

Gospodarka o obiegu zamkniętym. A co z częściami?

data aktualizacji: 2017.09.05



Gospodarka o obiegu zamkniętym (ang. circular economy) to z założenia system, który ma za zadanie zredukować, a nawet wyeliminować znaczne ilości niewykorzystanych odpadów i zapewnić ich ponowne „zaangażowanie”.

Nie od dziś wiadomo, że dalsze funkcjonowanie destrukcyjnego modelu linearnego gospodarki, polegającego w skrócie na pobraniu danego zasobu ze środowiska, jego zużyciu i wyrzuceniu, na dłuższą metę nie może dalej funkcjonować. Założeniem gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ) jest to, że gospodarka powinna wzorować się niejako na matce naturze. Wszyscy niejednokrotnie słyszeliśmy, że w przyrodzie nic nie ginie czy też niewiele się marnuje. Model GOZ pozwala właśnie zachowywać zasoby w obrębie gospodarki - kiedy cykl życia produktu dobiega końca, ma następować jego ponowne wielokrotne wykorzystanie w sposób produktywny.

Motoryzacja zaprzęgnięta w ramy GOZ - przykład z polskiego podwórka

W związku z coraz większymi problemami związanymi z surowcami, dużego znaczenia w motoryzacji nabiera recykling. Zgodnie z przepisami europejskimi podczas projektowania i wytwarzania swoich produktów producenci pojazdów, części i wyposażenia muszą zapewnić, by materiały użyte w nowych pojazdach nadawały się do ponownego użytku i/lub recyklingu w co najmniej 85% w przeliczeniu na masę pojazdu.

Będąc przy temacie recyklingu, warto podkreślić, iż aktualnie istnieją możliwości w pełni profesjonalnej regeneracji wielu części i podzespołów motoryzacyjnych nawet tych zaawansowanych technicznie i ponownego użycia zregenerowanych elementów. Mało tego, w Polsce działa wiele firm zajmujących się profesjonalną regeneracją części, zaliczają się do nich m.in. takie firmy jak Lauber, Valeo, BorgWarner, TurboTec i wiele innych. Procesy regeneracji dotyczą coraz większej ilości podzespołów, takich jak rozruszniki, alternatory, zaciski hamulcowe, tarcze dociskowe sprzęgieł, przekładnie kierownicze, turbosprężarki, pompy różnego rodzaju etc. Regeneracja wiąże się z

niższymi kosztami niż produkcja nowej części, co pozwala na znaczne obniżenie ceny produktu, który ma zostać ponownie zastosowany. Niewiele osób zdaje sobie sprawę, iż firmy zajmujące się profesjonalną regeneracją w Polsce, często muszą importować części, które następnie regenerują i wprowadzają do obiegu.

Jednocześnie części niejednokrotnie pochodzące z demontażu używanych pojazdów trafiają z nielegalnych źródeł wprost na aukcje internetowe, przyczyniając się do obniżenia bezpieczeństwa na drogach i rozwoju szarej strefy.

Aby rozwiązać powyższe problemy w Polsce, Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), zainicjowało projekt polegający na ułatwianiu nawiązywania ścisłej współpracy pomiędzy firmami dokonującymi legalnego demontażu pojazdów, a firmami zajmującymi się profesjonalną regeneracją części zamiennych. Projekt ten został przedstawiony przedstawicielom organizacji FORS, skupiającej legalnie działające stacje demontażu pojazdów a jego wynikiem jest to, iż obecnie pięć dużych stacji demontażu pojazdów współpracuje z pięcioma firmami zajmującymi się regeneracją części.

Projekt został pozytywnie przyjęty, nie tylko przez zainteresowane strony, ale także Ministerstwo Rozwoju, a w jego wyniku zapoczątkowana została pilotażowa współpraca pomiędzy tymi firmami.

W ramach projektu uzgodniono, iż skupowane do regeneracji fabrycznej części muszą spełniać m.in. następujące warunki:

- (1) zdemontowana część musi być kompletna,
- (2) rdzeń musi być zabezpieczony i zapakowany,
- (3) identyfikacja części odbywać się będzie po numerze OE, OEM lub OES
- (4) każda część musi przejść profesjonalny test przydatności i posiadać załączony wydruk z urządzenia kontrolnego.

Ten ostatni wymóg z oczywistych powodów realizują firmy zajmujące się fabryczną regeneracją części.

SDCM i FORS uzgodniły listę 30 grup towarowych, które będą podlegały kupnie/sprzedaży a następnie regeneracji na etapie wdrażania powyższego projektu. Warto wskazać, iż po etapie testowym planowane jest rozszerzenie projektu na większą liczbę stacji demontażu i firm regenerujących części.

- Dzięki projektowi SDCM, firmy zajmujące się profesjonalną regeneracją części otrzymują materiał bazowy do procesu regeneracji części, co idealnie wpisuje się w GOZ, gwarantując dodatkowo wprowadzanie na rynek części fabrycznie regenerowanych z pełną gwarancją na nowo powstały produkt. Pamiętać należy, że na aukcjach internetowych można do dziś znaleźć setki tysięcy używanych części niewiadomego pochodzenia i niesprawdzonej jakości, zatem projekt ten wpływa również na rzecz ograniczania szarej strefy w motoryzacji - wskazuje Alfred Franke, prezes SDCM.

Źródło: