

МЕДИА МОНИТОРИНГ

22 ДЕКЕМВРИ 2022 г.



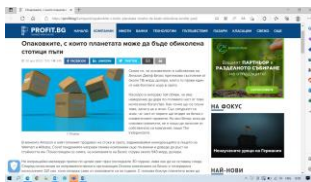
Член на:



Източник: [Profit.bg](https://profit.bg)

Заглавие: Опаковките, с които планетата може да бъде обиколена стотици пъти

Линк: <https://profit.bg/kompanii/opakovkite-s-koito-planetata-mozhe-da-bade-obikolena-stotitsi-pati/>



Текст: Смята се, че основателят и собственик на Amazon Джеф Безос притежава състояние от около 116 млрд. долара, което го прави един от най-богатите хора в света.

Наскоро в интервю той обяви, че има намерение да дари по-голямата част от това колосално богатство. Как точно ще се случи това, засега не е ясно. Със сигурност се знае, че част от парите ще отидат за битка с климатичните промени. Но ако Безос иска да спасява планетата, не е лошо да започне от собствената си компания, пише The Independent.

В момента Amazon е най-големият продавач на стоки в света, задминавайки конкуренцията в лицето на Walmart и Alibaba. Covid пандемията направи такива

компаниите още по-важни и доведе до ръст на стойността им. Понастоящем се смята, че компанията на Безос струва около 943 млрд. долара.

Но изпращайки милиарди пратки по целия свят през последните 30 години, няма как да не оставиш следа. Според изчисления на неправителствената организация Oceana компанията на Безос е генерирала колосалните 321 хил. тона отпадък само от опаковките си за година. С толкова боклук планетата може да бъде обиколена 800 пъти, посочват от организацията.

Amazon не отричат, че благодарение на работата им пластмасовите и найлонови опаковки се увеличават, но изобщо не са съгласни с числата на Oceana. От компанията на Безос посочват, че през миналата година са намалили теглото на опаковките си и общото количество използвани е малко над 97 хил тона, т.е. повече от три пъти по-малко.

Както е известно Amazon е един огромен пазар и търговците го използват като платформа за продажби и доставка до клиентите. Това, естествено, не отменя нуждата стоката да бъде опакована. Компанията на Безос твърди, че насърчава своите партньори да произвеждат собствени опаковки, за да не се налага Amazon да използва свои. Това обаче далеч не е достатъчно.

Естествено, че не само Amazon са виновни за замърсяването с пластмасови и найлонови опаковки. Смята се индустрията на онлайн продажбите генерира годишно по над 1.3 млн. тона отпадък като стойностите са удвоили за десетилетие.

Разбира се, опаковката далеч не е най-важната част при продажбите, но всъщност е много важна. Защото зад едната индустрия (продавачите) стои друга (производителите на опаковки) и нещата не са никак прости. Казано по друг начин – зад всяка произведена опаковка има работно място и човек, който се изхранва от него. Т.е. не е възможно цялата тази система да бъде променена с резки движения.

Огромният проблем всъщност е не толкова, че има опаковки, а какво да се прави с тях след като вече са употребени. Голяма част от пластмасите не позволяват рециклиране. В случая с опаковките едва 9% от всички могат да минат през такъв процес. Друг е въпросът колко изобщо се рециклират.

В САЩ например Amazon имат 18 вида опаковки. Част от тях, хартиените, са рециклируеми. На други самата компания поставя надписи, че на някои места се рециклират. Много градове обаче казват, че това е невъзможно със системите за третиране на боклук, с които разполагат.

След изгарянето и рециклирането остава изхвърляне по старомодния начин.

По данни на ООН около 40% от глобалния отпадък се гори, което пък води до друг проблем – изпускане на отровни емисии в атмосферата. Около 12% от световния отпадък се състои от различни пластмаси и найлони. След като част от него бъде изгорена, останалото отива по сметищата. А най-неприятният сценарий е когато този боклук се озове в световния океан. И това се случва всеки ден с изумителни темпове – 8 млн. тона на денонощие.

Изчисленията показват, че около 2050 г. боклукът в океана ще тежи повече от рибата в него.

