

Warszawa, 14 kwietnia 2016 r.

Informacja prasowa

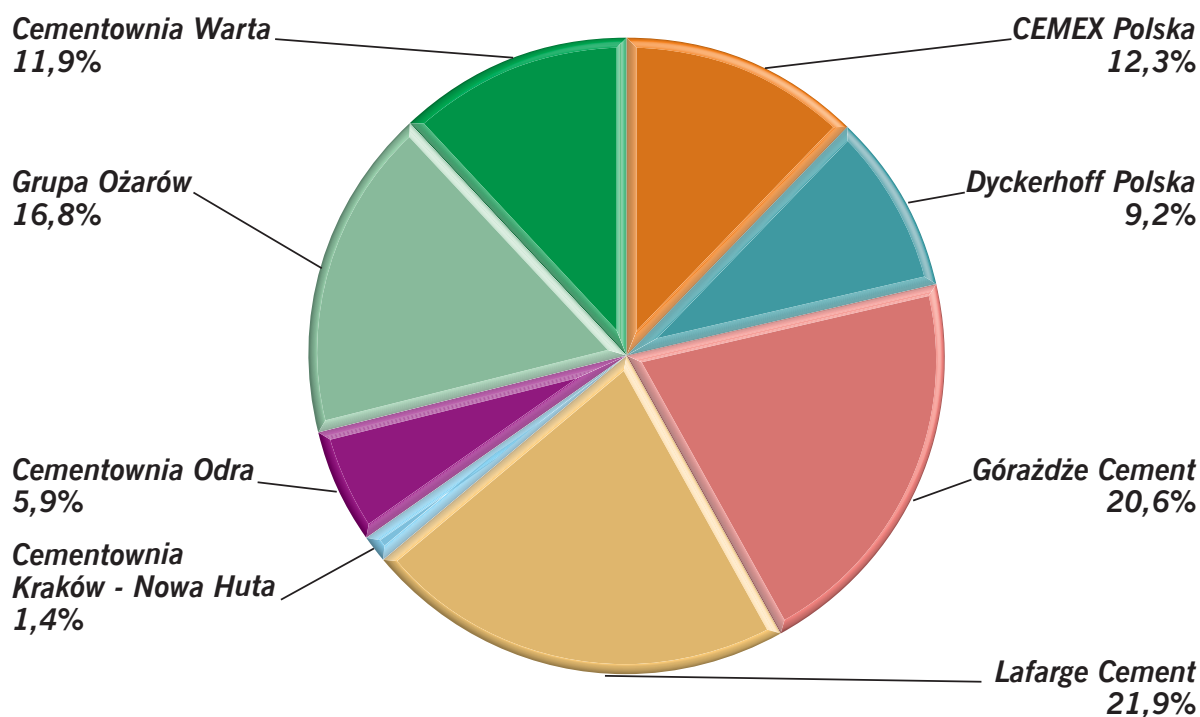
Przemysł cementowy – budujemy przyszłość

Cement i produkowany z niego beton to podstawowe materiały dla budownictwa. To także świetne materiały do budowy dróg i autostrad w Polsce. Ale zakłady cementowe budują przyszłość kraju nie tylko dosłownie. Są znaczącym pracodawcą i płatnikiem podatków. Dla gmin, na terenie których produkowany jest cement, zakłady cementowe są gwarantem znaczących wpływów budżetowych i wynikającego z tego rozwoju. Cementownie są także ważnym elementem w łańcuchu zagospodarowania odpadów. By realizować cele i bezpiecznie budować przyszłość swoją, swoich pracowników oraz lokalnych społeczności, producenci cementu oczekują zapewnienia równych szans w działaniu na rynku polskim i na rynkach zagranicznych. Chrońmy własny przemysł!

PRZEMYSŁ CEMENTOWY W POLSCE

Przemysł cementowy w Polsce tworzy **13 zakładów** zlokalizowanych na terenie 7 województw: lubelskiego, łódzkiego, kujawsko-pomorskiego, małopolskiego, opolskiego, śląskiego i świętokrzyskiego.

