

Zbiórka zużytych opon to także koszty [WYWIAD]

data aktualizacji: 2026.07.17



Flota kilkudziesięciu pojazdów należących do spółek z Grupy Kapitałowej Recykl pokonuje co miesiąc średnio 230 tys. kilometrów, przewożąc do trzech polskich zakładów recyklingu w Krośnie Odrzańskim, Śremie i Chełmie ponad 750 tys. sztuk zużytych opon. Z każdą odzyskaną oponą rosną jednak koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa. Związane nie tylko z paliwem czy zatrudnieniem pracowników, ale także z kosztami energii niezbędnymi do recyklingu opon, które w przeciwnym razie wylądowałyby m.in. w lasach.

- Odbieramy opony wszelkiego rodzaju - od opon osobowych, przez ciężarowe i motocyklowe, aż po opony ponadgabarytowe. Łącznie nasze pojazdy dostarczają do zakładów ponad 7,5 tys. Mg opon miesięcznie. Gdybyśmy przeliczyli to na opony do aut osobowych, otrzymalibyśmy 30 tirów załadowanych po brzegi oponami poużytkowymi, które zjeżdżają do każdej z naszych ww. fabryk każdego dnia roboczego - podkreśla Karina Rychlik-Parysek, kierownik transportu i logistyki w Grupie Recykl.

Grupa Kapitałowa Recykl (poprzez spółki zależne: Reco-Trans i Recykl Organizacja Odzysku) odbiera opony zarówno w ramach współpracy z Centrum Utylizacji Opon Organizacja Odzysku SA (CUO) – spółką powołaną przez koncerny oponiarskie w celu realizacji obowiązków ustawowych związanych z wprowadzaniem nowych opon na rynek, jak i na podstawie zleceń składanych bezpośrednio przez klientów za pośrednictwem aplikacji SODO (www.sodo.recykl.pl). – *Warto jednak podkreślić, że praktycznie każdego miesiąca realizujemy ok. 1000 zleceń odbioru* – dodaje Karina Rychlik-Parysek.



Większość odbiorów realizowana jest z wykorzystaniem hakowców (o dopuszczalnej masie całkowitej 40 ton) i kontenerów (ponad 460 pojemników rozstawionych w całej Polsce i w krajach ościennych). Znaczna część wspomnianych kontenerów jest dzierżawiona od Grupy Recykl, co pozwala na bezpieczne magazynowanie opon zgodnie z obowiązującymi wymogami przeciwpożarowymi oraz ochrony środowiska.

– *W efekcie każdego miesiąca do naszych zakładów trafia ponad 800 kontenerów załadowanych zużytymi oponami* – podsumowuje Karina Rychlik-Parysek.

Koszty i kilometry

Aby zrealizować zaplanowaną zbiórkę, flota należąca do Grupy Recykl pokonuje średnio 230 tys. kilometrów miesięcznie. Przekłada się to na zużycie paliwa na poziomie prawie 75 tys. litrów w skali miesiąca, co dobrze obrazuje skalę prowadzonej działalności operacyjnej.

- To olbrzymie ilości i kwoty. W warunkach dużej zmienności cen paliw kluczowe znaczenie ma świadome zarządzanie procesem transportowym, ponieważ na ostateczny poziom kosztów wpływa nie tylko cena samego paliwa, ale przede wszystkim sposób organizacji pracy floty. W naszej działalności podstawowym obszarem optymalizacji jest planowanie tras i minimalizowanie zbędnych kilometrów. Odpowiednia organizacja odbiorów – szczególnie przy dużej liczbie punktów i zmienności zleceń – ma bezpośredni wpływ na zużycie paliwa oraz efektywność operacyjną. Prawda jest jednak taka, że wraz ze wzrostem kosztów musimy też podnosić ceny naszych usług – wyjaśnia K. Rychlik-Parysek.



W Grupie Recykl podkreślają, że chociaż optymalizacja tras oraz efektywne wykorzystanie floty pozwalają na ograniczanie zużycia paliwa i utrzymanie kosztów transportu pod kontrolą, to jednak nie są to działania wystarczające do utrzymania zakładanej rentowności i tym samym oczekiwanego poziomu usługi z punktu widzenia klienta. To z kolei sprawia, że spółka musi podnosić ceny, aby utrzymać odpowiedni poziom świadczonych usług.

Jedną z rozważanych możliwości dostosowania stawek za odbiory opon do warunków rynkowych jest planowane wprowadzenie reguł waloryzujących do umów podpisywanych z nowymi klientami. To jednak wymaga czasu i rozmów.

