

МЕДИА МОНИТОРИНГ

05 СЕПТЕМВРИ 2022 г.



Член на:



Източник: [Investor.bg](https://www.investor.bg)

Заглавие: Секторът за рециклиране на електромобилни батерии се готви за борба за оцеляване

През следващите няколко години глобалният капацитет за рециклиране ще надхвърли значително наличните количества излезли от експлоатация батерии и производствен скрап

Линк: <https://www.investor.bg/a/447-analizi/359306-sektorat-za-retsiklirane-na-elektromobilni-baterii-se-gotvi-za-borba-za-otselyavane>



Текст: Глобалният фокус върху рециклирането на батерии за електромобили е добра новина за производителите на автомобили, които гледат с тревога към осигуряването на бъдещите доставки на суровини. Но вълната от планирани за строеж фабрики за клетки създава сериозен проблем за сектора на рециклиране – неговият бъдещ капацитет може да остане неизползваем, тъй като темпът на натрупване на излезли от експлоатация батерии ще остане нисък през следващите години, пише Bloomberg.

Редица големи автомобилни компании, фирми за рециклиране и миннодобивното дружество Glencore Plc наливат пари в превръщането на отпадъците в продукти, необходими за подхранване на електромобилната революция. В резултат на това глобалният капацитет за рециклиране на батерии ще се увеличи почти 10 пъти от 2021 г. до 2025 г. и се очаква да надмине наличното предлагане на скрап за тази година, според прогноза на консултантската компания Circular Energy Storage.

Излишният капацитет вероятно ще се запази и през следващото десетилетие, докато индустрията за рециклиране очаква батериите от първите електромобили, изведени от експлоатация, да попаднат в складовете за скрап, като до 2025 г. тя ще разполага с до три пъти повече пространство в своите рециклиращи фабрики в сравнение с наличния скрап, необходим, за да работят тези заводи. Разбира се, в даден момент старите батерии ще започнат да пристигат в тези съоръжения, но дотогава компаниите за рециклиране трябва да намерят начин да оцелеят.

Някои вече говорят за доставки до своите заводи със суровини - контраинтуитивно решение, като се има предвид, че рециклирането е предназначено да бъде решаващ и екологичен отговор на ограниченото производство на метали като литий и кобалт. Автомобилните производители се надпреварват да си осигурят бъдещи доставки на тези метали фона на опасенията относно недостига на суровини, които доведоха до рязък скок на цените през последните месеци.

Автопроизводителите в Европа се стремят спешно да изградят своите фабрики преди да влезе в сила разпоредбата, която ще ги задължи да използват повече рециклирани материали в своите батерии от 2030 г. нататък. Независимите рециклиращи предприятия също трябва да действат бързо, като възстановяването на суровините, попадащи в състава на батериите, все още може да се окаже доходно за онези, които могат да осигурят достатъчно запаси. Но резултатът е, че процъфтяващата индустрия твърде бързо строи заводи.

„Те не се следят помежду си и изглежда смятат, че има достатъчно скрап и вече излезли от употреба батерии“, коментира Ханс Ерик Мелин, основател на Circular Energy Storage. „Но ако погледнете нивото на капацитет, който се очаква да бъде въведен в експлоатация, то е огромно по отношение на това, от което се нуждаем“, добавя той.

Има два основни вида рециклиране на скрап при тези предприятия. Първият вид се отнася за стари, използвани батерии, докато вторият е за отпадъчен материал от фабрики за батерии. Но повечето електромобили, които се движат в момента по пътищата, ще продължат да разчитат на своите батерии поне още няколко години, като много често тези батерии впоследствие се продават на вторичен пазар преди да стигнат до съоръженията за рециклиране.

Отделно, производителите на батерии често взимат каквото им е нужно от старите батерии в своите фабрики преди да ги предадат за цялостно рециклиране.

През 2025 г. 78% от наличния скрап се очаква да идва от производствените отпадъци, докато изхабените батерии ще съставляват само 22%, според ново проучване на Benchmark Mineral Intelligence. Едва в средата до края на

следващото десетилетие индустрията ще достигне повратна точка, в която обемът на използваните батерии, достъпни за рециклиращите предприятия, ще започне да нараства, прогнозира консултантската компания.

Доскоро по-голямата част от инвестициите бяха фокусирани в Китай, който представлява повече от 80% от световния капацитет за рециклиране на батерии. Това е и мястото, където вероятно ще се появи първата голяма вълна от скрап, тъй като повечето налични по улиците електромобили са именно в тази страна.

Разбира се, в Европа и Северна Америка също се работи по темата, но заводите там ще трябва да почакаят повече преди да започнат да се радват на стабилни потоци от излезли от употреба батерии.

„По отношение на това откъде идва скрапът, Китай ще бъде доминира на пазара“, изтъква анализаторът на Benchmark Сара Колбърн. „Това е доста непрозрачен пазар, но по-голямата част от капацитета се намира именно в Китай и обемът на наличния скрап ще бъде по-голям там“, добавя той.

За да се рециклират излезлите от употреба батерии, първо трябва да се разглобяват и нарежат, като получената „черна маса“ се обработва, за да се получат химикалите, използвани при новите батерии.

Най-голямото затруднение вероятно ще бъде за компаниите, фокусирани главно върху производството на тази „черна маса“, според Аджай Кочар, главен изпълнителен директор и съосновател на американския стартап за рециклиране на батерии Li-Cycle Holdings Corp. Компанията планира да произвежда химикали с висока стойност в ново съоръжение на стойност 485 млн. долара в Рочестър, Ню Йорк.

„Снабдяването за нас не е проблем, имаме повече батерии, отколкото обикновено можем да обработим“, изтъква Кочар, добавяйки: „Но остава въпросът как ще се развие това за индустрията като цяло“.

Миннодобивната компания Glencore инвестира в Li-Cycle, виждайки силни дългосрочни перспективи, но очаква следващите няколко години да бъдат трудни за сектора като цяло, посочва Кунал Синха, директор на операциите за рециклиране в Glencore.

Други компании вече възприемат хибриден подход, като Redwood Materials, която обяви планове за изграждане на завод за химикали за батерии в Невада на стойност 3,5 млрд. долара.

И така, какво ще е необходимо, за да може предлагането на скрап наистина да започне да нараства?

Дори когато превозните средства се бракуват, батериите често се разграбват от купувачи, готови да платят хиляди долари, за да ги използват повторно в други превозни средства или в по-малко взискателни приложения като системи за съхранение на енергия. Може да отнеме 15 или повече години, преди старите батерии да се насочат към заводите за рециклиране, а в някои случаи дори 25 години, изчислява CES.

В краткосрочен план рециклиращите компании ще разчитат в голяма степен на скрап, произведен по време на процеса на производство на батерии. Но дори

тук има рискове – миналия месец CES намали дългосрочните си прогнози за този скрап с повече от 50%, за да отрази големите проблеми в ефективността на производството през последните няколко години.

Все пак недостигът няма да продължи вечно. Рециклираните материали ще представляват малко по-малко от 10% от световното предлагане на суровини до 2030 г., но ще нарасне значително през следващото десетилетие, според Benchmark. Въпреки това, производителите на автомобили ще продължат да разчитат силно на миннодобивните компании, докато електрифицират своите автомобили.

Източник: Банкеръ

Заглавие: Германският боклук става все по-мръсен

Линк: <https://www.banker.bg/upravlenie-i-biznes/read/germanskiiat-bokluk-stava-vse-po-mrusen>



Текст: Германия изгаря почти всичките си отпадъци и този процес е на път да се превърне във все по-голям враг на околната среда заради ескалиращата енергийна криза. В последния си опит да се преборят с нея, германските регулатори планират да облекчат или дори да премахнат лимитите на количеството замърсяващи атмосферата вещества, които пещите за изгаряне на смет отделят при генерирането на енергия.

Изправен пред риска от режим на тока и от спирания на захранването през тази зима, Берлин отстъпва от ангажиментите си за опазване на околната среда. Промяната включва съживяване на централите на въглища, които трябва да компенсират оръзаните руски доставки на природен газ в резултат на санкциите срещу Кремъл след руската инвазия в Украйна.

Федералната агенция за околна среда вече планира да позволи на пещите за изгаряне на боклуци, които генерират около 6% от енергията, потребявана от германските домакинства, да увеличат с една трета емисиите от азотен двуокис и дори, за известен период, да отменят изцяло таваните. Циментовите заводи също ще получат по-гъвкави емисионни критерии.

На територията на Германия работят 150 обекта за горене на смет и рискът от влошаване на качеството на въздуха е повсеместен. Съветникът за околната среда на консултантската фирма "Екопол" - Кристиян Теберт - коментира, че страната "вече има лошата слава, че нарушава година след година европейските лимити за емисиите от азотен двуокис" и че "премахването на ограниченията за пещите за смет и в частност за циментовите заводи, ще е поредното отстъпление".

