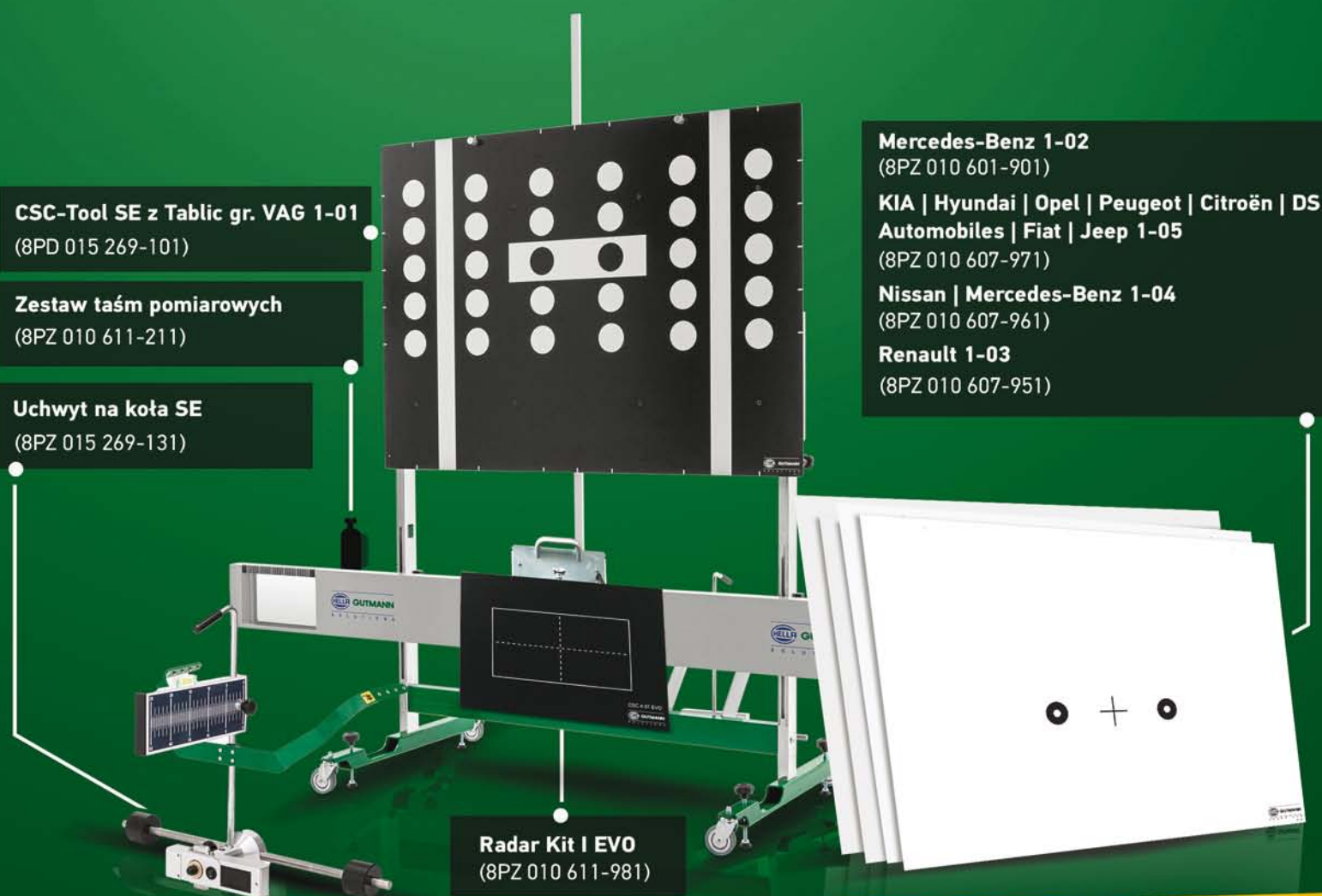


KALIBRACJA ADAS W ATRAKCYJNEJ CENIE

BEZPIECZEŃSTWO NIE MUSI BYĆ DROGIE!