W cieniu globalnych konfliktów

- W warunkach dużej zmienności cen paliw kluczowe znaczenie ma świadome zarządzanie procesem transportowym, ponieważ na ostateczny poziom kosztów wpływa nie tylko cena samego paliwa, ale przede wszystkim sposób organizacji pracy floty – podkreśla Karina Rychlik-Parysek.

Konsolidacja odbiorów i pełne wykorzystanie kontenerów pozwalają znacząco obniżać jednostkowy koszt transportu. Ale to ciągle za mało, aby zrekompensować rosnące ceny paliw i podążające za

nimi ceny usług związanych z utrzymaniem floty.

- Regularny serwis floty, kontrola parametrów eksploatacyjnych oraz dbałość o styl jazdy kierowców mają realny wpływ na ograniczenie spalania i eliminowanie niepotrzebnych kosztów. Nie bez znaczenia jest również doświadczenie zespołu. Stabilna, doświadczona kadra kierowców pozwala nie tylko utrzymać wysoką jakość usług, ale także przekłada się na efektywniejszą eksploatację pojazdów i lepsze wykorzystanie czasu pracy - twierdzi Karina Rychlik-Parysek i dodaje: - Co więcej, do każdego z kierowców przypisany jest jeden pojazd, a więc rotacja flotowa nie wchodzi w grę. To buduje obustronne zaufanie. Coroczna inwestycja w nowe samochody to normalność spowodowana ich eksploatacją przez pokonywane kilometry, ale też pewność i niezawodność w działaniu, co pozwala zamieniać te najstarsze i najbardziej wysłużone samochody ciężarowe.

Kluczowi są kierowcy

W czasach, kiedy powszechne jest zatrudnianie kierowców na umowy B2B, Grupa Recykl konsekwentnie i od lat podpisuje z kierowcami umowy o pracę. *- Tak, to prawda. Naszym zdaniem ta forma najlepiej odpowiada specyfice naszej działalności oraz wartościom, które jako organizacja chcemy budować - zapewnia Karina Rychlik-Parysek i kontynuuje: - Przede wszystkim zależy nam na stabilności zespołu i długofalowych relacjach. Efektem tego podejścia jest bardzo niska rotacja. Wielu naszych kierowców pracuje z nami od kilkunastu lat. To dla nas ogromna wartość i powód do dumy, ponieważ pokazuje, że stworzyliśmy środowisko pracy oparte na zaufaniu, bezpieczeństwie i wzajemnym szacunku.*

Umowa o pracę daje nam możliwość zapewnienia kierowcom poczucia bezpieczeństwa i jasnych zasad współpracy, a jednocześnie pozwala na utrzymanie wysokich standardów operacyjnych oraz jakości obsługi klienta. W naszej ocenie w branży transportowej, gdzie kluczowe znaczenie mają odpowiedzialność, ciągłość działania i jakość relacji, jest to rozwiązanie najwłaściwsze.

Należy jednak pamiętać, iż stabilność, bezpieczeństwo i niezawodność wynikające z najwyższej jakości pracy kierowców zatrudnionych w Grupie Recykl wiążą się z rosnącymi kosztami pracowniczymi. Jest to rozwiązanie droższe dla firmy niż zlecenie dla kierowców prowadzących własną działalność gospodarczą. Z drugiej strony klient, współpracując ze stabilnym i profesjonalnym zespołem kierowców, otrzymuje usługę o najwyższej jakości - i model ten jest korzystny dla obydwu stron.



Koszty rosną, ale kto powinien ponosić koszty zbiórki zużytych opon?

Z perspektywy branży oraz obowiązujących i planowanych regulacji odpowiedź jest jednoznaczna: koszty zbiórki i zagospodarowania zużytych opon powinny ponosić podmioty wprowadzające je na rynek, czyli producenci i importerzy.

Takie podejście wynika z fundamentalnej zasady rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zgodnie z którą odpowiedzialność za produkt nie kończy się w momencie jego sprzedaży, lecz obejmuje cały cykl jego życia – aż po właściwe zagospodarowanie odpadu w postaci zużytej opony.

– Właściwie zaprojektowany system powinien zapewniać pełne finansowanie zbiórki i recyklingu przez podmioty, które czerpią korzyści z wprowadzania opon do obrotu – tłumaczy Maciej Jasiewicz, prezes zarządu Grupy Recykl i dodaje na zakończenie: – Z punktu widzenia funkcjonowania rynku oraz ochrony środowiska kluczowe jest więc uszczelnienie systemu oraz pełne przypisanie odpowiedzialności kosztowej na początku łańcucha, tak aby cały proces, od produkcji po recykling, był finansowo i organizacyjnie spójny. Co więcej, opłata powinna być znana i wykazywana na fakturach, tak by do jej uiszczenia nie dochodziło kilkakrotnie podczas jednego „cyklu życia” opony.

Źródło: