

The whizz of Oz. Australia is the new frontier for battery minerals. China's electric-vehicle industry is piling in, as are speculators

Enviado por cristobalrn en Vie, 01/19/2018 - 12:05

Cita:

The Economist [2017], "The whizz of Oz. Australia is the new frontier for battery minerals. China's electric-vehicle industry is piling in, as are speculators", *The Economist*, London, 25 de noviembre, <https://www.economist.com/news/business/21731676-speculators-are-piling-...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Noviembre 25, 2017

Revista descriptores:

Competencia mundial. Disputa hegemónica^[2]

Estudios de caso: actividades - empresas [3]

Formas de la competencia entre grandes empresas [4]

Fronteras del capital [5]

Relaciones de propiedad y control: empresas sin nacionalidad versus internacionalización del capital [6]

Relaciones entre empresas estados y sociedad [7]

Tema:

La demanda china de minerales para la fabricación de baterías de iones de litio y la extracción de estos minerales en Australia

Idea principal:

Por más de un cuarto de siglo no ha habido recesiones en Australia. Esto se debe principalmente a la demanda china de sus abundantes recursos minerales. Los auges vienen por oleadas según la demanda de la industria china. Hace unos años hubo un fuerte *boom* basado en la exportación de mineral de hierro hacia China. Actualmente, un nuevo auge especulativo está cobrando fuerza con base en minerales como el litio, cobalto, níquel y otros metales necesarios para alimentar la nueva moda de la industria china: la fabricación de baterías para los autos eléctricos.

Con este nuevo auge inducido por la demanda de litio para producir baterías, las reservas australianas de espodumena (un mineral del grupo de los silicatos que contiene grandes cantidades de litio) se han vuelto muy atractivas. Grandes empresas chinas y capitales especulativos de todo el mundo están invirtiendo en las empresas que extraen el mineral en Australia. Esto ha traído consigo un aumento en el valor de estas empresas que sólo en 2017 fue de hasta 240%. Los sucesivos auges impulsados por la demanda china de minerales

australianos traen consigo un rápido aumento de la capitalización bursátil de las empresas y posteriormente una caída igual de rápida en su valor.

Además del litio, otros minerales que son importantes para la fabricación de baterías para los autos eléctricos son el cobalto y el níquel. El cobalto se ha vuelto más valioso que el níquel debido a su escasez (su precio en noviembre de 2017 era de 27 dólares la libra, mientras en 2016 era de sólo 10 dólares). Se prevé que si la demanda de cobalto para la fabricación de baterías de iones de litio es la esperada, en unos pocos años habrá desabasto de este mineral.

Las empresas australianas dicen ser una fuente más segura de todas las materias primas necesarias para la fabricación de las baterías para los autos eléctricos respecto de sus competidores extranjeros.

En el caso del litio, por ejemplo, aunque puede ser producido más barato en América del Sur a partir de la “salmuera” [brine], los riesgos políticos, de negocios y legales son menores en Australia. A esto hay que añadir que la espodumena puede procesarse directamente en hidróxido de litio, material que es preferido por los fabricantes de baterías respecto del carbonato de litio que se produce a partir del cloruro de litio que está en la salmuera de los yacimientos sudamericanos. Los empresarios del sector no prevén que vaya a haber escasez de litio, sino de la capacidad de procesamiento del material.

En el caso del cobalto, las empresas australianas afirman que su producción no tiene los problemas éticos asociados a la extracción del mineral en países como la República Democrática del Congo, de donde viene 60% de la producción mundial actualmente y donde comúnmente se usa a los niños para extraer el metal.

El principal riesgo al que se enfrentan estos proyectos es el precio de los minerales, que depende del éxito de los planes de los fabricantes de autos por aumentar la inversión en la producción de vehículos eléctricos. El desenlace de esta historia está por verse, pues aunque muchos creen que China “sorprenderá al mundo” con la producción de autos eléctricos y baterías, hasta ahora los fabricantes chinos de autos están avanzando con mayor firmeza en la producción de autos híbridos, lo que implica que la producción mayoritaria o exclusiva de vehículos eléctricos está aún un poco lejos.

Otro riesgo para las empresas mineras australianas es que gigantes de la minería como Río Tinto entren competir en la producción de litio y cobalto. Recientemente comenzaron a correr rumores sobre que Río Tinto haría una oferta para comprar SQM, la principal empresa productora de litio en Chile. Estos rumores produjeron grandes preocupaciones entre las empresas que actualmente extraen esos minerales. No obstante, dadas las condiciones del mercado, ni siquiera los gigantes como Río Tinto tendrán un camino sencillo.

Nexo con el tema que estudiamos:

En los próximos años, China será el mercado más grande para la industria automotriz: aproximadamente la mitad de los autos que se venden actualmente en el mundo son comprados en China y esta tendencia probablemente se mantendrá o acentuará. Por esa razón –al igual que sucede en muchas otras industrias–, la demanda china de insumos para la fabricación de baterías de iones de litio marca el rumbo y el ritmo de la extracción de minerales. Esto da pie a una “carrera

por los recursos” y a una especulación desenfrenada sobre el precio de los minerales y la valuación de las empresas que se mueven por oleadas.

Llama la atención que en la nota *The Economist* no menciona a las empresas estadounidenses, alemanas o japonesas de autos (General Motors, Volkswagen, Toyota, entre otras) como sujetos centrales en la demanda de minerales para fabricar baterías de iones de litio sino únicamente a empresas chinas (Great Wall y Geely, prácticamente desconocidas en Occidente) que están realizando grandes inversiones para garantizar el abastecimiento de los recursos materiales esenciales para su producción. Ante esta situación surgen numerosas preguntas ¿las grandes corporaciones automotrices de Occidente serán reemplazadas por las jóvenes empresas chinas? ¿Qué consecuencias tendrá el acelerado crecimiento de las empresas chinas sobre la competencia en la industria del automóvil?

En otra sintonía, es preciso observar las interconexiones entre las industrias de vanguardia (energías renovables), las industrias declinantes (automotriz) y la explotación de recursos naturales: en su combinatoria crean vías de renovación del sistema, cuyo alcance no está aún definido...

Source URL (modified on 23 Enero 2018 - 3:26pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/1599>

Links

[1] <https://www.economist.com/news/business/21731676-speculators-are-piling-thanks-strong-demand-chinas-electric-vehicle>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/12>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>

[4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>

[5] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/18>

[6] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/19>

[7] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/20>