Właściciele zakładów cementowych w Polsce w ciągu ostatnich 20 lat zainwestowali w modernizację branży prawie **10 miliardów złotych**. Dzięki tym środkom zakłady cementowe w Polsce należą obecnie do najnowocześniejszych w Europie.



Na podstawie produkcji cementu w 2013 r. wynoszącej 14.454 tys. ton

Przemysł cementowy jest znaczącym pracodawcą w skali kraju. Bezpośrednio tworzy ponad **4 tysiące** miejsc pracy, a pośrednio około **25 tysięcy**.

Każdego roku branża cementowa odprowadza w formie różnych podatków **od 1,5 do 1,7 mld złotych**. To powoduje, że znaczenie branży cementowej nie tylko dla budownictwa, ale także dla gospodarki narodowej jest ogromne.

Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Cementu CEMBUREAU 1 euro zainwestowane w sektorze cementowym na terenie Unii Europejskiej pozwala na wygenerowanie 2,8 euro w innych gałęziach gospodarki.

Dzięki branży cementowej rozwija się także Polska lokalna. Cementownie zlokalizowane są zwykle w sąsiedztwie złóż kamienia wapiennego, które znajdują się w małych miejscowościach. Dla macierzystych gmin cementownie, poprzez solidne płacenie podatku od nieruchomości oraz wnoszenie opłat koncesyjnych, są źródłem znaczących wpływów budżetowych. Wpływy z tych podatków pozwalają gminom na realizację zadań związanych z rozbudową infrastruktury, rozwój kultury, sportu i rekreacji. Cementownie są także mecenasami, sponsorami i inicjatorami działań integrujących społeczeństwo gmin oraz regionów. Zakłady cementowe są cenionym i atrakcyjnym pracodawcą dla mieszkańców gmin. Przeprowadzone w cementowniach modernizacje i inwestycje proekologiczne związane m.in. z ograniczaniem emisji powodują, że zakłady cementowe nie stanowią żadnego zagrożenia dla środowiska, a odgrywają znaczącą rolę w zagospodarowaniu odpadów.

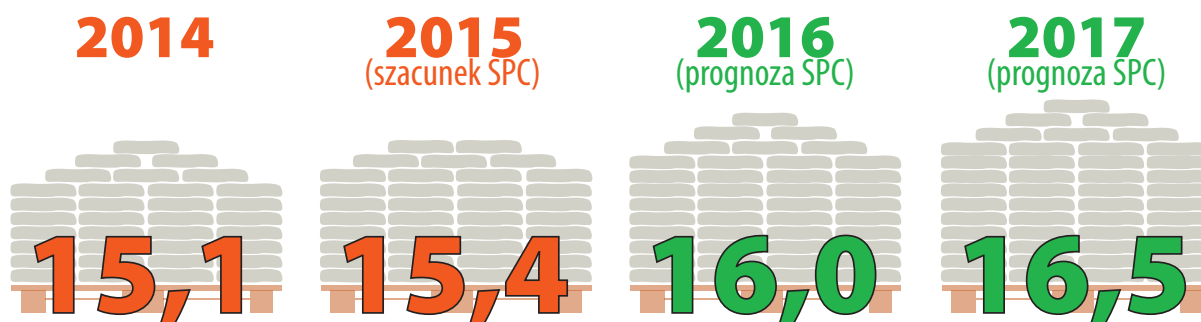
RYNEK CEMENTU I JEGO PERSPEKTYWY

Według szacunków SPC, w **2015 roku** w Polsce sprzedano **15,4 mln ton cementu**, czyli o 2% więcej niż w roku 2014 (15,1 mln ton). O wzroście zużycia cementu w 2015 roku zdecydował czwarty kwartał, w którym rozpoczęła się realizacja projektów infrastrukturalnych.

