizuje program „Efektywność i rozwój”, zaimplementowany przez Grupę LOTOS S.A. w roku 2013. W spółce zwiększyliśmy efektywność całego łańcucha dostaw. Innowacyjność oznacza dla mnie wszystkie działania, jakie podejmuje spółka na każdym szczeblu. Kluczowe miejsce zajmuje tu produkcja. Innowacyjność to nowe produkty, nowe technologie oraz innowacyjne działania w procesie produkcji, również te skoncentrowane na ochronie środowiska. W roku 2013 wprowadziliśmy system zarządzania energią. Okazało się, że po dwóch latach działania systemu obniżyliśmy energochłonność instalacji aż o 18%. Tylko w 2014 roku oszczędności w tym zakresie to ponad 3,2 mln zł. Optymalizując koszty działań w spółce, zaoszczędziliśmy w roku 2014 kwotę ok. 10 mln zł.

G.P.: W 2014 roku LOTOS Asphalt wprowadził na rynek asfaltów drogowych kolejny nowy produkt – asfalt WMA. Czym charakteryzuje się ta technologia?

PP.: WMA (Warm Mix Asphalt) to same plusy. Podstawowy parametr, który determinuje zalety WMA to obniżona temperatura produkcji mas asfaltowych o 20-30°C w stosunku do mieszanek tradycyjnych. Inne zalety to ograniczenie wpływu na środowisko naturalne, zmniejszenie energochłonności produkcji oraz wydłużenie sezonu budowlanego. Asfalt WMA ma dobre możliwości adhezyjne, co daje dodatkowo plus w optymalizacji składu mieszanki mineralno-asfaltowej.

G.P.: Produkt został przetestowany m.in. przez firmę Budimex. Jakie są wyniki tego testu?

PP.: Badania, które wykonaliśmy z firmą Budimex dotyczyły szczególnej aplikacji nowego wyrobu i dały bardzo dobre rezultaty. Właściwości mieszanek asfaltowych na bazie WMA spełniają w 100% wymagania krajowych specyfikacji nawet przy zastosowanej podwyższonej ilości granulatu asfaltowego z recyklingu nawet do 50%. Zastosowanie asfaltu WMA spowodowało, że pomimo zmniejszonej ilości „świeżego” asfaltu mieszanka mineralno-asfaltowa była bardzo dobrze urabialna w temperaturze 150°C. W przypadku zastosowania standardowego asfaltu wy-

magane byłoby podniesienie temperatury do minimum 165°C.

G.P.: WMA w Polsce funkcjonuje od niedawna, więc być może za wcześnie na ocenę popytu. A jaką popularnością cieszy się ta technologia za granicą?

PP.: Sprzedaż WMA rozpoczęliśmy w Polsce pod koniec 2014 roku. Szczególnie w trudnych warunkach atmosferycznych ten produkt cieszył się dużym zainteresowaniem naszych klientów. Jestem przekonany, że zapotrzebowanie na nowy produkt będzie rosło i to szybko. Na rynku polskim WMA to nowość. Dla porównania w 2012 r. w USA udział technologii WMA stanowił 24% całkowitej produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych. Ta metoda ma przyszłość z uwagi na jej niezaprzeczalne zalety. Istotną zaletą mieszanek WMA jest ich mniejsze oddziaływanie na środowisko naturalne poprzez redukcję emisji gazów i pyłów do środowiska, powstających przy produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych oraz możliwość użycia surowca z recyklingu.

G.P.: Firma wprowadza nowoczesne rozwiązania również w zakresie obsługi klienta poprzez rozwinięcie systemu m-sprzedaży, który umożliwia zakup produktów z wykorzystaniem urządzeń mobilnych. Jak sprawdza się ta formuła?

PP.: LOTOS Asphalt od samego początku inwestuje w usprawnienia, które pomogą naszym klientom w obsłudze zamówień i zbliżą nas do klienta – jego wymagań i oczekiwań. W 2014 r. wprowadziliśmy aplikację do składania zamówień przez smartfony. Jestem przekonany, że podczas wysokiego sezonu asfaltowego ta aplikacja będzie wykorzystywana z pożytkiem dla klienta. Klient będzie miał możliwość zamawiania naszych produktów i śledzenia zamówień przez telefon. Będzie to wykorzystywane podczas weekendów i popołudniami, w trakcie sezonu budowy dróg, kiedy budowa trwa bez przerw.

G.P.: GDDKiA zapowiedziała budowę 800 km autostrad i dróg ekspresowych w technologii betonowej. Jak odniósłby się Pan do tej decyzji? Czy budzi ona Pana niepokój?

PP.: Informacja pojawiła się w zeszłym roku i była zaskoczeniem dla branży drogowej. Branża budowlana nie jest gotowa do tej technologii. Nawierzchnie betonowe wymagają wysoko wykwalifikowanych pracowników i dużego reżimu tech-

nologicznego, aby były wykonane w takiej jakości jak nawierzchnie asfaltowe. Według mnie branża drogowa obecnie nie jest na tyle doświadczona, żeby wybudować tak wiele odcinków dróg w technologii betonowej. Technologia asfaltowa jest bardziej elastyczna, gwarantuje długowieczność dróg, jest mniej uciążliwa dla środowiska niż technologia budowy dróg betonowych. Dziś w Europie i USA dominuje tendencja powrotu do budowy dróg w technologii asfaltowej, która jest bardziej korzystna dla inwestora. Jednym z elementów przemawiającym na korzyść dróg asfaltowych jest redukcja hałasu. Zastosowanie technologii asfaltowej pozwala w znaczny sposób ograniczyć emisję hałasu drogowego.

G.P.: Jakie cele (krótko- i długoterminowe) zostały wyznaczone dla firmy LOTOS Asphalt?

PP.: Oprócz produkcji i sprzedaży asfaltu spółka LOTOS Asphalt realizuje inne ważne zadania – m.in. program EFRA, który w dodatkowy sposób unowocześni rafinerię LOTOSU w Gdańsku. W ramach programu tzw. „efektywnej rafinacji” planujemy oddanie do użytku instalacji opóźnionego koksowania i instalacji pomocniczych. Ich zadaniem będzie przede wszystkim przerób tzw. pozostałości próżniowej na produkty wysokomarżowe takie jak np. olej napędowy. Dzięki temu rozwiązaniu marża rafineryjna LOTOSU wzrośnie o dodatkowe 2 dolary na każdej baryłce ropy naftowej. To dużo, wzięwszy pod uwagę, że wiele rafinerii europejskich boryka się z niskimi marżami. Program EFRA wyeliminuje ciężki olej opałowy z portfolio LOTOSU.

Docelowo po realizacji tego programu w 2018 roku, LOTOS Asphalt będzie przerabiał pozostałość próżniową z przerobu ropy i współprodukował paliwa płynne, co nie oznacza całkowitego zaprzestania produkcji asfaltów. Asfalty będą produkowane w ilościach, które pozwolą nam zaspokoić popyt na rynku asfaltów, oczywiście przy zadowalającej nas ekonomice tych działań. Ten projekt to olbrzymie wyzwanie dla LOTOS Asphalt, to zmiana organizacyjna, to zupełnie nowa strategia spółki LOTOS Asphalt. To także szansa na zwiększenie efektywności działania całej rafinerii, w tym także w zakresie produkcji asfaltów.

G.P.: Dziękuję za rozmowę.