

## USA I EUROPA OBAWIAJĄ SIĘ BRAKU MATERIAŁÓW DO BATERII LITOWO-JONOWYCH

---

Producenci motoryzacyjni i domy handlowe ze Stanów Zjednoczonych i Europy wyrażają coraz większe obawy o przyszłe zasoby materiałów niezbędnych do rosnącej produkcji baterii do samochodów elektrycznych - podał serwis Automotive News.

Jak zauważył dyrektor generalny Clean TeQ Sam Riggall, ponad kilkanaście grup wyraziło już zainteresowanie nabyciem 50 proc. udziałów w australijskim projekcie Sunrise nikiel-kobalt-skand. Wśród nich znalazły się firmy z regionów, które do niedawna nie przejawiały zapału do współpracy w obszarze dostaw surowców. "W ciągu ostatnich sześciu miesięcy sytuacja zmieniła się dość dramatycznie" - podkreślił Riggall.

Niemiecki koncern motoryzacyjny Grupa Volkswagen zamierza kupić ogniwa bateryjne za 50 mld euro. Jako partnerów strategicznych określił szwedzkie Northvolt, chińskie CATL oraz koreańskie SKI, LG Chem oraz Samsung SDI. Rządy Niemiec i Francji zadeklarowały natomiast finansowanie i polityczne wsparcie dla wysiłków na rzecz pobudzenia europejskiego przemysłu produkcji baterii.

Według danych agencji Bloomberg w USA liczba pojazdów napędzanych akumulatorami elektrycznymi dostępnych w sprzedaży podwoi się do końca 2021 r.

Clean TeQ w zeszłym miesiącu wyznaczył Macquarie Group do przeprowadzenia procesu znalezienia partnera do projektu Sunrise. Ostatecznych ofert na udział w projekcie australijski koncern będzie poszukiwać do końca września i dążyć do zakończenia sprzedaży przed końcem roku.

Przewiduje się, że do 2025 r. zmniejszy się kontrola Chin nad rynkiem produkcji ogniw litowo-jonowych dla akumulatorów, ponieważ nowe moce produkcyjne powstaną w pobliżu największego popytu - w USA i Europie - wynika z majowego raportu należącej do Bloomberg organizacji New Energy Finance (BNEF). Analitycy BNEF przewidują również, że wkrótce rynek może napotkać niedobór siarczynu niklu. Natomiast w 2025 r. zapotrzebowanie na kobalt może osiągnąć poziom globalnej podaży.

Skala planowanych w tym obszarze inwestycji oznacza, że zarówno producenci samochodów, jak i powiązane z nimi branże w Europie i Ameryce Północnej koncentrują się na sposobach zabezpieczenia przyszłych dostaw niklu o jakości pozwalającej na wykorzystanie go w bateriach samochodowych i zapewnienie wystarczającej ilości kobaltu po skurczeniu się rynku w latach 2021-2022 - wskazał Riggall.

Clean TeQ od 2022 r. chce rozpocząć komercyjną produkcję w ramach projektu Sunrise, z prognozowanym funkcjonowaniem kopalni przez ponad 40 lat. (PAP)