В центъра на проблема е амонякът. Химикалът се използва за неутрализиране на емисиите от азотен двуокис - основен виновник за градския смог и за

киселинните дъждове, които увреждат дихателните пътища и почвата. Доставките на амоняк обаче стават все по-проблемни, защото за производството му се използва природен газ.

Промяната на правилата може да влезе в сила при огромен недостиг на амоняк, който става все по-реален. През август вълна от затваряния на заводи за производството на химикала заля Европа, заради рекордните цени на газа, орязали производството и оставили в действие едва 50% от производствения капацитет. Ако газовият недостиг продължи, индустриалните пещи скоро ще останат без наличен амоняк. Липсата на предлагане на химикала може да наруши и доставките, необходими за третиране на емисиите от работещите на дизел камиони, които се движат по транспортната мрежа на Германия.

Лобистите и работещите в сектора на чистотата са убедени, че германските власти ще одобрят плана, защото има малко алтернативи на управлението на бокуците - Берлин забрани наземните сметища през 2005-а и сега изгаря около 25 млн. тона отпадъци всяка година. Този процес е част от жизнено важната инфраструктура на страната и трябва да се приемат временно увеличени равнища на вредните емисии, за да се съхрани.

Източник: Mobilebulgaria.com

Заглавие: ЕС може да наложи по-дълга поддръжка на смартфоните

Линк: <https://mobilebulgaria.com/news/es-mozhe-da-nalozhi-po-dalga-poddrzhka-na-smartfonite>



Текст: Европейската Комисия (ЕК) предприема нова стъпка в борбата с електронните отпадъци. За целта се подготвя предложение, което да задължи производителите на смартфони да доставят поне 15 различни резервни части на сервизите в срок до 5 години от пускането на дадения модел в продажба.

Сред тези компоненти са батерии, дисплеи, зарядни, задни панели и дори слотовете за карти. Целта е удължаване живота на устройствата до пет години, което би било еквивалент на премахването на 5 милиона автомобила от пътя.

Според ЕК чрез подобно изискване ще се намалят електроните отпадъци и ще бъде постигнат по-висок процент на рециклиране. Междувременно по-късно през годината в Европа може да бъде въведена и енергийна маркировка за смартфони и таблети, по подобие на бялата техника. Данните ще включват живота на батерията, защита срещу прах, вода и изпускания.

По другата насока, ако даден производител не може да предостави батерии за срок от 5 години, този компонент трябва да отговаря на други критерии. Те трябва да запазят 80% от капацитета си след 1000 пълни цикъла на зареждане. Освен това софтуерните обновления не трябва да въздействат негативно за

издръжливостта на батерията. Тези изисквания няма да важат за модели със съвсем или навиващ се основен екран.

Източник: [Economic.bg](https://www.economic.bg)

Заглавие: На Балканите заработи първата електроцентрала на биомаса

Съоръжението ще захранва с чиста и евтина енергия 40-хиляден град в Косово

Линк: <https://www.economic.bg/bg/a/view/na-balkanite-zaraboti-pyrvata-elektrocentrala-na-biomasa>



Текст: В покрайнините на Дяково – град с 40 000 жители в югозападно Косово – първата топлоелектроцентрала на биомаса на Балканите започна да генерира енергия и да осигурява захранването на 2000 частни домакинства, обществени институции и предприятия, разказва DW.

Скрита зад обикновената фасада на четири невзрачни сгради в сиви тонове, се крие най-модерната топлоелектрическа централа. Съоръжението, което започна да работи тази година, функционира изцяло с един от най-изобилните енергийни източници в региона – остатъчна биомаса под формата на биоразградими отпадъци, като лозови пръчки и дървесни отпадъци.

Европейският съюз и община Дяково финансираха завода с 15 милиона евро. С тези пари бяха закупени два топлинни котела, които на практика са пещи, и парна турбина за комбинирано производство на топлина и електричество. Междувременно Швейцарското икономическо сътрудничество допринесе с 5 милиона евро за подмяна и обновяване на топлофикационната мрежа на района.

Отопление на домове, училища и болници

Системата, която се разработваше през последните три години, ще работи на пълен капацитет тази зима, подsigурявайки 35% от града с топлина.

