

镍期货价格两个交易日上涨248%,今年碳酸锂价格上涨超2/3

# 动力电池原材料价格疯涨

■ 本报实习记者 林水静

“6万美元/吨、7万美元/吨、8万美元/吨、9万美元/吨、10万美元/吨……”3月8日,伦敦金属交易所镍期货价格在半小时连破5道关口,突破10万美元/吨,至此,3月7日、8日伦敦金属交易所镍期货价格两个交易日累计大涨248%,刷新纪录。随后,伦敦金属交易所决定暂停当日镍交易。作为动力电池另一种重要的原材料,仅两个月时间,碳酸锂价格就从年初的30万元/吨上涨至目前超过50万元/吨,并仍在继续上涨。

这不禁令人担忧,原材料价格疯涨是否会影响到动力电池供应?车企该如何应对?

## 动力电池供应量未减

目前新能源汽车动力电池主要有磷酸铁锂电池和三元锂电池两种,其中碳酸锂在两种电池中都有使用,镍只在三元锂电池中

使用。中国汽车动力电池产业创新联盟的统计数据显示,2021年1月-12月,我国动力电池产量达219.7GWh,同比增长163.4%;销量达186.0GWh,同比增长182.3%。由此可见,虽然去年动力电池原材料也一直上涨,但市场供应充足。

招商期货研究员赵嘉瑜表示:“对于磷酸铁锂电池而言,大涨的只是锂,而磷和铁价格正常,同时石墨、电解液、隔膜等材料也没有像锂一样出现短缺。50千瓦时-70千瓦时的三元电池含镍量约30克-50克,镍价格上涨10万元/吨,成本平均上涨4000元,影响有限。”

“在原材料价格上涨的情况下,很多动力电池企业宣布减产,因此造成市场上动力电池紧缺的错觉,但事实上,动力电池企业并没有减产动作。”赵嘉瑜介绍,“目前看来,动力电池没有想象中那么紧缺,只是高端电池较抢手。”宁德时代、亿纬锂能、国轩

高科等多家动力电池厂商近日纷纷表示,工厂正常生产,保供下游。

## 不影响新能源汽车销量

虽然原材料价格暴涨未影响到动力电池的供应量,但涨价势必传导到产业链终端的新能源汽车售价上。3月10日,特斯拉中国官网显示,高配Model 3和Model Y再次涨价,其中Model 3高性能版价格由33.99万元调至34.99万元起,上涨1万元以上;Model Y长续航、高性能版价格调整为35.79万元和39.79万元,较之前均上涨1万元。这已不是特斯拉今年首次涨价,前一轮新能源汽车涨价潮就由特斯拉打头。北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔表示:“与传统车企不同,新造车企业车型较少,转移成本压力的手段单一,且存在供不应求的现象,因此依赖车辆涨价,

以转移成本压力。”

值得一提的是,全国乘用车信息联席会秘书长崔东树日前指出,近期原材料价格上涨及众多新能源车企涨价不会给新能源汽车销量带来明显影响。

赵嘉瑜也表示,原材料涨价引发下游提价,其实是嵌套在全球工业生产者出厂价格指数(PPI)向居民消费价格指数(CPI)传导的宏观经济规律中,但涨价并不一定会迅速抑制需求。“目前电池厂商和车企仍可以接受利润压缩并持续一段时间,同时全球能源价格高企,燃油车相较于新能源汽车的成本在不断提升,国家出台的下乡等政策也将刺激新能源汽车销量。”

## 加快钠电池研发或能治本

锂、镍价格齐涨,虽然在短期内对新能源汽车市场不会造成太大影响,但如果原

材料持续涨价且引发新能源汽车成本居高不下,待到新能源汽车相关补贴完全退出、全球能源价格逐步回落时,市场对新能源汽车的喜好度将下降。

赵嘉瑜表示,从长期来看,锂供应紧张将持续,相比之下,镍供应不会太紧张,“镍价格暴涨是在供需基本面紧张、全球低库存及俄乌冲突影响镍交割品供应的背景下,多头资金逼空导致的。”

张翔表示,车企应对动力电池原材料紧缺的最有效举措是投资布局上游资源,如特斯拉投资澳大利亚锂矿。同时,很多动力电池企业也在积极布局上游资源,如宁德时代在海外购买锂矿。

当然,保障动力电池供应的关键是放量。赵嘉瑜表示,这需要高价刺激海外矿产资源开发,并加速国内盐湖资源开发。此外,加快钠电池研发,也有望从根本上解决锂资源紧缺的问题。

## 热点聚焦

新能源汽车积分价格出现腰斩式下降,引发负面连锁反应

# 双积分政策亟待优化

■ 本报记者 卢奇秀

“2021年积分交易价格为2000元/分左右,而今年的积分交易价格为1000元/分左右。”近日,合众新能源汽车董事长方运舟在接受记者采访时表示,新能源汽车积分价格出现下滑,给车企经营造成一定压力。

短短数月,新能源汽车积分价格出现腰斩式下降,这与此前行业的高预期相悖。那么,积分价格下降原因何在?将对新能源汽车产业带来何种影响?

