

Статьи, аналитика

Рекомендуем прочитать

Полезная информация

Глоссарий

ДОБАВИТЬ САЙТ В ИЗБРАННОЕ

Яндекс.Новости

Главы Exxon, Shell и Total допустили возвращение цен

на нефть к \$100
 «Газпром экспорт» стал владельцем 100% акций Centrex
 Bloomberg: потребность Европы в российском газе растет на фоне сокращения запасов
 На Кубани тарифы на услуги ЖКХ вырастут с 1 июля в среднем на 4%
 «Газпром» отказался увеличить прокачку газа через Украину

Все новости на 17:27


 Интерпластика Meeting Point
 Екатеринбург

О НАС

РЕКЛАМОДАТЕЛЯМ

ПАРТНЕРЫ

НАПИСАТЬ НАМ

НА ГЛАВНУЮ

ПОДПИСКА НА НОВОСТИ


 Выставка НИЖНЕВАРТОВСК.
 НЕФТЬ. ГАЗ - 2021

[Главная](#) [Общество. Экология](#)

АРХИВ НОВОСТЕЙ

ИЮНЬ 2021		2021		2021		
ПН.	ВТ.	СР.	ЧТ.	ПТ.	СБ.	ВС.
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3



Утилизация батарей электромобилей - бомба замедленного действия?

Вместо ответственного планирования внедрения ВИЭ эколобысты уповают на директивные методы.

(18 июня 2021 09:52, ИА "Девон")

Политический выбор, сделанный властями развитых стран в пользу возобновляемых источников энергии, вдохновил инвесторов вкладывать средства в эти технологии. Однако, похоже, в способность выдержать конкуренцию с традиционными энергоносителями они верят все меньше и меньше, поэтому в ход идут нерыночные методы. При этом об отдаленных последствиях сегодняшних решений предпочитают не думать. Об этом – в статье Института развития технологий ТЭК (ИРТТЭК), подготовленной специально для Информагентства «Девон».

НЕ СОРВАТЬ АККУМУЛЯТОРНЫЙ БУМ

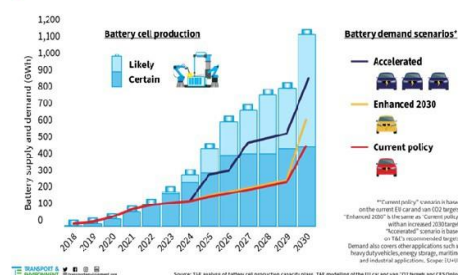
Ужесточить требования к содержанию углекислого газа в автомобильных выхлопах призвала в своем последнем докладе Европейская федерация транспорта и окружающей среды (Transport & Environment, T&E). В противном случае, предупреждают эколобысты, Евросоюз и Великобритания рискуют лишиться 27 млрд евро инвестиций в производство аккумуляторов.

«Директивные органы ЕС не могут обеспечить нормативную уверенность и гарантировать адекватный рынок для электромобилей, – объясняет Юлия ПОЛИСКАНОВА, старший директор T&E по автомобилям и e-mobility. – ЕС и Великобритания должны повысить стандарты выбросов CO2 в течение ближайшего десятилетия, чтобы не потерять миллиарды инвестиций и не сорвать аккумуляторный бум».

Электромобильный бум в Европе вызвал настоящую гонку среди производителей аккумуляторов. В настоящий момент на разных стадиях планирования и строительства находятся 38 мегапроектов общей стоимостью почти 40 млрд евро, способные производить более 1000 ГВт*ч аккумуляторной мощности в год. В том числе 17 проектов (25,5 млрд евро) уже подтверждены, 10, среди которых такие как Britishvolt в Великобритании, Italvolt в Италии, Фрейр в Норвегии, и Басквольт-Набатт в Испании, получили частичное финансирование, еще 11, в том числе четыре мегафабрики Volkswagen, были анонсированы, но затем «исчезли с радаров».

Сейчас судьба многих из этих проектов под вопросом. Внезапно выяснилось, что автовладельцы вовсе не готовы покупать электромобили теми же темпами, которыми производители хотели бы их продавать. Как показывает расчет T&E, «запланированное производство аккумуляторов может быть почти в три раза выше минимального спроса в 2025-2030 годах».

Battery supply and demand in Europe in the 2020s


 КОНФЕРЕНЦИЯ «РЫНОК
 НЕФТЕПРОДУКТОВ
 РОССИИ И СНГ». МОСКВА


Карта лояльности "Клуб чемпионов"


 Конференция GPTC
 Нефтегазохимия РФ и стран СНГ


Конференция "ЛУКОЙЛ-2021". Нижний Новгород.


[Выставка "Сахапромэкспо". Якутск.](#)

Источник: T&E

При действующих нормах выбросов потребность в батареях составит всего 174 ГВт*ч в 2025 году и вырастет до 485 ГВт*ч в 2030 году, когда, наконец вступит в силу более амбициозный стандарт. Это намного ниже ожидаемых 462 ГВт*ч емкости к 2025 году, которая вырастет до 1144 ГВт*ч к 2030 году, констатируют аналитики федерации.

Нормальная бизнес-логика в таких обстоятельствах требует рекомендации отказаться от вложений, которые не сулят ничего кроме убытков. Но у «зеленых» собственная гордость.

«Большая часть проблемы перепроизводства батарей может быть решена путем повышения целевого показателя сокращения выбросов CO₂ к 2025 году до 25% (с нынешних 15% – ред.) и установки дополнительного целевого показателя -40% для 2027 года (сейчас эти цифры -37,5% для легковых автомобилей и -31% для фургонов начиная с 2030 года – ред.)», – говорит Юлия Полисканова.

«ЗЕЛЕНЫЕ» СЕРТИФИКАТЫ ВДОБАВОК К УГЛЕРОДНЫМ КВОТАМ

За последнее время это уже не первая инициатива со стороны экологических лоббистов по введению новых обязательных нормативов, которые бы «стимулировали» потребителей и бизнес ускорить переход на энергию ВИЭ. Буквально на днях исследовательская группа REN21 выпустила доклад, где констатировала – за десятилетие 2009-2019 гг. доля ископаемого топлива в мировом энергобалансе практически не изменилась (80,3% против 80,2%), а доля ВИЭ увеличилась незначительно, несмотря на быстрые темпы роста (+5% ежегодно).

Однако вместо того, чтобы признать, что ВИЭ на данном этапе неспособны оперативно заменить традиционные источники и призвать их сторонников к более ответственному планированию, в ход снова предлагается пустить директивные методы. В частности, ввести обязательный минимум использования «зеленой» энергии (а точнее, покупки «зеленых» сертификатов, у которых есть все шансы стать новыми лидерами спекулятивного рынка наряду с углеродными квотами).

При этом не то, чтобы игнорируется, но отодвигается на второй план проблема утилизации батарей, которые рано или поздно придут в негодность. Вот, например, что говорит DW эксперт и старший партнер ведущей немецкой консалтинговой компании Roland Berger Вольфганг БЕРНХАРТ:

«В Европе, к примеру, пока еще слишком мало электромобилей и, соответственно, отработавших свой срок аккумуляторных батарей». По мнению Бернхарта, со всей остротой этот вопрос встанет в Европе не раньше 2028-2030 годов, когда начнут вырабатывать ресурс батареи, которые в ближайшие два-три года в массовом порядке начнут поступать на рынок.

Из этого делается вывод, что время для того, чтобы построить и запустить необходимые мощности по рециклингу, еще есть. Но если о планах наращивания мощностей по производству батарей мы слышим постоянно, то об инвестициях в их переработку новостей пока не поступало.

Между тем наглядным примером такого отношения могут служить лопасти ветрогенераторов. Неожиданно оказалось, что они не могут служить вечно. К 2023 году, по оценке Европейской ассоциации ветроэнергетики WindEurope, из эксплуатации будет выведено 14 тыс. этих деталей. При этом технологии их переработки, опробованные в лабораторных условиях, далеко не всегда масштабируемы для промышленного применения и экономически оправданны. Пока что значительная часть демонтируемых лопастей просто складывается до лучших времен. Но если пластик хотя бы экологически инертен, то склад отработавших свое аккумуляторов – настоящая бомба замедленного действия.

