

Popyt i podaż na rynku asfaltowym

Utworzono: środa, 10, listopad 2010 08:38 Ilona Hałucha



Producenci asfaltu drogowego posiadają dane określające ich możliwości produkcyjne oraz szacujące średnio roczne zapotrzebowanie wykonawców dróg. Nie wiedzą natomiast jak ten popyt rozłoży się w ciągu roku na poszczególne miesiące w latach 2011-2012. Taka informacja, stworzona na przykład na podstawie harmonogramów budowy autostrad i dróg ekspresowych na EURO 2012, pomogłaby producentom przygotować się na nagły wzrost popytu.

Popyt

Na rynek lepiszczy asfaltowych znaczący wpływ ma makrootoczenie ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji polityczno-ekonomicznej kraju. W odróżnieniu od producentów innych materiałów budowlanych (kruszywo, cement, stal), które wykorzystują również inwestorzy prywatni, rynek asfaltu regulowany jest głównie przez budżet państwa i budżety samorządów. Ponieważ dróg prywatnych jest w Polsce bardzo mało, jest to właściwie rynek publiczny. Zatem produkcja lepiszczy asfaltowych jest zdecydowanie sterowana i uzależniona od inwestycji sektora publicznego.

Cena asfaltu zależy nie tylko od ceny ropy naftowej, ale także od produktów ropopochodnych, kursów walut, oddziaływania rynków ościennych itp. Dysproporcje cenowe między krajami sąsiednimi wywołują natychmiastowe reakcje rynkowe w postaci importu lub eksportu.

Podaż

Producenci krajowi zapewniają od 80-85 proc. asfaltu, pozostała część to import. Tylko w ubiegłym roku wyprodukowano 1,5 mln ton asfaltów. W 2010 roku już

Popyt i podaż na rynku asfaltowym

Utworzono: środa, 10, listopad 2010 08:38 Ilona Hałucha

wstępnie oszacowano, że zużyto około 5 proc. mniej, pomimo tego, że zaplanowanych inwestycji drogowych przed EURO 2012 jest dużo. Spora część kontraktów jest już zawartych, ale roboty asfaltowe rozpoczną się dopiero w przyszłym roku. Dużą rolę w ograniczeniu popytu miała też powódź – zalane zostały place budowy autostrad, w wyniku czego realizacja inwestycji opóźniła się w niektórych przypadkach nawet około trzech miesięcy, a samorządy musiały wydać znaczną część środków budżetowych na naprawę szkód i pomoc dla powodzian.

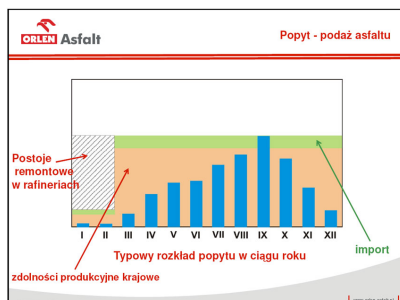
Czy wystarczy asfaltu na wszystkie inwestycje?

- Jeżeli popatrzymy na popyt w skali całego roku, to odpowiedź brzmi: tak, wystarczy. Przy rozbiciu tego popytu w skali miesięcznej lub kwartalnej są pewne wątpliwości – powiedział dr inż. Krzysztof Błażejowski z Orlen Asfalt Spółka z o.o. podczas konferencji Polskiego Kongresu Drogowego, poświęconej bilansowi zasobów polskiego drogownictwa (Warszawa, 14 października br.; konferencja towarzysząca Targom INFRASTRUKTURA).

Podstawowym problemem producentów i całej branży drogowej jest to, że asfalt jest lepiszczem, które musi być przechowywane w stanie gorącym, płynnym. - Żeby przechowywać je długoterminowo potrzebne są ogrzewane zbiorniki do magazynowania asfaltu. Wybudowanie takiego zbiornika wymaga dużych nakładów finansowych – dodał prelegent. Jednak szanse na zwrócenie kosztów budowy zbiornika są niewielkie. Krzysztof Błażejowski oszacował możliwości magazynowe gotowych asfaltów w skali kraju na około 80 tys. ton. W porównaniu z 1,5-mln produkcją to naprawdę niewiele, a możliwości zrobienia zapasu nie ma.