Естествено, когато рибите и животните се хранят с пластмаса, е въпрос на време тя да стигне до чинията на човека. И така кръг омагьосаният кръг се затваря. Вече има и някои научни доказателства, че човешкият организъм е засегнат.

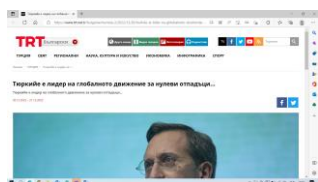
Един начин тези проблеми да започнат да се решават е общественият натиск. Няма компания, която да устои на желанията на клиентите си. И ако те поискат да се откаже от замърсяващите опаковки, тя ще го направи. Друг е въпросът, че същите клиенти най-вероятно ще бъдат натоварени с повече разходи, за да си платят за „удоволствието“.

Източник: TRT

Заглавие: Тюркийе е лидер на глобалното движение за нулеви отпадъци...

Тюркийе е лидер на глобалното движение за нулеви отпадъци...

Линк: <https://www.trt.net.tr/bulgarian/turtsiia-2/2022/12/20/tiurkiie-ie-lidier-na-globalното-dvzhieniie-za-nulievi-otpadtsi-1920948>



Текст: Директорът по комуникациите към президентството на Тюркийе Фахреттин Алтун заяви, че приемането на проекта за нулеви отпадъци, подготвен под ръководството на Тюркийе, от Общото събрание на ООН е важен крайъгълен камък и каза: „Тюркийе стана лидер на глобалното движение за нулеви отпадъци“.

Директорът по комуникациите Фахретин Алтун направи изявления пред агенция Ал Джазира.

Алтун оцени приемането на резолюцията за нулеви отпадъци, подготвена под ръководството на Тюркийе на Общото събрание на ООН, с думите „Ние сме във водеща позиция в застъпничеството за мерки за нулеви отпадъци“.

Заявявайки, че решението е важен крайъгълен камък в ангажимента на Тюркийе към целите за устойчиво развитие, Алтун каза:

„Под ръководството и инициативата на г-жа Емине Ердоган, която е пионер в националната мобилизация за нулеви отпадъци, Тюркийе се превърна в лидер на глобалното движение за нулеви отпадъци. Нашето правителство се ангажира да опазва околната среда, така че бъдещите поколения да могат да живеят в един устойчив свят. Както нашият президент, така и г-жа Емине Ердоган се борят усилено за прилагане на мерки и повишаване на осведомеността в национален и глобален мащаб, за да се случи това.“

Директорът по комуникациите Алтун подчерта, че Тюркийе допринася за всички усилия, полагани на международната арена в борбата срещу изменението на климата.

Енергийните ходове на Тюркийе също бяха в дневния ред на Алтун.

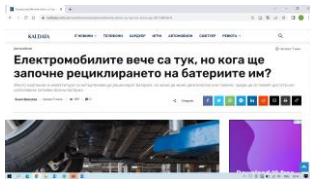
„В допълнение към подписването на важни споразумения за климата под ръководството на нашия президент, Тюркийе ръководи усилията за диверсификация на енергийните ресурси за нашата нация, както и за Европа. Усилията му да инвестира в по-чисти енергийни източници и дипломатическите му усилия за доставка на централноазиатски газови ресурси в Европа ще превърнат Тюркийе в енергийна база. Тези усилия ще допринесат за енергийната сигурност в региона, от една страна, и ще доведат страните до по-устойчиви ресурси, от друга страна“, каза той.

Източник: Kalata.com

Заглавие: Електромобилите вече са тук, но кога ще започне рециклирането на батериите им?

Много компании и инвеститори са нетърпеливи да рециклират батерии, но може да мине десетилетие или повече, преди да се появят достатъчно използвани литиево-йонни батерии

Линк:<https://www.kaldata.com/%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8/%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%B2%D0%B5%D1%87%D0%B5-%D1%81%D0%B0-%D1%82%D1%83%D0%BA-%D0%BD%D0%BE-%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%B0-%D1%89%D0%B5-401394.html>



Текст: „Подготвяме се“, казва Ник Кастийо, който управлява завода за LKQ Corporation. Предприятието разглобява предимно бензинови автомобили, но се подготвя да разглобява повече хибридни и електрически автомобили. „Знаем, че в крайна сметка това ще се наложи – това ще бъде бъдещето.“

Продажбите на електромобили и камиони стартират, а автомобилната и акумулаторната индустрия инвестират милиарди долари за модернизирани и изграждане на заводи. Тези автомобили могат да помогнат за справяне с изменението на климата, но батериите създават свои собствени проблеми. Суровините могат да бъдат трудни за добив, често се намират в страни с лошо състояние на човешките права и изискват обработка, която оставя вредни отпадъци след това.