REKOMENDOWANA CENA BRUTTO ZESTAWU:
38 000 PLN

Zestaw dostępny pod indeksem:
8PZ 015 270-251



Hella Polska sp. z o.o.
Al. Wyścigowa 6
02-681 Warszawa
Infolinia Hella Gutmann:
800 42 55 66
adas.hpl@hella.com
www.hella.pl
f hella.polska

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
autonaprawa@technotransfer.pl
Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Bogusław Raatz, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław



Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
cdn.pixabay, Messe Frankfurt Exhibition



„Bateriokrach”

Kilka dni temu media obiegrała informacja o tym, że jeden z głównych europejskich producentów ogniw i systemów bateryjnych do samochodów elektrycznych oraz magazynów energii, szwedzki Northvolt, zwolni 1600 osób. Redukcja obejmie zakłady w Skellefteå na północy Szwecji, oddział w Vaesteras i główną siedzibę firmy w Sztokholmie. Firma już jakichś czas temu zapowiadała cięcia na terenie Szwecji, a obecnie szuka też inwestora dla zakładów w Gdańsku, gdzie produkowane są magazyny energii.

Kłopoty Northvolt mają związek ze spadkami zamówień ze strony koncernów samochodowych, a to z kolei wiąże się brakiem zainteresowania autami elektrycznymi wśród klientów i wymuszonymi przestojami produkcji. Cała ta sytuacja spowodowana jest zakończeniem w wielu europejskich krajach dotacji rządowych na zakup „elektryka”.

Szwedzkie media wskazują, że bezpośrednią przyczyną kłopotów Northvolt jest wycofanie zamówień na baterie przez koncern BMW. Na początku września ten niemiecki producent samochodów anulował zamówienie zakontraktowane jeszcze w 2020 r., opiewające na 22 mld koron szwedzkich (ponad 8 mld zł). Powodem zerwania kontraktu były opóźnienia w dostawach realizowanych przez Northvolt oraz wymuszone sytuacją na rynku „elektryków” przestoje technologiczne w produkcji nowych samochodów. Przyfabryczne place „zapchały” się już wyprodukowanymi autami, na które nie ma zbytu. Co więcej, europejski rynek baterii zaczął być zasypywany znacznie tańszymi i lepszymi ogniwami z Chin.

Jak podaje Financial Times, Chiny, które zdominowały globalny rynek akumulatorów, korzystają z tańszych surowców oraz niższych kosztów produkcji, co pozwala im na oferowanie akumulatorów w dużo bardziej korzystnych cenach. Co gorsza, Stany Zjednoczone przyciągają inwestycje w sektorze produkcji akumulatorów dzięki hojnej pomocy w ramach ustawy o redukcji inflacji, która przewiduje m.in. ulgi podatkowe i dotacje dla producentów pojazdów elektrycznych i akumulatorów. Europejscy producenci, tacy jak Northvolt, muszą więc walczyć na wielu frontach – nie tylko z rosnącymi kosztami, ale także z atrakcyjnymi ofertami inwestycyjnymi w innych częściach świata.

Aby sprostać tym wyzwaniom, europejscy producenci akumulatorów muszą szukać nowych rozwiązań. Współpraca międzynarodowa oraz strategiczne partnerstwa mogą okazać się kluczowe w walce o przetrwanie na konkurencyjnym rynku. Przykładem są podwrocławskie zakłady LG Energy Solution, które rozważają intensywniejsze inwestowanie w technologie alternatywne, takie jak akumulatory sodowo-jonowe, pozwalające zredukować zależność od kosztownych i trudno dostępnych surowców, takich jak kobalt i lit.

Jak widać, sytuacja na rynku „elektryków” i pracujących na jego potrzeby firm dostarczających niezbędne rozwiązania zaczyna być trudna. Już dziś Komisja Europejska rozważa możliwość przedłużenia rejestracji nowych samochodów spalinowych po roku 2035 i, jak widać, pomysły eurokratów związane z całkowitym przejściem za dziesięć lat na elektromobilność już zaczynają się powoli „sy-pać”. Jak stwierdził Matias Giannini, dyrektor generalny Horse – firmy produkującej napędy spalinowe dla takich marek jak Dacia i Renault – w 2035 roku co najmniej połowa nowo zarejestrowanych samochodów na świecie wciąż będzie miała silnik spalinowy.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski