



5xR - Jaskowiec

# Recykling to prestiż .....

Japonia posiada ok. 200 strzypiarek, a opłata recyklingowa pobierana jest od producentów samochodów.

- Podczas ubiegłorocznego wyjazdu możliwość zdobycia merytorycznej
- i praktycznej wiedzy o recyklingu pojazdów w Japonii mieli członkowie Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS). Odwiedzono kilka stacji demontażu w okolicy Tokio i Hiroszimy. Wyjazd realizowany był we współpracy

i na zaproszenie stowarzyszenia JEARA (JAPAN ELV RECYCLER'S ASSOCIATION), będącego odpowiednikiem FORS-u.

### Dopłaty do recyklingu

Przepisy o recyklingu pojazdów, tak jak w Unii Europejskiej,

określają warunki, jakie musi spełnić legalnie działająca stacja demontażu. Podobna jest również sprawozdawczość dla instytucji rządowych. Pozostałości powstałe po demontażu pojazdu, tak jak i u nas, trafiają do strzypiarek. Japonia posiada ich ok. 200. Kwestie dopłat do recyklingu uzależnione są od ilości nieszkodliwych poduszek powietrznych (ok. 15 dol./szt.) oraz ilości osuszonych instalacji klimatyzacyjnych (ok. 25 dol./szt.). Opłata recyk-

lingowa pobierana jest od producentów samochodów. Dla pojazdów luksusowych i o wysokiej DMC stosuje się opłatę podwyższoną.

Firmy poprzez recykling dążą do redukcji CO<sub>2</sub>. Sprzedawane części oznaczane są informacją o tym, o ile niższa jest emisja dwutlenku węgla przy zastosowaniu używanego elementu zamiast nowego. Podnoszenie świadomości klientów jest jednym z aspektów dbałości o środowis-



**ディーゼル噴射ポンプ**

**CO<sub>2</sub>削減量**  
**17.0kg**

新品部品参考価格  
¥258,000  
リサイクル部品参考価格  
¥35,000~  
Ver.09.08

- Sprzedawane części oznaczane są informacją o tym, o ile niższa jest emisja dwutlenku węgla.



ko. W Japonii recykling to prestiż.

Obecnie średni wiek auta to 14 lat, a do niedawna wynosił on 10 lat. Około 90% pojazdów staje demontażu pozyskują od firm ubezpieczeniowych, z salonów samochodowych i warsztatów. Tylko niewielka ilość pochodzi od osób fizycznych. Pomiedzy stacjami istnieje bardzo duża konkurencja. Cena zakupu auta „surowcowego” waha się od 100 do 500 dol. Utwierdza to w przekonaniu, że pozyskanie samochodu do demontażu na tamtejszym rynku wcale nie jest łatwiejsze niż w Polsce.

## Demontaż

Odwiedzone firmy różnią się pod względem prowadzonej działalności. Jedne skupiają się na odzyskiwaniu surowców, inne większy nacisk kładą na pozyskiwanie części do powtórnego użycia.



- Wyposażenie stacji w maszyny i urządzenia, jak i sposób demontażu w porównaniu do polskich rozwiązań nie zaskakują.

Zarówno wyposażenie stacji w maszyny i urządzenia, jak i sposób demontażu w porównaniu do polskich rozwiązań nie zaskakują.

Przed demontażem pojazd sprawdzany jest pod kątem odzyskania części do powtórnego użycia. Elementy oświetlenia, „praca” silnika czy sprawność układów elektronicznych, podobnie jak w Pols-

ce, oceniane są „na samochodzie”, pod warunkiem że auto nie uległo zbyt dużym uszkodzeniom i taka weryfikacja jest w ogóle możliwa. Przeprowadzone w ten sposób testy pozwalają określić funkcjonalność części, które po zdemontowaniu i zapakowaniu stają się pełnowartościowymi produktami.

## Sprzedaż części

Jedna z odwiedzonych stacji demontażu prowadzi regenerację akumulatorów, które, trafiając do sprzedaży, opatrzone są informacją na temat napięcia, gęstości i oporu wewnętrznego. Do sprzedaży części przeznaczonych do powtórnego użycia firmy wykorzystują system komputerowy, który pozwala im na zlokalizowanie elementów w magazynie oraz uzyskanie wszystkich informacji o ich stanie po regeneracji i kontroli jakości.



- Każda część jest starannie zapakowana i oznaczona.

i kosztownego magazynowania. Sam sposób przechowywania również zasługuje na uznanie. Każda część jest starannie zapakowana i oznaczona. W efekcie powstaje wrażenie, że znajdujemy się w magazynie części nowych, a nie używanych.

## Szacunek do pracy

Wizytówką firmy niewątpliwie są jej pracownicy. Wejście do firmy Europejczyków nieco zaskoczyło załogę. Byliśmy witani tradycyjnym ukłonem i serdecznym uśmiechem. Jednakowe białe-czarne stroje dodają powagi wykonawcom, a skupienie i zaangażowanie w pracę to świadectwo należytego dla niej szacunku. Praca jest dla Japończyka niezwykle ważna. Pracownik potrafi poświęcić jej nawet kilkanaście godzin dziennie kosztem swojego życia osobistego i rodzinnego. Tak samo ważne są dobre relacje z przełożonymi. Do pracy nikt się nie spóźnia.

Dbłość o środowisko widać również w codziennym życiu. Japończycy niczego nie marnują. Wszystko można wykorzystać lub przetworzyć na coś użytecznego. Nie jest to jedynie wynikiem rządowych nakazów czy zakazów, lecz głębokiego zakorzenienia w kulturze i świadomości.

Wizyta w Japonii w pewien sposób leczy z kompleksów polskich

recyklarów. Sama technologia demontażu jest taka sama jak w Europie, co w pewien sposób potwierdza, że na określonych etapach rozmontowywania niemożliwe jest zastąpienie pracy człowieka maszyną. Podpatrzyliśmy jednak kilka rozwiązań dotyczących zwłaszcza organizacji pracy, jakości części czy sposobu magazynowania. Dbłość o środowisko w Japonii jest imponująca i z pewnością warta poświęcenia jej uwagi w odrębnym artykule.

Wizyta w odległej kulturowo i terytorialnie Japonii daje poczucie, że recykerzy z obu krajów wspólnie wykonują wielką pracę na rzecz ochrony środowiska. Skutkuje to obowiązkiem szerzenia tej świadomości w naszym kraju. Być może w niedalekiej przyszłości pojawi się przekonanie, że wyeksploatowany pojazd musi trafić do legalnej stacji demontażu, bo inny sposób postępowania zagraża środowisku. Marzeniem jest, że będzie to podyktowane nie tylko obowiązkiem ustawowym, ale wewnętrzną potrzebą i przejawem dbałości o środowisko, w którym wszyscy żyjemy.

Na koniec westchnienie o zwyczaj, który z pewnością wszyscy chcieliby przenieść do swoich firm w Polsce: „Japoński pracownik nigdy nie opuszcza firmy, jeżeli jego szef jest jeszcze w pracy”.