W związku z realizacją w Polsce inwestycji wspieranych ze środków UE w ramach nowego budżetu na lata 2014-2023 perspektywy branży cementowej są dobre. Według szacunków SPC przyrost sprzedaży cementu w **2016 roku powinien wynieść 4-5% i w liczbach bezwzględnych osiągnąć 16 mln ton, a w 2017 roku – wzrost o ok. 4% do 16,5 mln ton**. Na wzrost zużycia cementu w Polsce wpłynie modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej. Przyczyni się także do tego modernizacja i rozbudowa energetyki oraz rozwój budownictwa mieszkaniowego.

Moce produkcyjne zakładów cementowych w Polsce szacowane są na około 22 mln ton.

Sprzedż cementu w kraju (mln ton)



zdolności produkcyjne ok. 22 mln ton

CO₂ – REFORMA EU ETS W OPARCIU O RZECZYWISTE DANE

Stowarzyszenie Producentów Cementu jest żywotnie zainteresowane proponowanymi zmianami w Europejskim Systemie Handlu Emisjami po 2020 roku. SPC prowadzi działania w tym zakresie w ramach Forum CO₂, skupiającego energochłonne sektory przemysłu najbardziej narażone na tzw. wyciek emisji – carbon leakage.

Forum CO₂ wnosi o reformę systemu EU ETS opartą o rzeczywiste dane, z uwzględnieniem potrzeb i możliwości sektorów objętych systemem oraz pozwalającą połączyć redukcję emisji gazów cieplarnianych z rozwojem polskiej i europejskiej gospodarki. Stanowczo sprzeciwiamy się propozycjom zmian, które są oparte jedynie o arbitralnie ustalone wskaźniki w oderwaniu od rzeczywistości gospodarczej i społecznej.

Jakie są postulaty branży cementowej w związku ze zmianami zaproponowanymi przez Komisję Europejską?

- Kwalifikacja sektorów do carbon leakage powinna być oparta na emisyjności jako głównym kryterium.
- Najefektywniejsze instalacje, które pracują w cementowniach w Polsce, potrzebują pełnej ochrony, bez dodatkowych obciążeń.
- Branża cementowa opowiada się za dynamiczną alokacją uprawnień sporządzaną w oparciu o aktualne dane produkcyjne. Będzie to najlepsze rozwiązanie związane ze sprawiedliwą alokacją darmowych uprawnień.
- Przegląd benchmarków powinien opierać się na wiarygodnych i aktualnych danych (średnia 10% najlepszych instalacji), bez żadnych korekt. Proponowane przez Komisję arbitralne, liniowe obniżenie benchmarków nie ma nic wspólnego z postępem technologicznym i nie stanowi żadnej zachęty do inwestycji i redukcji emisji.
- Producenci cementu opowiadają się także za zharmonizowanym systemem rekompensat na poziomie UE.

PROBLEMY Z EKSPORTEM CEMENTU DO ROSJI ORAZ IMPORTEM CEMENTU Z BIAŁORUSI

W roku 2014 Polska ogółem wyeksportowała 476,9 tys. ton cementu, w tym 135 tys. ton (28%) – do Rosji. W roku 2015 eksport cementu do Rosji zmniejszył się o 52% – do 65 tys. ton.

EKSPORT CEMENTU DO ROSJI

Rok	Ilość w tonach
2012	79 000
2013	99 000
2014	135 000
2015	65 000

Jest wielce prawdopodobne, że w 2016 roku sprzedaż cementu do Rosji zostanie zatrzymana. Rosyjska Federalna Agencja Miar i Regulacji Technicznych wydała nowe standardy certyfikacji cementu, które weszły w życie 7 marca 2016 roku. Te nowe standardy wprowadzają obowiązkowe badania certyfikacyjne na granicy rosyjskiej dla każdej partii cementu importowanego spoza krajów Unii Euroazjatyckiej, a więc także dla producentów z Polski. Co to oznacza w praktyce dla polskich eksporterów? Dodatkowe koszty związane z certyfikacją oraz co najmniej 28-dniowy postój pociągu lub samochodu z cementem na granicy rosyjskiej do chwili zakończenia badań.