Rozkład popytu na asfalt

Zapotrzebowanie na lepiszcza asfaltowe w zimie jest bliskie zera (w styczniu i w lutym działalność drogowców ogranicza się do łatania dziur). W marcu i kwietniu popyt stopniowo wzrasta, jednak jego dynamika zależy głównie od długości sezonu zimowego oraz liczby rozstrzygniętych przetargów. Począwszy od maja przez całe wakacje popyt na asfalt rośnie, aby osiągnąć swój szczyt jesienią. Wrzesień i październik to miesiące, w których każdego roku zapotrzebowanie na asfalt jest największe.



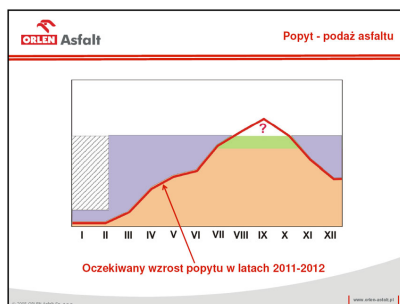
Założenie: wszystkie rafinerie w Polsce mają pewną stałą zdolność produkcyjną, występują coroczne postoje remontowe w miesiącach najmniejszego popytu.

Popyt i podaż na rynku asfaltowym

Utworzono: środa, 10, listopad 2010 08:38 Ilona Hałucha

Dodatkowo dochodzą pewne możliwości importowe, które kształtują się w zależności od cen czy kursów walut. Przyjmuje się również typowy rozkład zapotrzebowania w ciągu roku. Z powyższego wykresu wynika, że podaż zaspokaja popyt.

- Z takiego rozłożenia wynikają jednak pewne konsekwencje. Jeżeli założymy, że popyt będzie znaczący w najbliższych dwóch latach, a z doświadczeń wiemy, że znowu prawdopodobnie odtworzy się krzywa rozkładu popytu, może zdarzyć się sytuacja okresowej przewagi popytu nad podażą, która przewyższy nawet możliwości importowe – tłumaczył Krzysztof Błazejowski.



Wyjściem z sytuacji powinno być wykorzystanie podaży asfaltu z miesięcy poza szczytem (kwiecień, maj, czerwiec czy nawet listopad). Wtedy, kiedy popyt jest z reguły mniejszy niż podaż. Oznacza to po prostu, że roboty asfaltowe na autostradach muszą być rozłożone na większą część roku i nie mogą koncentrować się wyłącznie okresie kilku miesięcy.

Import

- Od 1 stycznia przyszłego roku asfalt drogowy według Normy Europejskiej zharmonizowanej PN-EN 12591:2010 staje się wyrobem budowlanym, który importujący go producent powinien oznakować symbolem CE. To oznacza, że producent asfaltu powinien mieć europejski certyfikat zakładowej kontroli produkcji – poinformował Krzysztof Błazejowski. Z kolei asfalty modyfikowane produkowane są według normy PN-EN 14023 (niezharmonizowanej) i załącznika krajowego NA, powinny być oznakowane znakiem B. – Formalnie producent i dostawca asfaltu importowanego powinien spełnić określone wymagania na jednolitym rynku Unii Europejskiej – dodał prelegent.

Olbrzymim wyzwaniem jest również transport asfaltu na place budowy. Dostawy muszą odbywać się na bieżąco, aby nie przerywać pracy otaczarni. Skumulowanie popytu na asfalt w ciągu kilku miesięcy w roku ma więc kilka niekorzystnych aspektów. Po pierwsze może przekroczyć możliwości produkcyjne wytwórców, których instalacje mają określoną, dobową wydajność. Po drugie sprawia problem przewoźnikom z dostępnością środków transportu. Wydaje się zatem, że rozsądnym wyjściem z tej sytuacji byłoby efektywniejsze wykorzystanie w budownictwie miesięcy tzw. słabego sezonu (kwiecień, maj, czerwiec, listopad) oraz weryfikacja harmonogramów inwestycji drogowych, która pozwoliłaby na szacunkowe

Popyt i podaż na rynku asfaltowym

Utworzono: środa, 10, listopad 2010 08:38 Ilona Hałucha

określenie zapotrzebowania na asfalt w kolejnych miesiącach.

Ilona Hałucha