

МЕДИА МОНИТОРИНГ

25 АВГУСТ 2025 г.



Българска
Асоциация по
Рециклиране

Член на:



Bureau of
International Recycling



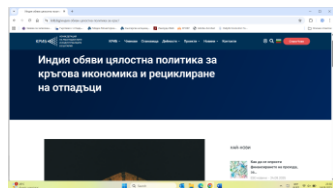
БЪЛГАРСКА
СТОПАНСКА
КАМАРА
съюз на българския бизнес



Източник: КРИБ

Заглавие: Индия обяви цялостна политика за кръгова икономика и рециклиране на отпадъци

Линк: <https://krib.bg/%D0%B8%D0%BD%D0%B4%D0%B8%D1%8F-%D0%BE%D0%B1%D1%8F%D0%B2%D0%B8-%D1%86%D1%8F%D0%BB%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D0%B7%D0%B0-%D0%BA%D1%80%D1%8A%D0%B3/>



Текст: Кабинетът на Андхра Прадеш, председателстван от главния министър Н. Чандрабабу Наиду, одобри първата в историята цялостна политика на държавата за кръгова икономика и рециклиране на отпадъци за 2025-2030 г. Този ход позиционира Андхра Прадеш като пионер в прехода на Индия към устойчивост.

Политика, предназначена за трансформация "от отпадъци към богатство"

В рамките на инициативата Swarna Andhra 2047 политиката има за цел да предефинира отпадъците като ресурс. Той въвежда двустепенен инфраструктурен модел, обхващащ както градските, така и селските райони, насърчава индустриалната симбиоза и създава интерактивни табла за кръгова икономика. Специални групи ще следят и ръководят изпълнението.

Стимул за ММСП и местните икономики

Основната цел е да се катализира създаването на микро, малки и средни предприятия (ММСП), които превръщат отпадъците в ценни продукти. Държавните служители смятат, че това може да доведе до хиляди нови ММСП, генериращи работни места, като същевременно укрепват местните икономики.

Големи инвестиции в инфраструктура и последователно почистване на отпадъци
Държавата е отпуснала ₹904 крори* (около 9 млрд.) за модернизиране на инфраструктурата в региона Амаравати, подобряване на пътищата, водните системи и обществените услуги, което ще подпомогне преработката на отпадъците. По-ранните усилия включваха изчистване на стари отпадъци – ₹62.4 крори бяха пренасочени за проекти за биоремедиация и рекултивация на земята, превръщане на стари сметища в използвана земя и възстановяване на ресурси като строителни инертни материали или гориво, получено от отпадъци.

Агресивни срокове за целите без отпадъци

Андхра Прадеш си постави амбициозен краен срок – до края на 2025 г. районът има за цел да изчисти 85 милиона тона стари отпадъци и да управлява 20 милиона тона нови отпадъци. На ключови места са планирани шест нови инсталации за производство на енергия от отпадъци, които да осигурят пълна обработка на твърдите битови отпадъци.

Подкрепа за промяна на поведението и отчетност

За да се изгради обществена информираност и да се стимулират действията, правителството ще стартира наградите „Swachhata“, за да стимулира чистотата в общините. Инспекциите на съоръженията за производство на пластмаса гарантират, че се прилагат забрани за пластмаса за еднократна употреба.

Икономическо въздействие и оценки на растежа

Длъжностните лица прогнозират, че политиката ще увеличи държавния брутен вътрешен продукт с ₹15 000 крори всяка година, ще генерира 3 000 крори приходи от ДЦК (данъци и такси), ще създаде 100 000 преки работни места и ще стимулира направата на 10 000 нови микропредприятия.

План за устойчиво управление

С широкообхватния си обхват от инфраструктурни инвестиции до регулаторно прилагане и икономически стимули, политиката на Андхра Прадеш създава мощен прецедент. Тя полага основите за мащабируеми, приобщаващи кръгови икономики в цяла Индия.

Източник: Инвестор

Заглавие: Колко въглерод се отделя при производството на батерии?

От веригата на доставки през използваната енергия и методите на рециклиране – нов анализ изтъква предимствата при оптимизирането на всички процеси

Линк: <https://www.investor.bg/a/447-analizi/417845-kolko-vaglerod-se-otdelya-pri-proizvodstvoto-na-baterii>



Текст: Въглеродният отпечатък при електромоделите е свързан предимно с батериите. Но колко въглероден диоксид всъщност се генерира при производството на батерии и има ли разлики между използваните суровини и химически формули? Нов анализ, цитиран от Electrive, хвърля светлина по темата.

Добре известно е, че електрическите автомобили произвеждат по-високи нива на еквивалент на въглероден диоксид по време на производството. Също така е добре известно, че те бързо компенсират този отпечатък поради липсата на двигател с вътрешно горене. Точният период за това компенсиране, разбира се, зависи от използваното електричество при зареждане – колкото по-екологично е то, толкова по-добре.

В подробен анализ на жизнения цикъл от юли Международният съвет за чист транспорт (ICCT) изчислява, че са нужни около 17 000 километра, при които един електрически автомобил средно компенсира своите производствени емисии. С всеки следващ километър колата увеличава климатичното си предимство пред двигателите с вътрешно горене.

В началото на август BMW предостави специфични данни за конкретен модел : Ако новият iX3 50 xDrive се зарежда с енергия в Европа, той ще компенсира своите производствени емисии след около 21 500 километра в сравнение със подобен модел с двигател с вътрешно горене. Ако електричеството обаче не идва от европейската мрежа, а изключително от възобновяеми източници, като например собствената фотоволтаична система на покрива на автомобила, компенсирането на емисиите идва само след 17 500 километра.

Колко въглерод произвежда батерията?

Тези стойности обаче се отнасят за цялото превозно средство, така че фактори като разход на гориво по време на работа, източник на суровини и самото производство на автомобила също играят роля – не само батерията. Но откъде точно идват емисиите на въглероден диоксид по време на производството на батерии?

Проучване анализира най-важните източници на емисии по веригата на създаване на стойност – от добива на суровини през производството до рециклирането. Експертите на P3 са идентифицирали „възможности за

значително намаляване“ на отпечатъка. Ако процесите бъдат оптимизирани, емисиите от производството на батерии биха могли да паднат от сегашното ниво от приблизително 55 кг еквивалент на въглероден диоксид на киловатчас ($\text{CO}_2\text{e/kWh}$) до около 20 кг $\text{CO}_2\text{e/kWh}$.

P3 се фокусира върху двата елемента, които в момента са най-актуални в батерийната индустрия: литиево-желязо фосфатните (LFP) клетки и литиево-йонните клетки със смес от никел, манган и кобалт.

„Въпреки че двата типа клетки са от съществено значение за производството на батерии, те се различават значително по отношение на устойчивостта и екологичната съвместимост“, изтъкват експертите.

Разликите са очевидни при необходимите суровини и веригата на доставки. Докато LFP клетките изискват „само“ литиев карбонат от Чили и железен фосфат от Китай, другите се нуждаят от литиев хидроксид и никел от Австралия, кобалт от Конго и манган от Южен Китай, за да бъдат транспортирани до преработвателния завод – който и в двата случая се намира в Китай.

Разликите обаче не се крият само в транспортните маршрути на суровините до фабриката за катоден материал. Литиевият хидроксид, необходим за литиево-йонните клетки, се получава от енергоемка преработка на руда, докато литиевият карбонат за LFP клетките идва от Южна Америка, където литиевата саламура се преработва с помощта на слънчева енергия.

Един ключов фактор за по-нататъшно намаляване на емисиите на въглероден диоксид е използването на възобновяема енергия в преработката и веригата на доставки. Ако активните материали на катода се преработват само чрез възобновяема енергия, отпечатъкът може да се намали с 37 на сто за литиево-йонните клетки и с 33% за LFP аналозите.

Факторът „Рециклиране“

Емисиите на въглероден диоксид и процентът на рециклиране зависят изключително много от използвания процес. Тук е представен широк диапазон, от 3,6 кг CO_2e на килограм рециклиран материал със степен на рециклиране от 70% до най-лошия сценарий от 12,8 кг $\text{CO}_2\text{e/kg}$ със степен на рециклиране само от 25%.

Налице са многобройни лостове за по-зелено производство на батерии – и по този начин допълнително увеличаване на климатичното предимство на електрическите автомобили пред двигателите с вътрешно горене. Те включват регулаторни въпроси, като например паспорта на батериите, който помага за проследяване на веригите на доставка и по този начин оптимизиране на емисиите.

Ключът е в използването на възобновяеми енергийни източници в колкото се може повече етапи на обработка и производство, както и в транспорта между тях. Иновативните методи на производство могат да помогнат за намаляване на потреблението на тази чиста енергия, както и съвременните, ефективни производствени машини, изградени, където е възможно, с вторични суровини.

И макар самото рециклиране да генерира емисии на въглероден диоксид по време на процеса, то допринася за намаляване на въглеродния отпечатък на материали като литий и кобалт в следващото поколение батерии.

Източник: Дарик

Заглавие: Човек облича дадена дреха едва 10 пъти преди да я хвърли, текстилни сметища се забелязват от космоса

80% от отпадъците от облекло попадат на сметища или се изгарят директно. само 12% се използват повторно, а 1 на сто се рециклират в нови влакна

Линк: <https://novinata.bg/regiona/zapochnaha-informacionni-sresthi-po-selata-za-razdelno-sabirane-na-otpadacite/>



Текст: Всяка година в световен мащаб около 120 милиона тона дрехи се превръщат в отпадъци – количество, което би могло да запълни изцяло повече от 200 футболни стадиона с олимпийски размери. Данните са от нов анализ на консултантската компания "Бостън кнсълтинг груп" (Boston Consulting Group – BCG), посветен на състоянието на текстилната индустрия.

Според експертите на компанията при реализиране на системни подобрения степента на рециклиране може да се увеличи до над 30 процента. Това би довело до производство на нови влакна със стойност на суровините, надхвърляща 50 милиарда долара.

Голяма част от дрехите, които се изхвърлят, почти не са били носени. По данни на компанията купувачите обличат дадена дреха средно между седем и десет пъти, преди да я изхвърлят. Впоследствие 80 процента от отпадъците от облекло попадат на сметища или се изгарят директно. Едва 12 процента се използват повторно, а само около 1 процент се рециклират в нови влакна. Една от основните пречки за рециклирането е, че много от дрехите се изработват от смесени материали, чиито компоненти е трудно да се разделят с настоящите технологии.

Анализ от миналата година на екологичната организация "Чейнджинг Маркетс Фоундейшън" (Changing Markets Foundation) установява, че модната индустрия произвежда все по-големи количества нискокачествен текстил от синтетични влакна. Тези влакна се изработват от изкопаеми горива и са сред основните източници на микропластмаса.

От една страна изключително ниският процент на рециклиране е сериозен екологичен проблем, тъй като над 90 процента от емисиите на въглероден диоксид в модната индустрия произлизат от добива и обработката на нови суровини. От друга страна той представлява и икономическа дилема – материалната стойност на изхвърлените текстилни изделия се оценява на 150 милиарда долара годишно.

Затова консултантската компания подчертава, че развитието на кръговата икономика в текстилната промишленост не бива да бъде само визия за бъдещето, а наложителен ход както от екологична, така и от икономическа гледна точка. Необходими са решения на ниво цяла индустрия, които да направят рециклираните материали по-достъпни за производители и потребители. Сред посочените възможности са опростени системи за обратно приемане на дрехи, нови технологии за сортиране и химическо рециклиране, които биха улеснили преработката на смесени тъкани.

Прогнозите на "Бостън кнсълтинг груп" са, че ако сегашните тенденции се запазят, до 2030 г. годишният обем на текстилните отпадъци може да надхвърли 150 милиона тона – достатъчно, за да се запълнят 260 футболни стадиона.

В северната част на Чили купчините изхвърлени дрехи вече са толкова големи, че могат да бъдат забелязани от космоса, посочват анализаторите.

Често употребяваните дрехи се изнасят към африкански държави като Гана и Кения, но значителна част от тях в крайна сметка също се озовават в огромни сметища.

Източник: Mediamall

Заглавие: Гилбърт, робот-риба, който революционизира почистването на водите

Линк: <https://mediamall.info/news/gilbart-robot-riba-koito-revolucionizira-pochistvaneto-na-vodite-48063news.html>



Текст: Гилбърт е иновативен 3D-принтиран робот-риба, създаден от студентката Елинор Макинтош от Университета на Съри в Англия. Този механичен плувец с размер на съомга е проектиран да имитира движенията на истинска риба, но с важна мисия - да почиства замърсените води от микропластмаса. Вместо да се храни с храна, Гилбърт "поглъща" пластмасови частици чрез специални мрежести хриле, които улавят дори най-дребните фрагменти – до 2 милиметра. Уловените отпадъци се съхраняват във вътрешен контейнер за по-нататъшен анализ и рециклиране, предоставяйки ценни данни за нивата на замърсяване.

Идеята за Гилбърт възниква през лятото на 2022 г. по време на конкурса по естествена роботика в университета, организиран от д-р Робърт Сидал. Сред стотици предложения, дизайнът на Макинтош се откроява с имитиране на природните дизайни. Роботът е изработен от издръжливи, водоустойчиви материали, подходящи за 3D-печат, и включва био-вдъхновена опашка и перки за вълнообразно плуване. Допълнително, той свети в тъмното за по-добра видимост в мътни води.

Гилбърт е с отворен код – файловете за принтиране са безплатни на платформи като GrabCAD, което позволява на всеки да го създаде и персонализира. Това демократизира технологията, правейки я достъпна за екологични групи и

изследователи по света. Прототипите вече са тествани в езерата на Великобритания, където успешно събират микропластмаса, без да нарушават екосистемата.

Бъдещите планове включват подобрения като по-бързо задвижване, сензори за автономия и по-големи модели за океани. Гилбърт е доказателство, че студентските идеи могат да променят света – от класната стая към глобална борба срещу пластмасовото замърсяване. С над 170 трилиона пластмасови частици в океаните, такива иновации са от съществено значение.