Предимствата са, че такива инсталации имат изключително въздействие върху опазването на околната среда. Освен това тази инсталация създава нови работни места и осигурява висококачествена топлина на клиентите, включително училища и болници“, казва Албана Дулатаху-Скивяни, директор на централата.

Ако бъдещите клиенти са толкова доволни, колкото тези, които в момента се възползват от централата, общината ще има всички основания да бъде доволна.

Преди се отоплявахме само сутрин и през нощта за ограничен брой часове. Сега е съвсем различно“, казва Аднан Канхаси, 63-годишен жител на Дяково. „Имаме топлина 24 часа в денонощието.“

Неговата сметка за отопление не се е повишила.

След като текущите ремонти приключат, разпределителната мрежа за 40-годишната градска отоплителна система на нафта ще транспортира топла вода от централата до домовете на клиентите.

Намаляване на разходите за гориво и транспорт

По-голямата част от биомасата, която превръща това, което иначе би било отпадък, в източник на енергия, идва от местните ферми, дърводобивната промишленост и дърводелските работилници в Косово. Това означава, че транспортните разходи за гориво са много по-ниски, отколкото за петрола, който се внася основно от Албания.

Един тон биомаса струва 110 евро, според Дулатаху-Скивяни. Цената на един тон вносен петрол е десет пъти по-висока. Като се има предвид това, Дулатаху-Скивяни посочва, че единица биомаса не е толкова богата на енергия: цистерна, пълна с петрол осигурява работа на електроцентралата за два дни. Сега са необходими два камиона с биомаса, за да се генерира същият обем енергия.

Сложен процес

Това, което звучи като елементарно изгаряне на отпадъци, всъщност е сложен, високотехнологичен процес. Първо, важно е частиците от биомаса, които са предимно горски отпадъци, да не са нито твърде големи, нито твърде малки, средно са с размер на кибритена клечка. Второ, доставената биомаса трябва да отговаря на стандартите на ЕС за съдържание на влага, нива на замърсяване и вид дървесина.

Тази зима централата ще бъде захранена с 10 000 тона биомаса, за да произвежда топлина без прекъсване, което ще ѝ позволи да генерира 15 мегавата топлинна енергия и 1.5 мегавата електроенергия.

Това е най-голямата инвестиция в централно отопление в Косово“, казва Дулатаху-Скивяни.

ЕС помага за интегрирането на Косово в енергийната система на Югоизточна Европа чрез надграждане на преносната му мрежа за високо напрежение и разширяване на централното отопление. За разлика от този проект обаче други нови топлофикационни мрежи в страната разчитат на съществуващи топлоелектрически централи, повечето от които са на въглища.

Енергийната стратегия на Косово

По отношение на зелената енергия Косово е в ранен етап на развитие. В момента се изготвя енергийна стратегия на страната за периода 2022 – 2031 г. Косово трябва да бъде въглеродно неутрално до 2050 г., според международните насоки.

Осем други косовски града също обмислят отопление с биомаса, но Прищина, столицата на Косово и най-големият и най-замърсен град, не е сред тях.

За да продължим напред, имаме нужда от по-конкретни данни за това колко дървесина имаме“, казва заместник-министърът на околната среда на Косово Линда Чавдарбаша, имайки предвид остатъчната биомаса.

Планове за разширяване

В момента топлоцентралата захранва само част от град Джакова, но има планове за разширяването ѝ.

Разширяването в селските райони е проблематично, защото се губи предимството в разходите“, обяснява кметът на Дяково Ардиан Джини. „Топлината се пренася през тръби, които се нуждаят от помпени станции, за да покриват големи разстояния. Селата, които са по-далеч, губят, когато се сравняват разходите и ползите.“

Критични наблюдатели поставят проекта в перспектива. Екологичният активист Егзона Шала-Кадю посочва, че „това е само пилотен проект, захранващ само една част, а не целия град“.

„Разработването на нещо подобно (на национално ниво) изисква политическа воля“, казва тя, а такава, според Шала-Кадю, липсва в Косово. Въпреки това, тъй като „климатичната политика в момента е много актуална“ на международно ниво, тя се надява, че ЕС ще помогне за покриване на разходите, нужни за много по-голямо внедряване на възобновяеми енергийни източници.

Въпреки това Шала-Кадю приветства факта, че с този пилотен проект Косово е започнало да използва това, което има в изобилие, за да произвежда енергия по екологичен начин.