

Nie polski hydraulik, nie kiełbasa myśliwska ani nawet nie oscypki. Zagraniczny rynek podbija polski... złom. Według niedawno opublikowanego raportu Głównego Urzędu Statystycznego, tylko w trzech pierwszych miesiącach tego roku, Polska sprzedała ponad 200 tysięcy ton złomu – To już jest całkiem niezły wynik – twierdzi Przemysław Oleś, pełnomocnik Olmetu, jednego z głównych dostawców złomu stalowego do hut w Polsce i wybranych krajach UE.

Mało kto kojarzy stare wanny, grzejniki, garnki, rowery lub wraki samochodów z biznesem. Okazuje się, że branża złomowa kwitnie w najlepsze, a obrotów skupów złomów może pozazdrościć niejedna polska firma. – Rosnący popyt na złom spowodowany jest dużą, stale zwiększającą się liczbą zamówień hut, które potrzebują surowców do wytopu stali – mówi Przemysław Oleś, pełnomocnik Olmetu, skupu złomu w Tarnowskich Górach. Co roku w zagranicznych hutach przetapia się setki tysięcy ton polskiego złomu. Ten rok zapowiada się równie obiecująco dla polskich firm. Według raportu GUS-u od stycznia do marca tego roku z naszego kraju wyjechało już ponad 214 tys. ton złomu stalowego. Oprócz tego polskie firmy sprzedały 12,5 tys. ton miedzi i prawie 47 tys. ton aluminium. – leży przy tym pamiętać, że podane dane dotyczą okresu zimy, kiedy dostawy złomu są mniejsze – mówi Przemysław Oleś.

Niemcy kupują to co nam sprzedali

Najwięcej polskiego złomu kupują Niemcy. W zeszłym roku wyjechało do nich ponad 757 tys. ton złomu. Z pewnością część wysłanego w kontenerach złomu stanowiły przerobione uprzednio wraki samochodów, które Polacy swego czasu sprowadzili zza zachodniej granicy. Na drugim miejscu są Czesi. Nasi południowi sąsiedzi kupili w Polsce ponad 320 tys. ton złomu. Na ostatniej pozycji w raporcie GUS-u plasuje się Austria, która odebrała 27 tys. ton. Jednak w raporcie nie ma wszystkich krajów, z którymi handlują polskie firmy. – Swego czasu sprzedawaliśmy towar nawet do Indii – zdradza Przemysław Oleś.

Aby biznes się rozwijał, niezbędne są inwestycje. W przypadku firm zajmujących się przerobem złomu inwestycje te wiążą się z ogromnymi kosztami. Najdroższy jest specjalistyczny sprzęt. Jednak jak przekonują eksperci z branży złomowej, inwestycje szybko się zwracają. – Dzięki specjalistycznym nożycom do cięcia złomu, Olmet jest liderem w likwidacji wagonów i lokomotyw. Potrafimy rozebrać do 20 wagonów dziennie – nasza konkurencja zaledwie 2 – przekonuje Przemysław Oleś.

Skąd oni to biorą?

GUS szacuje, że zbieracze złomu dostarczają rocznie do punktów skupu ok. 5 mln ton materiału. Jednak złom pochodzący od klientów detalicznych to zaledwie ułamek towaru zalegającego na placach składowych. – Na nasz skup trafia również duża ilość złomu poprodukcyjnego z zakładów przemysłowych i elementów z rozbiórek konstrukcji stalowych. Dostawcą sporej części pozyskanego złomu są także spółki PKP. Złom PKP pozyskujemy z realizowanych przez naszą firmę rozbiórek nieczynnych nawierzchni torowych oraz likwidacji wagonów i lokomotyw elektrycznych – mówi Przemysław Oleś.

Niektóre firmy postawiły również na recykling pojazdów. Przepisy są dość rygorystyczne, więc nie łatwo jest uzyskać pozwolenie, ale jeśli już się spełni wszystkie wymogi prawne, to można połączyć wysoki zarobek z korzyścią dla środowiska. – Nie pobieramy opłat za przyjęcie pojazdu jak większość firm złomujących pojazdy. Wręcz przeciwnie, to my płacimy właścicielom za ich auta, a dzięki profesjonalnej stacji demontażu, rozbieramy pojazdy na części, a otrzymane w ten sposób elementy przekazujemy do odzysku – mówi Przemysław Oleś z Olmetu, który jest liderem w recyklingu samochodów.

Kobold PR