

Opravdano je početkom 2018. postaviti pitanje zašto Europa toliko kasni za ostatkom planete u proizvodnji i upotrebi električnih automobila i litij-ionskih baterija koje ih pogone? Ali koje osim toga mogu i čuvati uskladištenu solarnu energiju, što značajno pojednostavljuje i pojeftinjuje napajanje kućanstava strujom. Ako se pogleda europska regulacija postaje jasno da je kašnjenje rezultat sistemskog ograničavanja razvoja ovog sektora - od nedostatka interesa za raniji početak proizvodnje baterija (ali ne i zaostajanje sa javnofinanciranim izvještajima na ovu temu) pa do aktivnih zakonskih ograničenja sektora - bilo da se radi o antidampinškim cijenama uvoza jeftinijih kineskih solara, ili uvoznih kvota na električne automobile.

EU dakle, ne samo da planski, intervencijama na najvišim razinama, koči razvoj sektora, već čitajući javnofinancirane izvještaje, poput ovog gorelinkanoga, stječe se dojam da se radi o dokumentu iz paralelne stvarnosti. Iako se radi o dokumentu posvećenom baterijama, on je primarno koncipiran iz tradicionalne perspektive automobila s pogonom na sagorijevanje fosilnih goriva, te se onda iz te perspektive nabrajaju ograničenja i poteškoće s ovim tipom napajanja. Međutim, usprkos još uvijek ograničenim mogućnostima za automobile i kućanstva, ne treba smetnuti s uma da se litij-ionske baterije već koriste u gotovo 100 posto pametnih telefona i u prijenosnim računalima.

I dok su se drugi akteri u polju već debelo globalno pozicionirali: zakupili nalazišta litija diljem planete, organizirali gigatvornice za što bržu proizvodnju i plasman baterija na tržište, ušli u partnerske odnose s kompanijama specijaliziranim za proizvodnju baterija, i nedavno čak u jedan dan ostvarili milijun dolara profita na poslu instaliranja baterija za solarno napajanje u Australiji. Neke europske kompanije krajem 2017. i početkom 2018. slavodobitno najavljuju ulazak u polje. No, za kontinent posvećen kompetitivnom natjecanju, brisanju poda konkurencijom i koji se smatra "predvodnikom" zaustavljanja klimatskih promjena, malo se prekasno uključujemo. Financial Times tako zaključuje da će se 85 posto svjetskih litij-ionskih baterija do 2020. proizvoditi u Kini ili SAD-u.

Nimalo ne čudi da inicijativa proizvodnje europskih litij-ionskih baterija dolazi iz automobilskeg sektora jer jedino tako je, uz pristanak kompanija vezanih za sagorijevanje fosilnih goriva, čini se ovaj tip proizvodnje mogao u Europi dobiti zeleno svjetlo. Inicijativa ABB-Scania-Northvolt (Scania proizvodi kamione, a Northvolt baterije) kao lokaciju izgradnje dviju tvornica odabrala je Švedsku, no to nije jedina takva inicijativa. Nešto ranije najavljeno je da će kineski LG uskoro početi s proizvodnjom svojih litij-ionskih baterija u Poljskoj. Inicijativa s bazom u Švedskoj kao jedan od svojih ciljeva najavljuje reduciranje europske ovisnosti o kineskim baterijama, što nije bezazlena perspektiva, ako će rezultirati ograničenjem razvoja sektora i usporenim stvaranjem novih radnih mjesta te izostankom

pojeftinjenja struje za kućanstava, kao što je slučaj sa proizvodnjom solarnih panela. Stoga, ako EU ne promijeni ciljeve svojih politika, i otvori tržište (sic!) za proizvode ovog sektora napravljene izvan EU, Northvolt inicijativa mogla bi, suprotno proklamiranom, dodatno usporiti “elektrifikaciju” Europe i to na isti način na koji antidampinške cijene na jeftine kineske solarne panele onemogućavaju stvaranje novih radnih mjesta (u sektoru koji je u SAD-u trenutno najveći proizvođač novih radnih mjesta), sprječavaju solarifikaciju Europe i u konačnici, ne usporavaju klimatske promjene. Pritom je solarna energija prošle godine postala najjeftiniji izvor energije na planeti.

Kontradikcije i disfunkcionalnosti europske klimatsko-energetsko-prometne politike preklapaju se upravo na temi litij-ionskih baterija koje stječu sve veću moć da “stvore ili slome” neki sustav i neku politiku. Europa 2018. više ne može biti nikakav predvodnik ovog sektora, niti se može postavljati kao ekološki anđeo Zemlje, jer stvarnost je nešto drugačija. Konzervativnost političara povezanih s industrijom fosilnih goriva, još uvijek nas zadržava u “mentalitetu” fosilnog 20. stoljeća.

Izvor: bilten.org