

مؤشر الاقتصاد القديم

الكاتب



أندي هوم

أندي هوم*

ببدائل «X» و«S» تعتزم شركة «تيسلا» استبدال بطاريات الرصاص الحمضية التقليدية في سياراتها الكهربائية طراز «الليثيوم-أيون» في تجديد النماذج.

وأسقط إيلون ماسك الرئيس التنفيذي للشركة الدعاية في مقابلة في إبريل/نيسان على موقع «تيسلا» الإلكتروني قائلاً: «كان يجب أن نفعل ذلك من قبل، لكن من الرائع أن نقوم به الآن»

قد يبدو مسماراً آخر دُق في تابوت معدن كان في يوم من الأيام، وربما لا يزال، المادة المهيمنة لصنع البطاريات لأكثر من قرن. لكن لا يزال الرصاص بعيداً عن الموت.

سجل مركز بورصة لندن للمعادن أعلى مستوى للمعدن في ثلاث سنوات عند 2344 دولاراً للطن، ويتم تداوله حالياً أقل من ذلك بقليل عند نحو 2325 دولاراً للطن. ويعتبر ضغط الأسعار أمراً تقنياً جزئياً يعتمد على عودة الطلب بعد الإغلاق على بطاريات الرصاص الحمضية مع عودة سائقي السيارات إلى الطرق. وبشكل مغاير لما يريد، تعمل طموحات ماسك في هندسة «الرصاص» خارج سيارات «تيسلا» بمثابة تذكير بأن كل مركبة تقريباً سواء كانت كهربائية أو محرك احتراق داخلي، تحتاج إلى بطارية رصاص حمضية من نوع ما.

وقد تكون سلسلة توريد السيارات متعثرة بسبب النقص العالمي في الرقائق الدقيقة، لكن سلسلة توريد الرصاص تجد صعوبة مماثلة في نقله إلى المكان المناسب في الوقت المناسب. لكن الضغط الأكثر شدة على المعدن منذ فبراير/شباط عام 2020 كان، ومثل فترات الضغط السابقة، نتيجة تضارب المراكز بين بعض أكبر الوحوش في السوق، والخلفية الأكثر أهمية كانت الانخفاض المطرد في مخزون المستودعات في بورصة لندن للمعادن على مدار الشهرين الماضيين. حيث انخفضت مخزونات الرصاص في البورصة إلى النصف تقريباً منذ بداية العام إلى 69,575 طناً، وهناك ما يقرب من 30% من المعدن في انتظار التحميل، وبالتالي يبلغ المخزون المتبقي نحو 49 ألف طن وعند أدنى مستوى له منذ

يوليو/تموز من العام الماضي.

يُعد الرصاص معدناً نادراً بشكل خاص في الولايات المتحدة، إذ تعتمد الدولة بشكل كامل عليه في واردات المعادن الأولية، وهي آلية موازنة لسلسلة التوريد التي تهيمن عليها إعادة التدوير بنسبة 70%. وتقيّم «فاست ماركيتس» أقساط التأمين المادية للرصاص في الولايات المتحدة عند مستوى قياسي بلغ (320-375 دولاراً للطن) أعلى من الأسعار النقدية في بورصة لندن للمعادن، وسط تضرر الواردات جراء الاضطراب الأوسع في سوق الشحن العالمي. وفي حين أن أجزاء من سلسلة التوريد العالمية باتت منهكة بشكل كبير في حالة السوق الأمريكية، يستمر الرصاص في التراكم داخل السوق الصيني. فقد تضخمت الأسهم المسجلة في بورصة شنغهاي للعقود الآجلة من 87 ألف طن منذ بداية العام إلى أكثر من 132 ألف طناً.

وإذا استمرت الديناميكيات الحالية في بقية العالم، فستزداد الحاجة إلى هذا المعدن، بالرغم من عدم وجود علامات على تحركه حتى الآن. ويتحدث هذا التفكك لمخزونات الرصاص المتاحة عن الطبيعة المفككة للتعافي العالمي من «كوفيد-19».

بدأ زخم النمو الصيني المدعوم بالتحفيز في التلاشي، وتراجعت مبيعات السيارات في مايو/أيار على أساس سنوي للمرة الأولى منذ 13 شهراً، حيث أدى النقص العالمي في الرقائق إلى خسائر فادحة، مع المزيد من التباطؤ في يونيو. في جانب متصل، وفي أماكن أخرى من العالم، وخاصة في أمريكا الشمالية وأوروبا، يخرج الناس تدريجياً من حالة الإغلاق وينطلقون إلى الطريق مرة أخرى، فقط ليكتشفوا، وفي كثير من الأحيان، أنهم بحاجة إلى تبديل بطارية الرصاص الحمضية التقليدية لسياراتهم.

فالإ جانب التعافي من التوقف الطويل وعودة إنتاج السيارات الجديدة، ارتفع الطلب على الرصاص بأكثر من 11% في الأشهر الأربعة الأولى من عام 2021، وفقاً لمجموعة دراسة الرصاص والزنك الدولية. وتتوقع دار الأبحاث «وود ماكينزي»، أن يرتفع الطلب على الرصاص لبطاريات السيارات البديلة إلى 6.5 مليون طن هذا العام، عودةً إلى مستويات ما قبل الوباء.

وبينما ظلت تجارة الصين من الرصاص المكرر راكدة حتى الآن هذا العام، فإن صادرات بطاريات الرصاص الحمضية آخذة في الازدهار. فقد تضاعفت شحنات البطاريات لمحركات الاحتراق الداخلي التقليدية لعام 2021، بعد دخول العالم في حالة إغلاق شبه كامل في الجزء الأول من عام 2020. إن نهضة الرصاص تشبه تماماً النفط، فهي صدى معدني لما يحدث في أسواق الطاقة، مع بدء العالم في العودة إلى طبيعته.

ومثل النفط أيضاً، يعتبر الرصاص خاسراً كبيراً من التحول إلى الطاقة الخضراء، خاصة إذا انتهجت شركات صناعة السيارات الأخرى نهج «تيسلا» واستبدلت بطاريات الرصاص الحمضية في الجيل التالي من مركباتها الكهربائية.

(*) (رويترز)