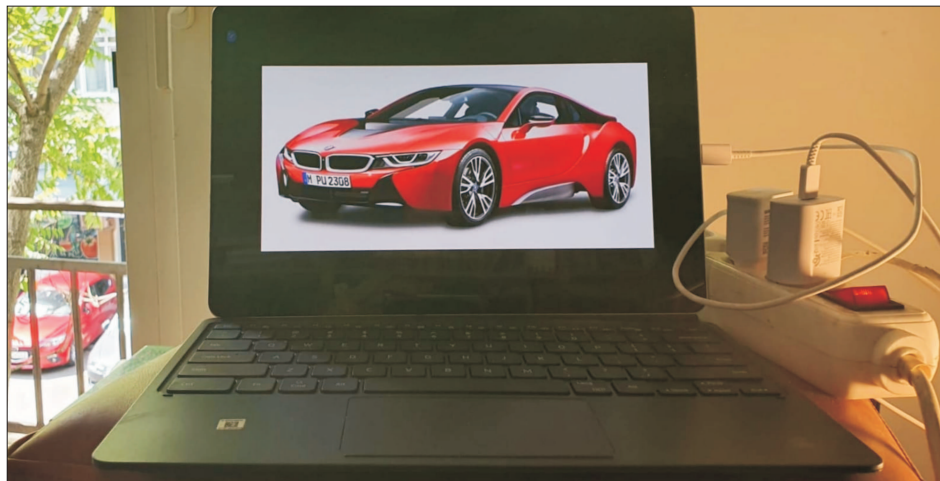


Mai săracă în materii prime, producția europeană de mașini electrice este copleșită de cea chinezească

● Raport ECA: UE - dependentă de importul materiilor prime necesare producției de baterii ● 99% din grafitul necesar UE pentru producția de baterii provine din import ● Din grafitul importat, 40% ajunge în UE din China ● 87% din cantitatea importată de litiu provine din Australia, iar 68% din cantitatea necesară de cobalt provine din Republica Democrată Congo



Fotografie de MAKE

CORRESPONDENȚĂ DIN PARIS

Tot mai multe fabrici de baterii pentru mașini electrice își deschid porțile

Salonul "VIVA TECH" de la Paris (14-17 iunie) a devenit, anul acesta, "the place to be" pentru start-up-urile din domeniul noilor tehnologii, în competiția directă cu CES - Las Vegas, iar invitatul de onoare al acestei ediții a fost Elon Musk, care a s-a lansat (și) în domeniul implanturilor cerebrale. Inevitabil, subiectul "TESLA" a fost evocat, legat de investițiile în bateriile litium-ion pentru vehicule electrice în lume: societatea are deja trei "Giga factory" (de minim 150 ha fiecare) - în SUA, în China și în Germania și a patra este prevăzută în Mexic (programată a fi cea mai mare fabrică din lume), dar concurența se organizează din ce în ce mai mult în Europa, mai ales în Franța, unde patru proiecte sunt deja lansate în nordul țării (în așa-zisa "vale a bateriilor"). I. ACC (Automotive Cells Company) a investit (cu ajutorul statului francez) în orașul Lens-Douvain aproape 2 miliarde euro într-o fabrică de baterii inaugurată în această lună (capacitate inițială = 13 GWh, potențial = 40 GWh), pentru a echipa peste 500.000 de vehicule anual. (M.C.)

(continuare în pagina 3)

Uniunea Europeană riscă să rămână în urmă în eforturile sale de a deveni un „motor” al sectorului bateriilor la nivel mondial, din cauza dependenței sale majore privind importul materiilor prime necesare, se arată într-un raport publicat, aseară, de Curtea Europeană (ECA - Curtea Europeană de Audit).

Prin urmare, eforturile UE de a-și dezvolta capacitățile de producție de baterii ar putea să nu fie suficiente pentru a face față unei cereri tot mai

mari, ceea ce înseamnă că există riscul de ratare a obiectivului stabilit pentru anul 2035 de a ajunge la emisii zero în sectorul automotive, avertizează auditorii.

Aproape 1 din 5 autoturisme noi înregistrate în UE în 2021 se încăleau la o priză electrică, iar vânzarea de mașini noi alimentate cu benzină și motorină urmează să fie interzisă începând din 2035. Astfel, bateriile au devenit un imperativ strategic pentru UE. Or, industria bateriilor în Europa a rămas în urma concurenților săi mondiali, în special China, care îi corespunde 76% din capacitatea de pro-

ducție mondială.

„UE nu trebuie să ajungă cu bateriile într-o poziție de dependență așa cum s-a întâmplat cu gazele naturale; este în joc suveranitatea sa economică. Prin planul său de a înceta vânzarea de mașini noi alimentate cu benzină și motorină până în 2035, UE pariază enorm pe baterii. Dar este posibil să întâmpine probleme, din perspectiva accesului la materii prime, a atractivității pentru investitori și a costurilor”, a declarat Annemie Turtelboom, membru al Curții de Conturi Europene, care a condus echipa de audit. Capacitatea UE de producție a ba-

terilor se află într-o dezvoltare rapidă și ar putea crește de la 44 gigawați/oră în anul 2020 la 1200 gigawați/oră până în anul 2030. Totuși, această previziune nu este în niciun fel garantată și poate fi periclitată de factori geopolitici și economici, arată raportul ECA.

