

Brak magnezu - kolejny problem motobranży

data aktualizacji: 2021.11.23



Brakuje stali i półprzewodników, a problemem staje się również niedobór magnezu. Europejski przemysł motoryzacyjny zmagają się z gigantycznymi kłopotami, których polscy producenci mogą nie wytrzymać - alarmuje Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych SDCM.

Przemysł samochodowy, który od wielu miesięcy zmagają się z kryzysem w dostawach półprzewodników i deficytem specjalnych gatunków stali, stanął przed nowym zagrożeniem, jakie stwarza brak magnezu. Metal ten stanowi niezbędny składnik stopów aluminium, które jest jednym z podstawowych materiałów wykorzystywanych w produkcji silników, skrzyń biegów, układów kierowniczych i wielu innych komponentów.

Chiny odcinają Europę

Kryzys wywołało nagłe ograniczenie produkcji magnezu w Chinach, które zapewniały dotąd blisko 90% światowej podaży tego metalu. Większość hut ulokowana jest w mieście Yulin, gdzie władze zdecydowały o zamknięciu do końca roku 35 z 50 tych zakładów, a pozostałym nakazały zmniejszenie produkcji o połowę. Chiny zmagają się z kryzysem energetycznym, zaś wytop magnezu jest wyjątkowo energochłonny.

Na domiar złego metal ten jest bardzo trudny do przechowywania, ponieważ szybko się utlenia. Gdyby zatem Chiny nie zwiększyły szybko produkcji, zapasy tego surowca spadłyby do dramatycznie niskiego poziomu.

- Magnezu nie da się zastąpić, zatem przemysł motoryzacyjny mógłby znaleźć się w sytuacji katastrofalnej. Stopy lekkie wykorzystywane są w wielu polskich fabrykach. Brak tego surowca mógłby więc doprowadzić do przestojów, co pociągnęłoby za sobą całą lawinę konsekwencji, takich jak choćby kłopoty kooperantów - wyjaśnia Tomasz Bęben,

dyrektor zarządzający SDCM. – Większość z nich to firmy niewielkie, niedysponujące rezerwami finansowymi niezbędnymi do tego, by przetrwać wstrzymanie produkcji – dodaje.

Cenowe rekordy

Problemy z podażą magnezu znalazły odzwierciedlenie w cenach tego surowca. Magnez importowany do Europy podrożał w ostatnich tygodniach o 75 procent, osiągając rekordowy pułap przekraczający 9 tys. dolarów za tonę. W pewnym momencie WV Metalle, niemieckie stowarzyszenie handlu metalami nieżelaznymi szacowało, że rezerwy magnezu w Niemczech i całej Europie wyczerpią się w ciągu kilku tygodni. Obawiano się również, że w związku ze zmniejszoną produkcją magnezu Chiny ograniczą jego eksport do dramatycznie niskiego poziomu, zaspokajając w pierwszej kolejności zapotrzebowanie własnego przemysłu.

European Aluminium, organizacja zrzeszająca europejskich producentów, zwróciła się do Unii Europejskiej i rządów krajowych o rozpoczęcie pilnych rozmów ze stroną chińską. W memorandum stwierdzono, że obecna sytuacja jest konsekwencją ryzyka, jakie podjęto uzależniając europejską gospodarkę od importu kluczowych komponentów i surowców z Chin. W przeciwieństwie do Unii Europejskiej, która w pełni polega na chińskich dostawcach magnezu, Stany Zjednoczone utrzymały własną produkcję, choć i tak nie jest ona wystarczająca do tego, by w pełni zaspokoić potrzeby amerykańskiego przemysłu.

– Niewątpliwie polityka gospodarcza UE wymaga przyjęcia nowych rozwiązań. Kolejne kryzysy w dostawach – najpierw stali, potem półprzewodników, a teraz magnezu pokazują wyraźnie, że europejski przemysł wymaga utrzymywania strategicznej produkcji w krajach unijnych – mówi Tomasz Bęben. – Warto przypomnieć, że magnez był w Europie wytwarzany, ale jego producenci nie wytrzymali konkurencji cenowej. Dziś widzimy jak na dłoni, że dotychczasowa polityka była w tej dziedzinie krótkowzroczna – dodaje.

Aktualnie wydaje się mało prawdopodobne, że UE i Chiny dojdą do porozumienia w sprawie produkcji magnezu, ale pojawiają się są oznaki, że jego produkcja w Chinach ponownie wzrasta. Na przykład produkcja w prowincji Shaanxi wzrosła do 70% poziomu z pierwszej połowy roku. Ceny również w Europie ustabilizowały się, choć nadal są podwyższone. Z kolei w październikowym badaniu CLEPA większość producentów pojazdów i producentów części stwierdziła, że obawia się głównie pierwszego kwartału 2022 r. Wydaje się zatem, że udało im się zapewnić wystarczającą ilość magnezu do końca tego roku.

Pojawiają się zatem pozytywne sygnały, ale nie ma jeszcze pewności, czy powyższe problemy nie dadzą jeszcze o sobie znać na początku 2022 r. Zarazem na dłuższą metę wskazana jest głębsza refleksja co do konsekwencji uzależnienia europejskiego rynku od dostaw tego strategicznego surowca wyłącznie z jednego, odległego kraju.

Więcej najświeższych informacji dotyczących problemów i wyzwań stojących przed przemysłem motoryzacyjnym omówionych zostanie podczas XVI Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego - [zarejestruj się na wydarzenie](#)

Źródło: