



gen 2015 zelfs op 1 miljoen verkochte elektrische voertuigen. General Motors pakte in 2007 al uit met een elektrisch prototype, de Chevrolet Volt. Dit model wordt volgend jaar op de Amerikaanse markt geïntroduceerd. Op het Europese zustermodel van de Volt, de Opel Ampera, is het nog wachten tot 2011. De batterij die de Ampera van stroom voorziet, bestaat uit 220 lithium-ioncellen. De constructeur geeft een garantie van tien jaar of 240.000 kilometer, wat betekent dat het met de betrouwbaarheid wel goed zit. Andere constructeurs kiezen niet voor een puur elektrische maar voor een hybride oplossing waarbij naast een elektromotor ook een traditionele verbrandingsmotor voor de aandrijving van de wielen zorgt.

A.T. Kearney Consultants meent dat de wereldwijde markt voor milieuvriendelijke voertuigen in 2015 een omzet van 21,8 miljard zal behalen. Bij deze prognose gaat het onderzoeksbureau uit van een verkoop van vijf miljoen elektrische voertuigen. Tegen 2020 zou dit cijfer moeten verdrievoudigen.

#### ALLEN INDIRECT BELEGGEN

Er is geen gereguleerde markt voor li-

thium. Dit betekent dat er geen termijncontracten worden verhandeld en er bijgevolg ook geen afgeleide producten bestaan die lithium als onderliggende waarde hebben. Er zijn wereldwijd vier grote producenten die de markt onder elkaar verdelen. Het betreft voornamelijk bedrijven uit de chemische sector die lithium als bijproduct ontginnen.

Het Chileense Sociedad Quimica y Minera de Chile (SQM) is met een globaal marktaandeel van ongeveer 30 procent de grootste. Toch zorgt lithium slechts voor 7 tot 8 procent van de totale groepsomzet. SQM is in de eerste plaats producent van meststoffen, met name kaliumcarbonaat, en chemische producten als jodium. Het bedrijf noteert ook op de New York Stock Exchange. Een andere belangrijke producent is het Australische Talison Minerals, dat ook het metaal tantalium produceert. Talison heeft een marktaandeel van ongeveer 25 procent maar is niet beursgenoteerd. Op de derde plaats volgt het Duitse Chemetall dat deel uitmaakt van de Amerikaanse beursgenoteerde chemieholding Rockwood en iets meer dan 20 procent van de lithiummarkt controleert. FMC Corporation, een Amerikaans chemiebedrijf met hoofdzetel in de staat Pennsylvania ten slotte, heeft een marktaandeel van ongeveer 15 procent. Ook FMC beschikt over een beursnotering.

Daarnaast zijn er ook een aantal kleinere 'pure' spelers. Het betreft meestal explora-

tiebedrijven die nog niet toe zijn aan commerciële productie. Deze bedrijven zitten nog in de fase waarin reserves in kaart worden gebracht en studies moeten aantonen of ontginning commercieel rendabel is of niet. Is dit laatste het geval, dan dient nog de nodige financiering voor het project worden gevonden. Die kleinere spelers bevinden zich bijgevolg een stuk hoger op de risicoladder. Voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn Lithium One, Amerpro Resources en Rodinia Minerals. Een geval apart is Western Lithium, dat lithium wil halen uit klei. Het bedrijf is eigenaar van grote hoeveelheden grond in de Amerikaanse staat Nevada die bestaan uit kleimineralen. Het probleem is dat er nog nooit op een commerciële manier lithium uit klei werd gehaald. Of het bedrijf zal slagen in zijn opzet is voorlopig nog een groot vraagteken.

Een andere manier om op het potentieel van lithium in te spelen is een investering in batterijproducenten. De meeste fabrikanten van Li-ionbatterijen bevinden zich in Azië. Het Koreaanse LC Chem levert de batterijen voor de Chevrolet Volt. Andere grote fabrikanten zijn Panasonic, NEC en Sanyo. Eind september werd op de Nasdaq eveneens een batterijenproducent geïntroduceerd. Het betreft het Amerikaanse A123 Systems dat 380 miljoen dollar ophaalde om in de staat Michigan een fabriek te bouwen die Li-ionbatterijen zal produceren die specifiek voor elektrische auto's moeten dienen. ■