În primul rând, producătorii de baterii ar putea abandona UE în favoarea altor regiuni, în special SUA, care le oferă stimulente puternice. Spre deosebire de UE, SUA subvenționează în mod direct producția de minerale și de baterii, precum și achiziționarea de vehicule electrice, atât timp cât acestea și componentele acestora sunt fabricate

în această țară.

În al doilea rând, UE este deosebit de dependentă de importuri de materii prime, în special din câteva țări cu care nu are încheiate acorduri comerciale: 87% din importurile sale de litiu brut provin din Australia, 80% din importurile de mangan provin din Africa de Sud și din Gabon, 68% din importurile de cobalt brut provin din Republica Democrată Congo și 40% din importurile de grafit natural brut provin din China.

GEORGE MARINESCU
(continuare în pagina 3)

Cine ajută Rusia?

Observăm că, de la o vreme, știrile despre invazia rusă în Ucraina au început să urmeze un anumit tipar... Ucraina susține că... Rusia a declarat, prin purtătorul de cuvânt... Armele occidentale... pierderi pe front” - și cam atât. Mai nimic despre misterul întregii afaceri: cum Rusia a reușit să supraviețuiască sancțiunilor occidentale.

În primele săptămâni de când Putin a ordonat trupelor sale să avanseze spre Kiev, sancțiunile au curs la vale mai ceva ca apele fluviului Volga. Spre exemplu, când băncile rusești au fost excluse din sistemul Swift, mulți au crezut că aceasta va fi o „nucleare” care va dezorganiza economia rusească. Vedea la televizor rafturi goale în magazinele din Moscova sau etichete cu prețuri care tot creșteau.

Cătălin Avramescu

Este clar că Rusia a învățat să ocolească multe piedici care i s-au pus în cale. Cum s-a ajuns aici? În mare parte, pentru că există firme și guverne care își bat joc de sancțiunile adoptate.

Desigur, sancțiunile au avut și vor avea efecte. Însă este clar că Rusia a învățat să ocolească multe piedici care i s-au pus în cale. Cum s-a ajuns aici? În mare parte, pentru că există firme și guverne care își bat joc de sancțiunile adoptate. Este momentul să le numim, pentru a fi în cunoștință de cauză atunci când trecem cu coșul prin supermarket sau când verificăm știrile internaționale.

Mai întâi, marile companii. Unele dintre acestea s-au retras ori și-au redus considerabil activitățile în Rusia.

Honda s-a retras discret și nu mai exportă nimic în Rusia. BMW i-a lăsat pe ruși fără piese. Google a blocat accesul la serviciile precum Waze sau YouTube. Printre firmele cu o reacție puternică se numără și Deutsche Telekom, General Motors, Panasonic, Samsung și Hyundai.

Altele însă au rămas. Cu maximă neînșinare. Alianțe este una dintre aceste firme. Cu toate că profilul obținut în Rusia reprezintă doar 0,2 la sută din profilul său global.

(continuare în pagina 9)

Bogații devin mai bogați, pe fondul dezvoltării inteligenței artificiale

Inteligența artificială a fost una dintre temele definitorii ale pieței de acțiuni din Statele Unite în acest an, sporind considerabil averile unor dintre cei mai bogați oameni din lume, conform Business Insider.

Interesul pentru ChatGPT, robotul ce pare că poate să livreze răspunsuri elaborate la întrebări despre aproape orice, s-a răspândit rapid pe piețe, investitorii de renume achiziționând acțiuni la companii despre care cred că pot pune umărul la dezvoltarea domeniului. Gigantii din tehnologie precum

Meta Platforms (fostul Facebook) și Nvidia au crescut puternic datorită boom-ului AI, la fel și Microsoft, Alphabet (societatea mamă a Google) și Oracle. În aceste condiții, fondatorii acestor companii, deja printre cei mai bogați oameni din lume, au devenit și mai bogați.

Acțiunile Meta urcaseră de la începutul anului până la finele săptămânii trecute cu 134%, atât datorită creșterii AI cât și reducerilor de costuri, context în care averea lui Mark Zuckerberg a urcat cu peste 57 miliarde de dolari, conform Bloom-

berg Billionaires Index, scrie Business Insider.

Larry Ellison, fondatorul Oracle, l-a înlocuit pentru prima dată pe Bill Gates, după ce averea sa a crescut cu 47 miliarde de dolari în 2023, datorită aprecierii cu 55% a acțiunii companiei. Gates a devenit mai bogat cu 24 miliarde de dolari în acest an, pe fondul creșterii acțiunilor Microsoft, gigantul tehnologic fiind o investiție preferată pentru figuri legendare de pe Wall Street, precum Stanley Druckenmiller. (A.L.)

(continuare în pagina 4)