За щастие, съставките на батериите могат да се използват многократно. И сега започва надпревара за събиране и рециклиране на използваните литиево-йонни батерии. Рискови капиталисти, производители на автомобили и енергийни компании влагат средства в десетки новосъздадени компании за рециклиране в Северна Америка и Европа.

„Отнемаме от цялото си общество от изкопаемите и въглеродно интензивни горива – не можем да подценяваме мащаба на това предизвикателство“, казва Гавин Харпър, научен сътрудник в университета в Бирмингам, Англия, който изучава рециклирането на батерии. „Търсенето ще бъде огромно.“

Но въпреки целия оптимизъм, този нов бизнес е изправен пред трудно предизвикателство: Малко батерии ще бъдат достъпни за рециклиране в продължение на десетилетие или повече. Tesla, която доминира в бизнеса с електромобили, започна да продава автомобили през 2008 година и до 2017-та продаваше по-малко от 100 000 автомобила годишно. Днес има и други източници за рециклиране, включително хибриди и потребителска електроника, но предлагането е ограничено и събирането им може да бъде предизвикателство.

Това поставя дружествата за рециклиране в трудно положение. Те трябва да инвестират в заводи, машини и работници или рискуват да загубят позиции в полза на конкурентите. Но ако инвестират твърде бързо, може да им свършат парите, преди многото остарели батерии да пристигнат на техните поточни линии.

„Има хора, които просто харчат пари, защото не разполагат със суровина, за да могат да произведат материал за продажба“, казва Ерик Фредериксън, управляващ директор на операциите на Call2Recycle, програма с нестопанска цел, която помага на преработвателите да намират стари батерии.

Дружествата също трябва да измислят как да намират, събират и разглобяват батерии. Те трябва да работят с много предприятия за разглобяване, площадки за скрап и групи с нестопанска цел. И тъй като батериите са склонни към пожари и са опаковани и изработени по различен начин за различните модели, разглобяването им може да бъде сложно и опасно.

Сред компаниите за рециклиране на батерии Redwood се откроява. Компанията е основана от Джей Би Страубел, бивш високопоставен ръководител на Tesla, и е събрала над 1 млрд. долара финансиране от инвеститори. Redwood вижда себе си предимно като производител на материали за батерии – направени от възстановени или добити метали – и е установила партньорства за рециклиране с Ford, Toyota, Volkswagen и Volvo. Redwood също така рециклира скрап от завод за батерии, управляван от Panasonic и Tesla, близо до Рино, Нева.

Върху равен, прашен участък земя близо до този завод Redwood изгражда кампус с площ 700 декара. В него компанията възстановява метал от стари батерии и произвежда материали за нови. Миналата седмица Redwood обяви, че ще похарчи поне 3,5 млрд. долара за друг кампус в Южна Каролина, в регион на страната, който бързо се превръща в център за производство на батерии и електрически превозни средства.

Батериите имат анод и катод, които съдържат по-голямата част от ценния метал в батерията. Когато батерията се използва, литиевите йони се придвижват от анода към катода. Потокът се обръща по време на зареждане.

Повечето аноди и катода идват от Китай, но Redwood се надява да промени това. В завода в Невада компанията произвежда тънко анодно фолио, като използва рециклирана мед. Redwood също така планира да произвежда катодни материали там, като използва рециклиран кобалт и смес от рециклиран и добит литий и никел. Наскоро Panasonic заяви, че планира да използва продуктите на Redwood в своите батерии в две фабрики в САЩ.

Redwood редовно получава използвани батерии и скрап от доставчици като LKQ и партньори като Panasonic. Част от този материал първо се нагръва при ниски температури в рамките на патентован процес. Всички батерии преминават през химически бани и други процеси за изолиране и извличане на специфични метали.

Redwood купува първичен метал, защото няма достатъчно стари батерии и скрап. Но добивът и транспортирането могат да бъдат интензивни по отношение на въглеродните емисии и са обект на проблеми по веригата на доставки, така че ръководителите на компанията заявиха, че имат желание да използват повече възстановени метали.

„Искаме да получаваме колкото се може повече рециклирано съдържание, защото това е налична суровина, която е местна“, каза Кевин Касекерт, главен оперативен директор на Redwood. „Но ще трябва да го увеличим.“

Други предприятия се фокусират единствено върху рециклирането. Li-Cycle, канадска компания, основана през 2016 година от двама бивши инженерни консултанти – Аджай Кочхар и Тим Джонстън – изгражда няколко завода.

В центрове за събиране на отпадъци в Алабама, Аризона, Ню Йорк и Онтарио компанията разгражда батерии и производствен скрап. В завода ѝ в Рочестър, Ню Йорк, конвейерна лента издига материалите на един етаж, преди да ги пусне във вана, където те се раздробяват, докато са потопени в патентован химически разтвор за предотвратяване на пожари.

Получените парчета се отделят и след това Li-Cycle събира гранулирано вещество, известно като черна маса, което се преработва в съставните си метали на друго място. Но Li-Cycle изгражда съоръжение на стойност 175 млн. долара, също в Рочестър, за да превърне веществото в литий, кобалт и никел за батерии.

Li-Cycle, която стана публична компания през миналата година, заяви, че има повече от 100 доставчици на батерии, включително партньорство с Ultium Cells, съвместно предприятие между General Motors и южнокорейската компания за батерии LG Energy Solution. Li-Cycle също така има стратегически партньорства с минния гигант Glencore и Koch Industries, частен конгломерат с обширни операции с изкопаеми горива. Заедно тези две компании са инвестирали 300 млн. долара в Li-Cycle.

„Имахме късмет, че поехме по пътя, по който поехме, когато трябваше“, каза г-н Кочхар. „Това е индустрия, която изисква, както и производството на батерии, така и доста капитал.“

Рециклирането на батерии все още е сравнително ново в Северна Америка, но по-развитите компании в чужбина биха могли да подскажат какво предстои да се случи. В Китай например има много рециклиращи предприятия, но има недостиг на материал.

„Те имат твърде голям капацитет и твърде малко батерии за рециклиране“, казва Ханс Ерик Мелин, който е основал консултантската фирма Circular Energy Storage, специализирана в пазара на стари литиево-йонни батерии. „Мисля, че точно с такава ситуация ще се сблъскаме както в Европа, така и в Северна Америка.“

Може да са необходими много години, за да се превърне рециклирането в процъфтяваща индустрия в Съединените щати. По пътищата се движат сравнително малко електромобили и повечето от тях са нови. Смартфоните, лаптопите и другата електроника също съдържат литиево-йонни батерии, но те се събират трудно, а и не са достатъчно, за да задоволят нарастващите нужди на автомобилната индустрия.

Но законодателите и екологичните групи искат рециклирането да започне бързо, за да се намалят въглеродните емисии, да се предпази страната от прекомерна зависимост от чуждестранни производители и да се насърчи безопасното изхвърляне на батерии.

Законът за намаляване на инфлацията, подписан от президента Байдън през лятото, например изисква все по-голяма част от ценните минерали в батериите да се добиват в страната или от търговски съюзник, преди автомобилите да получат право на данъчни облекчения. А Европейският съюз изглежда е близо до изискването за минимално количество рециклирано съдържание във всички батерии за електрически превозни средства.

Засега рециклиращите предприятия са съсредоточени върху събирането на скрап от фабриките.

Батериите за електрически превозни средства могат да издържат от 15 до 20 години. Дори и тогава много батерии ще намерят втори живот – например за съхранение на вятърна и слънчева енергия за използване, когато няма вятър или слънце – преди да бъдат рециклирани.

„Дълго време няма да има много материал за рециклиране“, каза г-н Мелин. „И това очевидно е положително, защото основната причина е, че батериите са в автомобилите.“