Wprowadzenie tych standardów certyfikacji spowoduje, że eksport cementu do Rosji dla producentów z Polski i Unii Europejskiej staje się nierealny.

Rozwiązania podobne do rosyjskich wcześniej wprowadziła Białoruś. Jednocześnie Białoruś zasygnalizowa-

fa zwiększenie eksportu cementu do Europy o 500 tys. ton w 2016 roku.

Stowarzyszenie Producentów Cementu zwróciło się do polskiego Ministerstwa Rozwoju, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Spraw Zagranicznych o podjęcie stosownych działań w celu zapewnienia polskim producentom i przedsiębiorcom równych szans dla konkurencyjności z producentami rosyjskimi i białoruskimi, a w efekcie o umożliwienie eksportu cementu do Rosji i Białorusi.

Producenci cementu zza wschodniej granicy są dodatkowo uprzywilejowani, gdyż nie ponoszą kosztów związanych z emisją CO₂. Podkreślamy, że producenci cementu z Białorusi i Rosji mają znacznie niższe „koszty regulacyjne” w szczególności nie ponoszą kosztów związanych z emisjami CO₂, które obciążają polskich producentów cementu. Skutkuje to brakiem równych szans w konkurencyjności pomiędzy producentami cementu z Polski a producentami cementu z Białorusi oraz Rosji. Nowe, sztuczne bariery dla eksportu cementu z Polski do Rosji i Białorusi pogłębiają dodatkowo tę nierówność szans. Ogłoszone przez władze białoruskie w lutym 2016 r. plany skokowego wzrostu eksportu cementu z Białorusi do Europy w tym do Polski skutkować będą ograniczeniem produkcji polskich producentów cementu oraz ryzykiem utraty miejsc pracy w polskiej branży cementowej.

BIAŁORUŚ – IMPORT I EKSPORT CEMENTU

	2012	2013	2014	2015	2016 (prognoza SPC)
Import cementu z Białorusi (tony)	15 004	32 892	78 073	116 898	700 000!
Eksport cementu do Białorusi (tony)	2528	1648	499	162	?

DROGI BETONOWE W POLSCE

Od jesieni 2014 roku trwa dyskusja, czy lepiej budować w Polsce drogi i autostrady z nawierzchnią betonową czy asfaltową. Dyskusję wywołała propozycja GDDKiA związana z budową 809 km dróg o nawierzchniach betonowych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023. GDDKiA poparła swoją propozycję rzetelną, wielokryterialną analizą (pod kątem natężenia ruchu pojazdów, zalet i wad wykonania, kosztów budowy i utrzymania, analizy cen materiałów), która jednoznacznie wskazała, że nawierzchnie betonowe zapewniają niższy łączny koszt budowy i późniejszej eksploatacji dróg szybkiego ruchu (tzw. whole life costs). Z wyliczeń Generalnej Dyrekcji wynika, że już na etapie budowy oszczędności z tytułu wyboru nawierzchni betonowej sięgną 670 mln złotych.

Nie ma najmniejszej wątpliwości, że technologia betonu cementowego pozwala budować tańsze i trwalsze nawierzchnie, co ma ogromne znaczenie wobec przewidywanego znacznego wzrostu obciążenia ruchem ciężkim na głównych ciągach komunikacyjnych.

Drogi betonowe charakteryzuje:

- większa trwałość (przeciętnie 2,5-3,5 razy większa niż stosowanych dotychczas nawierzchni asfaltowych),
 - przy nowoczesnych rozwiązaniach gwarantowana 50-letnia żywotność (nawet przy obciążeniach rzędu 130 kN/oś),
 - niższe „whole life costs”, czyli łączne koszty budowy i utrzymania drogi w perspektywie nie kilku, ale kilkadziesiąt lat,
- większe bezpieczeństwo (brak zjawiska koleinowania, jasność – dobra widoczność w złych warunkach atmosferycznych),

- odporność
 - na wysokie i niskie temperatury,
 - ognioodporność,
- mniejsze zużycie paliwa,
- niski poziom hałasu,
- niższe koszty oświetlenia.

