

# О литијуму

## Contents

Тржишна цена литијума.....	1
Хоће ли и када цене литијума порасти, шта чинити са домаћим .....	1
Искуства светске аутомобилске индустрије.....	1
Утицај кинеских произвођача.....	2
Има ли шанси за домаћу аутомобилску индустрију .....	2

## Тржишна цена литијума

Потражња за литијумом је мања од очекиване, и зато је цена литијума за мање од 2 године опала преко 7 пута. У новембру 2022. године, тржишна цена једне тоне литијум карбоната била је блиска 75 000 евра, док је почетком августа 2024. године цена опала на свега 10 400 евра. Мале литијумске батерије се још увек користе у телефонима и рачунарима, али их у електричним аутомобилима постепено замењују много сигурније батерије без литијума.

## Хоће ли и када цене литијума порасти, шта чинити са домаћим

Директор компаније Стелантис предвиђа да ће за десетак година преовладати батерије са „другачијом хемијом“, што значи да ће потражња за литијумом усахнути свега 6 година после планираног отварања рудника у Јадру. То би на дужи рок обесмислило сваку експлоатацију литијума, а поготову експлоатацију која угрожава животну средину и кључне водоносне системе.

Уколико се за тридесетак година покрену прве електране на фузију, чији рад тражи изузетно велике количине литијума, цена литијума би могла стреловито порасти. У датим околностима, европске земље помно проучавају своја налазишта литијума. Преовлађује мишљење да би резерве литијума на територији ЕУ требало сачувати за наредне деценије, док би се тренутне потребе за литијумом (због градње батерија) задовоље јевтином експлоатацијом у земљама које толеришу депоније, испуштање воде из постројења и друга загађења која прате јевтино рударење.

Србија би требало да поступи једнако као и ЕУ. Домаћи литијум би требало сачувати за потребе фузионих електрана, које се могу појавити пред крај радног века рудника планираног у Јадру, до када би тамношње залихе биле исцрпљене. Тада ће сваки рудник литијума представљати право богатство, и зато треба одолети искушењу да га у невреме и будућности предамо другима. Тим пре што Србија нема законе који би предупредили извоз сировина и осигурали коришћење наших минерала у нашим финалним производима.

## Искуства светске аутомобилске индустрије

Једна од кључних ставки зелене агенде је декарбонизација транспорта. Бразил се све више ослања на биоетанол, Тојота већ лансира прва возила на водоник, док се у водећим светским лабораторијама ради на индустријализацији техничких решења која би енергију соларних електрана и ветроелектрана користила за производњу зеленог метана или других *зелених* горива погодних за коришћење у ендотермичким (конвенционалним) моторима, уз нулте нето емисије CO<sub>2</sub> у циклусу производње и коришћења *зелених* горива.

Европска унија се определила за електричне аутомобиле са литијумским батеријама, уз могућност да се постепено пређе на савременије и мање опасне батерије без литијума. Оглашено је

улагање осамдесет милијарди евра у производни ланац електричних возила, док су Француска и Немачка издвојиле додатне новце са циљем да остваре доминацију у производњи батерија.

Средином 2024. године све је јасније да се новац уложен у електричне аутомобиле са литијумским батеријама не враћа. Наиме, трошкови осигурања и одржавања електричних аутомобила су негативно утицали на потражњу, тако да је остварена продаја значајно мања од планиране. Све већи број западних произвођача електричних аутомобила бележи значајан пад у продаји, док индустрија и инвеститори пролазе кроз веома тежак период. Велики пад потражње навео је Порше да одустане од ранијих планова продаје електричних возила, профит Мерцедеса бележи знатан пад, који не успева да ублажи ни продаја класичних аутомобила, профит Тесле је опао за више од 40%, акције произвођача батерија Варте су опале за 70% и компанија је на ивици банкрота, док Форд бележи велике губитке на сваком електричном аутомобилу који прода.

## Утицај кинеских произвођача

Сагледавајући намере земаља ЕУ да увећају број електричних аутомобила у склопу декарбонизације транспорта, кинески произвођачи су уочили прилику да производњом и извозом својих електричних аутомобила на европско тржиште остваре значајан приход. Нудећи електрична возила са литијумским батеријама по значајно мањој цени, Кина је угрозила европску аутомобилску индустрију, што је проузроковало настојања ЕУ да увоз аутомобила из Кине ограниче административним мерама и наметима. У настојању да заобиђе препреке, Кина улаже новце у фабрике за монтажу кинеских аутомобила у Турској и Мађарској.

Проблеми европске индустрије су се објективно погоршали услед технолошког напретка који Кина остварује у производњи батерија. Кинеске компаније су почетком 2024. године започеле продају електричних возила са напреднијим литијумским батеријама. Поред возила компаније Yiwei (JAC Group), лансирана је и продаја возила JMEV EV3, компаније Jiangling Motors Group. Наведене околности значајно смањују изгледе аутомобилске индустрије у Европи па и у Србији.

## Има ли шанси за домаћу аутомобилску индустрију

Директор компаније Стелантис наводи да је од 1.01.2024. до 30.06.2024. године фабрика у Крагујевцу продала 116 електричних возила, око 0.77% од укупне продаје, док ће даља производња зависити од потражње. Сагледавајући искуства европске индустрије и негативан утицај Кине, не треба имати неумерена очекивања у погледу значајнијег раста потражње.

Српске власти помињу и могућност да се у Србији производе батерије. Не улазећи у процене могућег пласмана домаћих батерија у свету, у условима конкуренције већ постојећих фабрика и уз потражњу мању од очекиване, треба уочити да фабрике у Мађарској и Албанији планирају да купују литијум на слободном тржишту, што је најбоље решење и за евентуалне фабрике у Србији, јер је трошак набавке литијума за један аутомобил око 40 пута мањи од цене аутомобила, а ти новци не завређују огромне штете у бруто екосистемском производу (GEP) које би настале услед отварања рудника. Веома ниска тржишна цена литијума не може ни изблиза надокнадити озбиљне штете које би пратиле експлоатацију и прераду јадарита у западној Србији.

На основу расположивих података, може се закључити да су изгледи за процват наше аутомобилске индустрије прилично слаби, и да су обећања власти настала у жељи да се бојама зелене агенде прикрије традиционално, загађујуће рударење бората и других минерала. Ако је такво рударење већ обећано страним компанијама, тада би требало проучити околности, обавестити јавност и надлежне органе и предузети законом предвиђене мере.

Не треба преувеличавати значај малог броја борбенијих западних челника који позивају на сузбијање нашег идентитета, суверенитета, значаја и утицаја на Балкану, али ипак треба уочити да би отварање рудника на нашим водоносним системима, њивама и шумама, као и расељавање наших села погодовало таквим позивима и жељама.