



PROF. DR.-ING. GISELA LANZA
Intézet Igazgató - Termelési Rendszerek
Karlsruhe Technológiai Intézet (KIT)
wbk Gyártástechnológiai Intézet



DR. THILO GRESHAKE
Autóipari partner
STAUFEN.AG

SZERVEZET ÉS VEZETÉS

ZÖLD ÁTALAKULÁS AZ AUTÓIPARBAN: "NAGY A NYOMÁS AZ ELLÁTÁSI LÁNC ELEJÉN"





"Az autóiparban zajló zöld átalakulásról szóló éves tanulmányunk (Green Transformation in the Automotive Industry) egyértelműen kimutatja, hogy az iparág mennyire komolyan közelíti meg ezt a témakört. **Ez az átalakulás főként a beszállítók számára jár nagyobb mértékű erőfeszítéssel, mint valaha."**

DR. THILO GRESHAKE
STAUFEN.AG



A DR. THILO GRESHAKE-KEL, A STAUFEN AG AUTÓIPARI MENEDZSERÉVEL FOLYTATOTT INTERJÚBAN PROF. DR.-ING. GISELA LANZA AZ AUTÓIPAR JELENLEGI ÁLLAPOTÁT BONCOLGATJA KLÍMAVÉDELMI SZEMPONTOKBÓL, EMELLETT FELVÁZOLJA A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEKET. A KARLSRUHE TECHNOLÓGIAI INTÉZET (KIT) TERMELÉSI RENDSZEREINEK IGAZGATÓJA EZEN FELÜL A KLÍMABARÁT TERMELÉS SZEMPONTJÁBÓL MÁS TÉNYEZŐKET IS KIEMEL.

Prof. Lanza, a mi tanulmányunk (Green Transformation in the Automotive Industry 2021) alapján az iparág haladást mutat a zöld átalakulás útján. Ön is így látja ezt?

Igen, azonban jelenleg kizárólag a lineáris erőforrásokon és az energiatermelésen van a hangsúly - nevezetesen a CO2 semlegességen a termelési láncon belül, az eredeti berendezés gyártójától (OEM) a X. szintig, valamint mindennek a tiszta módon történő dokumentálásról.

Mennyire működik ez jól?

A beszállítók meglepődtek, hogy a témakör milyen gyorsan előretört és hogy milyen hamar elvárták tőlük a CO2 kompenzálását. Természetesen számos beszállítót ez felkészületlenül érintett, ahogyan más tényezők is; ugyanis korábban nem álltak rendelkezésre erre vonatkozó egyértelmű szabványok, így teljesen eltérő tényezők kerülnek egymással összevetésre. Továbbá azt is egyértelműen szabályozni kell, hogy kinek milyen adatszolgáltatási kötelezettsége van. Mindezek ellenére bizakodó vagyok és úgy vélem, hogy ez megfelelően ki fog alakulni az autóiparban.

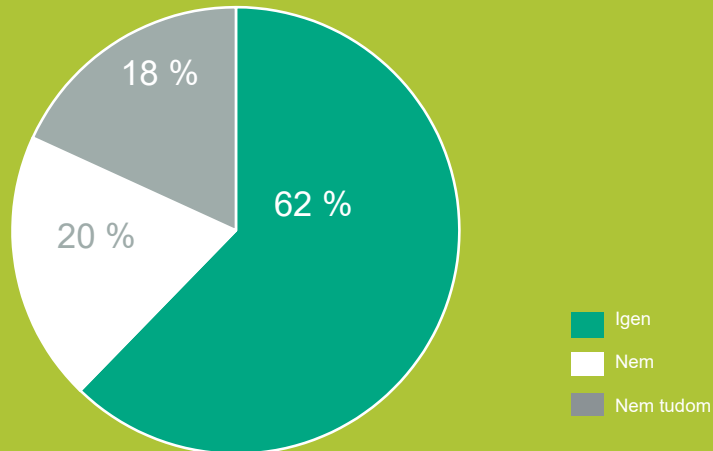
Az iparág egy világos hierarchiára van felépítve: amennyiben az OEM-eknek szükségük van valamire, azt beszerzik. Jelenleg nagy a nyomás az ellátási lánc elején, ugyanis pillanatnyilag ott a legnagyobb az elmaradás.

Ugyanakkor jellemzőnek tartja a nagymértékű tétlenséget és szkepticizmust az iparágon belül, főként a CO2 semlegesség miatt?

Ez így van, mivel bizonyos cégek szerint a témakör nincs logikusan átgondolva. Nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy egyes beszállítók mindössze 2-3%-os EBIT szintet érnek el. Ezeknek a beszállítóknak nincs idejük sem a témakörrel foglalkozni, sem pedig biztosítani a megfelelő átláthatóságot az energiahatékonyság és megtakarítás terén - számukra jelenleg a túlélés a legfontosabb tényező. Fel kell tennünk magunknak a kérdést: mi történik azokkal a cégekkel, akik nem rendelkeznek megfelelő ökológiai mérlegekkel? Elegendő-e ezeknek a cégeknek a pénzügyi hatáskörük az alkalmazkodáshoz? Amennyiben szükséges, hogyan segíthetünk rajtuk?



Történt ökológiai fejlesztő intézkedés az Ön környezetében az elmúlt három hónapban?



RENGETEG A TENNIVALÓ: A ZÖLD ÁTALAKULÁST AZ AUTÓIPAR PÉLDÁZZA.

Ez nem csupán a lánc elején található kisebb beszállítókat érinti; az aktuális klímapolitikai tevékenységek súlyos kihívásokat jelentenek a nagy cégek számára is. Mindez csupán a folyamat kezdete, ugye?

A kutatás során jóval előrébb tervezünk. Én jelenleg a körforgásos gazdaság témakörére összpontosítok. A körforgásos gazdaság egy olyan témakör, amivel a legtöbb cég egyelőre még nem foglalkozott. Az aggodalom olyan nyersanyagokra vonatkozik, mint például a lítium. Ezt a földből nyerjük ki, ezért a készletek mértéke véges. De tényleg ki akarjuk bányászni a rendelkezésre álló lítium mennyiség teljes egészét, csakis azért, mert az az akkumulátorok gyártásához elengedhetetlen? Az akkumulátor és üzemanyagcella szektorokban szerencsére a cégek már elkezdtek megfontolni a körforgásos modellek alkalmazását.

Történik bármi egyéb ezen a területen kívül?

Sajnos nem, az 1980-as évekhez képest sokkal gyorsabban távolodunk a körforgásos gazdaságtól. Régebben az elektromos alkatrészek meghibásodás esetén javíthatók voltak. Manapság a használt készülékekhez hasonlóan mind a szemétben végzik.

Az újragyártás terén sem értünk el semmilyen mértékű haladást. A folyamat részeként a régi készülékeket visszaküldik a gyárakba, ahol azokat megjavítják és ismét működőképessé teszik. Egy ilyen készülék általában 30%-kal olcsóbb egy új készülék árához képest. Ez a forgatókönyv főként az alacsony keresetű országokban valósul meg, összességében ritkán éri meg újragyártani. Az ilyen termékek nem versenyképesek a feketeipari vagy az olcsó ázsiai termékekkel szemben.

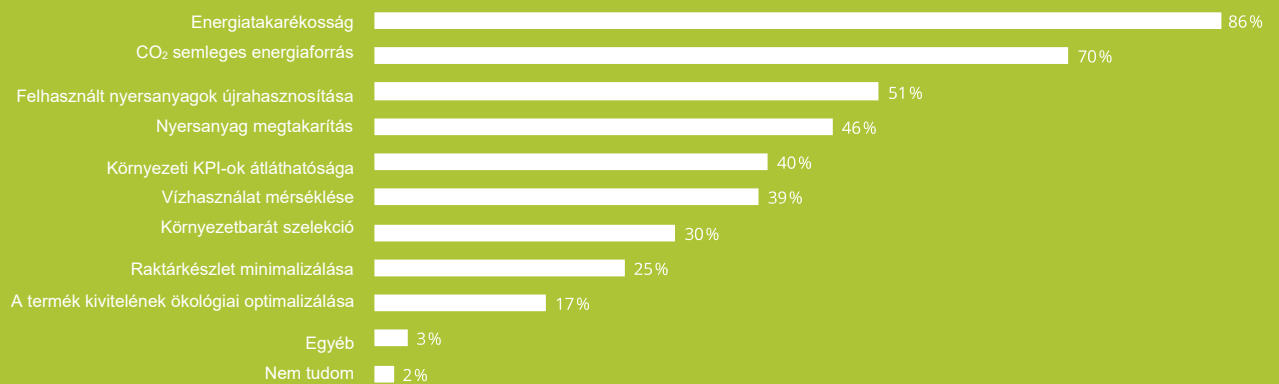
Hogyan lehetne a körforgásos gazdaság működőképes?

A gazdaság és az ökológia nem két egymással ellentmondásos tényező. Amennyiben elérhetővé válnak a cégek számára megfelelő, fenntartható körforgásos modellek, cselekedni fognak. Ezért szükséges, hogy az európai szintű jogalkotás megbízható keretrendszert és követelményeket hozzon létre a körforgásos gazdaság számára.



Az alábbi ökológiai célok közül melyeket követi az Ön vállalata erőforrás-használati szempontból?

AZ ENERGIATAKARÉKOSSÁG ÉS A CO₂ SEMLEGES ENERGIAFORRÁSOK A LEGFONTOSABB SZEMPONTOK.



SZERVEZETI ÉS VEZETÉSI



KÖRFORGÁSOS GAZDASÁG



További információ a Green Transformation (Zöld átalakulás) c. tanulmányról:
www.en.staufen.ag/study-green-transformation-2021