Do zabudowy w technologii betonowej wytypowano odcinki z natężeniem ruchu przekraczającym 20 tys. pojazdów na dobę, odcinki z tzw. ruchem pełzającym pojazdów (wjazdy, wyloty i obwodnice miast) oraz odcinki narażone na większe natężenie ruchu pojazdów ciężkich.

Po realizacji proponowanych odcinków drogi betonowe w Polsce stanowiłyby ok. 26% sieci autostrad i dróg ekspresowych. Obecnie mamy około 600 km takich dróg z nawierzchnią betonową.

ANALIZA EKSPERTÓW POLITECHNIKI WROCŁAWSKIEJ

Stowarzyszenie Producentów Cementu zawsze podkreślało, że w Polsce powinny być zarówno nawierzchnie betonowe jak i bitumiczne. Na polskich drogach jest miejsce dla jednych i drugich, a tylko rywalizacja w obrębie różnych technologii daje szansę, że wybierzemy trwalsze rozwiązania i zbudujemy lepsze drogi. Na przełomie 2015/2016 r. zespół ekspertów z Politechniki Wrocławskiej pod kierownictwem prof. Antoniego Szydło przeprowadził „Badania i analizy kosztów budowy i utrzymania nawierzchni betonowych i asfaltowych”. Dzisiaj po raz pierwszy publicznie prezentujemy wyniki tego badania.

Autorzy opracowania przyjęli dla obu rodzajów konstrukcji nawierzchni 30-letni okres eksploatacji.

W analizach obciążenia ruchem przyjęto dwie opcje ze względu na kategorię ruchu: kategorię KR7 dla nawierzchni asfaltowych (nawierzchnie podatne) oraz kategorie KR6 i KR7 dla nawierzchni betonowych (nawierzchnie sztywne).

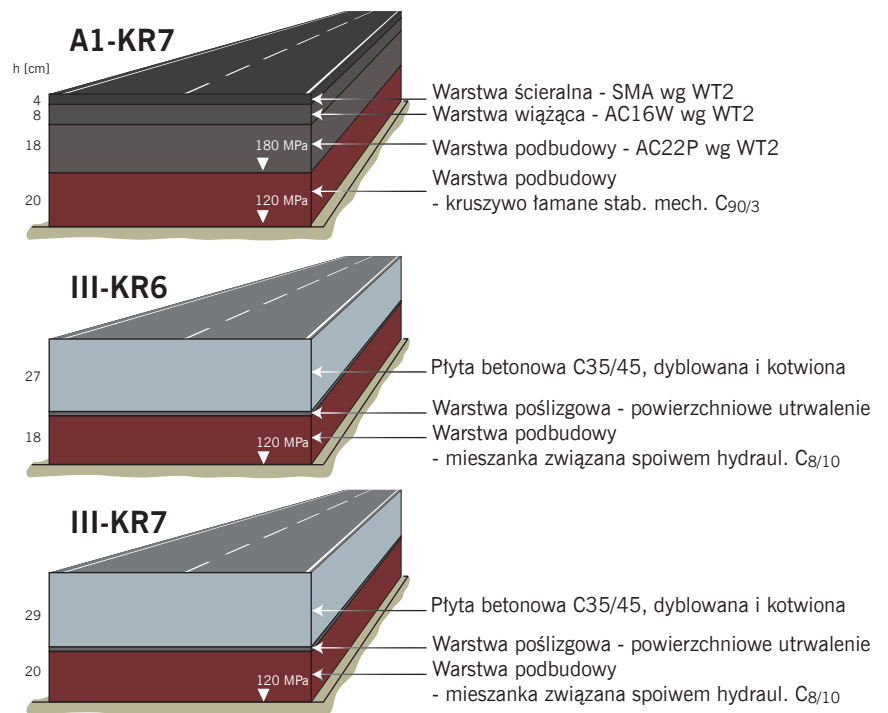
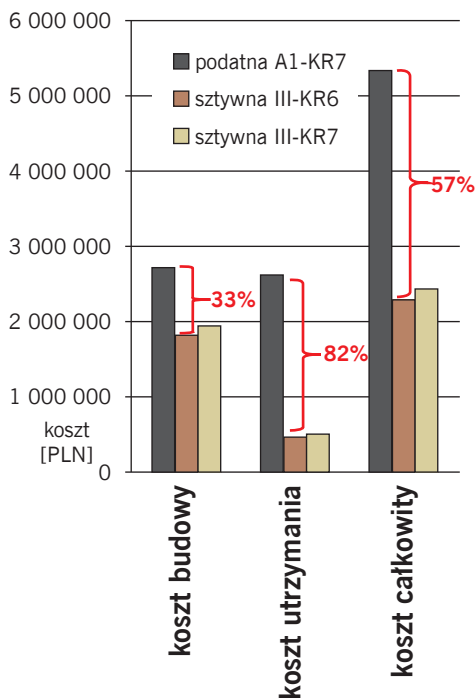
Obliczenia kosztów budowy dokonano dla odcinka drogi klasy S – droga ekspresowa o długości 1 km i szerokości 10 m, tj. 10.000 m² w oparciu o koszty zakupu wg Sekocenbud (IV kwartał 2015 r.).

Strategię utrzymania dróg przyjęto na podstawie polskich doświadczeń i doświadczeń administracji drogowych innych krajów, w których nawierzchnie pracują w podobnych warunkach klimatycznych – Francji, Niemczech i USA.

Rodzaj nawierzchni	Koszty budowy (w zł)	Koszty całkowite po 30 latach (w zł)
Asfaltowa (KR7)	2.719.300,00	5.337.600,00
Betonowa (KR6)	1.815.379,80	2.287.919,66
Betonowa (KR7)	1.936.979,90	2.432.454,34

Z opracowania wynika, że już na etapie budowy kilometr drogi ekspresowej z nawierzchnią betonową (w zależności od kategorii ruchu) jest **od 28,8% do 33% tańszy** od podobnej drogi z nawierzchnią asfaltową.

Po 30 latach eksploatacji droga ekspresowa betonowa jest **o 54,5 do 57% tańsza** (w zależności od kategorii ruchu) w stosunku do nawierzchni asfaltowej.



Tak więc **BUDUJMY DROGI BETONOWE – TO SIĘ OPŁACA!** Seminarium pod takim hasłem organizuje **1 czerwca 2016 r.** Stowarzyszenie Producentów Cementu. Seminarium odbędzie się w Centrum Kongresowym Targów Kielce podczas Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego „Autostrada – Polska”. Zapraszamy!

KAMPANIA „PEWNY CEMENT”

Działanie na rzecz ochrony interesów nabywców cementu i wyrobów substytucyjnych jest jednym ze statutowych zadań Stowarzyszenia Producentów Cementu. Wychodząc naprzeciw potrzebom odpowiedzialnych i świadomych konsumentów, dla których rozpoznanie produktu gorszej lub niepewnej jakości jest praktycznie niewykonalne, SPC wprowadziło nowe, zrozumiałe również dla osób niezwiązanych z branżą budowlaną, oznaczenie najwyższej jakości produktu pod nazwą „Pewny Cement”.

„Pewny Cement” to odpowiedź producentów cementu na pojawiające się na rynku polskim wyroby cementopodobne, które tylko nazwą nawiązują do produktów powstających w cementowniach. Wg szacunków SPC rocznie sprzedawanych jest w Polsce około 800 tys. ton wyrobów cementopodobnych. Ich zastosowanie w budownictwie wpływa na właściwości mieszanki betonowej, co w skrajnych przypadkach może doprowadzić nawet do katastrofy budowlanej.

Znak jakości „Pewny Cement” przyznawany jest przez Kapitułę za spełnienie przez producenta najwyższych norm i specyfikacji technicznych dotyczących parametrów cementu na wszystkich etapach: produkcji, konfekcjonowania i dystrybucji. By konsumenci nie mieli trudności z rozpoznanie dobrego jakościowo cementu wyprodukowanego w cementowni, znak jakości „Pewny Cement” – w postaci pomarańczowej strzałki skierowanej ku górze – widoczny jest na workach cementu producentów biorących udział w kampanii.

W ramach kampanii SPC wyprodukowało m.in. 2 filmy edukacyjne dla konsumentów, dostępne na kanałach Youtube – Pewny Cement i TVCement. W związku z kampanią Pewny Cement stowarzyszenie prowadzi także ożywioną działalność informacyjną na portalach społecznościowych. Na stronie internetowej www.pewnycement.pl i profilu [facebook.com/pewnycement](https://www.facebook.com/pewnycement) każdy konsument, który ma wątpliwości, może zapytać o opinię eksperta SPC.

Z doniesień producentów betonu wynika, że istnieją uzasadnione obawy co do jakości cementu importowanego z Białorusi.

Uczestnicy spotkania prasowego SPC:

- Andrzej Ptak** – przewodniczący Stowarzyszenia Producentów Cementu
(prezes zarządu i dyrektor generalny GRUPA OŻARÓW SA)
- Ernest Jelito** – członek zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu
(prezes zarządu i dyrektor generalny GÓRAŹDŹE CEMENT SA)
- Federico Tonetti** – członek zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu
(prezes zarządu i dyrektor generalny LAFARGE CEMENT SA)
- Marcelo Catala** – członek zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu
(prezes zarządu CEMEX POLSKA Sp. z o.o.)
- Krzysztof Kocik** – członek zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu
(prezes zarządu DYCKERHOFF POLSKA Sp. z o.o.)
- prof. Jan Deja** – dyrektor Biura Zarządu Stowarzyszenia Producentów Cementu
- Piotr Smolarczyk** – właściciel firmy BUDPOL Sp. z o.o.
- Tadeusz Ryśnik** – przewodniczący Sekcji Krajowej Materiałów Budowlanych NSZZ „Solidarność”

Kontakt dla prasy:

Piotr Piestrzyński, tel. 601 091 172, piestrzynski@venainfo.pl



MĄDRE BUDOWANIE JAK BUDOWAĆ TANIEJ I LEPIEJ



Wyższa jakość i trwałość dróg przy jednoczesnym realnym obniżeniu kosztów jest możliwa. Jak pokazują analizy ekspertów z Politechniki Wrocławskiej, dzięki właściwemu doborowi technologii w Polsce może powstać więcej kilometrów nowych dróg o większej trwałości.

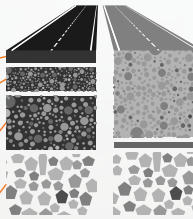
Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) zakłada budowę ponad **3 900 km** nowych dróg szybkiego ruchu – autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic.



Co kryje się pod powierzchnią?

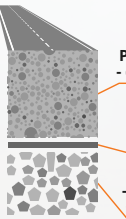
Drogi asfaltowej

Warstwa ścieralna SM wg WT2
Warstwa wiążąca AC16W wg WT2
Warstwa podbudowy AC22P wg WT2
Warstwa podbudowy - kruszywo łamane stab. mech. C_{90/3}



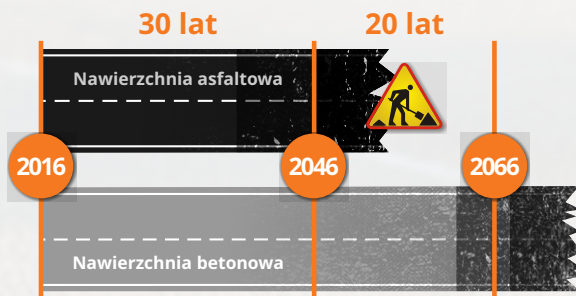
Drogi betonowej

Płyta betonowa C35/45 - dyblowana i kotwiona
Warstwa poślizgowa - powierzchniowe utrwalenie
Warstwa podbudowy - mieszanka związana spoiwem hydraul C_{9/10}



Wytrzymałość nawierzchni

Po 30 latach użytkowania nawierzchnia asfaltowa musi być w 100% wybudowana od nowa, a betonowa może służyć jeszcze przez kolejne 20 lat.



Zalety betonu

Nawierzchnie betonowe to nie tylko niższy łączny koszt budowy oraz eksploatacji, ale także ze względu na większą nośność i trwałość niższe koszty społeczne – znacznie mniej kosztownych i uciążliwych dla kierowców remontów. Drogi betonowe to również:

- Większe bezpieczeństwo dzięki jasnej nawierzchni, lepszej przyczepności oraz brakowi kolein.
- Mniejsze oddziaływanie na środowisko.
- Całkowity i bezpieczny recykling – beton z rozbiórki drogi można w 100% wykorzystać w budownictwie.
- Mniejsze zużycie paliwa od 0,5% do nawet 10% w przypadku pojazdów ciężarowych.
- Jasny kolor nawierzchni betonowej to o 40% mniejsze wydatki na oświetlenie.

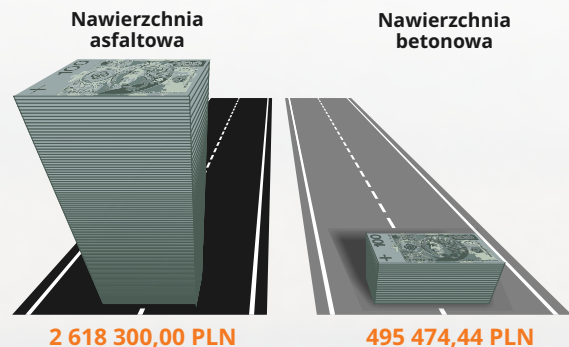
Koszty budowy nawierzchni

Jak wynika z porównania **aktualnie budowanych konstrukcji** drogi betonowe są tańsze od asfaltowych już na etapie budowy. Koszt budowy 1 km drogi ekspresowej dwupasmowej:



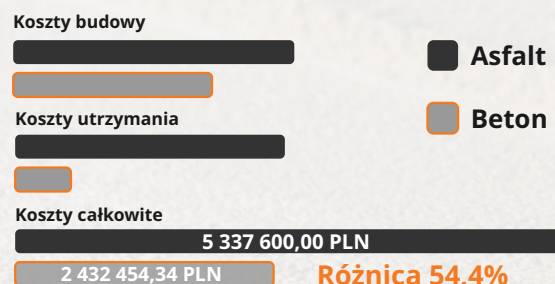
Koszt utrzymania nawierzchni

asfaltowych i betonowych dla 1 km drogi ekspresowej dwupasmowej na przestrzeni 30 lat:



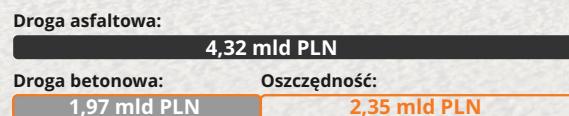
Koszt całkowity

Zestawienie łącznych kosztów budowy, remontu oraz utrzymania przez okres 30 lat 1 km drogi ekspresowej dwupasmowej pokazuje, że nawierzchnie betonowe są dwa razy tańsze od asfaltowych:



Oszczędności wynikające z budowy dróg betonowych

Koszt budowy 809 km dróg ekspresowych i utrzymania ich przez 30 lat:



Dzięki budowie 809 km dróg o nawierzchni betonowej Polacy zaoszczędzą 2,35 mld PLN