## 供过于求致积分交易价格走低

据了解,造成新能源汽车积分价格大幅下降的主要原因是去年新能源汽车销量大幅增长。麦肯锡全球董事合伙人方寅亮向记者介绍,一方面,燃油车销量减少,对积分的需求随之下降;另一方面,新能源汽车销量增多,积分供给增大。从供需关系来看,供大于求,新能源汽车积分价格自然下降。

中汽数据有限公司日前发布的2021年新能源汽车积分价格预测联合研究成果显示,2021年新能源汽车积分预测价格为2600元/分-2900元/分(基于2021年中视角,对2021年1月-12月交易期的测算);2022年新能源汽车积分预测价格区间为1000元/分-1400元/分(基于2022年初视角,对2022年1月-9月交易期的预测)。更有车企反映,今年的新能源汽车积分价格已降至500元/分-800元/分,远

低于业内此前的高预期。

据了解,2017年9月,工信部等五部门联合发布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》,即双积分政策,旨在替代逐渐退出的购置补贴,助推我国汽车产业电动化转型。自双积分政策实施以来,共完成4次积分交易。受合规成本、供需关系、价格预期等多重因素影响,双积分交易价格大幅变化。其中2018年平均单价为300元/分-500元/分,2019年为800-1200元/分,2020年为1204元/分。

2021年新能源汽车积分交易价格达历史新高点。2020年我国境内乘用车企业共生产/进口乘用车1983.02万辆,燃料消耗量正积分为436.74万分,燃料消耗量负积分为1171.43万分,新能源汽车正积分为437.00万分,新能源汽车负积分为106.55万分。相较前一年,负积分大幅增加。同时,137家车企中有93家不达标,需要采取抵偿措施进行积分合规,燃油车企不得不花重金购买积分。正因如此,不少车企及时调整产品布局和销售政策,加速电动化转型。

## 影响车企新能源转型的积极性

对新能源汽车而言,积分交易是重要的利润来源。2020年,特斯拉通过出售碳排放积分获得15.8亿美元营业收入,当年其净利润为7.2亿美元。同时,比亚迪、上

汽通用五菱等车企均在双积分交易中获利。双积分交易在一定程度上甚至“养活”了新造车企业。如理想财报显示,2021交易年度共销售约7万份新能源汽车积分,收入2亿元,折合每份2857元;蔚来2021年三季度财报显示,2021交易年度共销售约20万份新能源汽车积分,收入5.17亿元,折合每份2585元。

双积分交易更是小微企业的重要利润来源。五菱宏光MINI EV起售价仅2.88万元,据业内人士透露,除电池、零部件成本外,再加上研发、人工、运输等费用,该车型几乎不赚钱,主要靠卖新能源汽车积分获得收益。

那么,当前新能源汽车积分价格大幅下降,是否会影响车企生产新能源汽车的积极性?方运舟表示,随着新能源汽车总量增长,车企对积分的需求相对降低,同时鼓励产业转型发展的作用会减弱。

方寅亮同样认为,新能源汽车积分价格降低将使车企收入减少。考虑到芯片紧缺、原材料价格上涨等因素,车企的整体盈利情况面临挑战,需做好相应准备。

## 稳定积分价格成行业诉求

据了解,信息不对称等原因导致车企对积分价格变化缺乏准确预判,给生产经营和产品规划带来诸多困难。因此,稳定价格成为行业对双积分政策的重要诉求。



关注

## 新能源汽车大卖 比亚迪销量超过上汽大众

本报讯 实习记者姚美娟报道:

今年2月,得益于新能源汽车销量暴涨,比亚迪销量首次超越长期居中国汽车销量榜亚军的上汽大众。

比亚迪近日发布的2月产销数据显示,汽车(含乘用车/商用车)销量达91078辆,同比增长335.2%,环比下滑4.6%。其中,燃油车销量为2795辆,同比下滑73.6%,环比增长24.0%;新能源乘用车销量达87473辆,同比增长764.1%,环比下滑5.9%,占新车总销量的96%。上汽集团发布的产销快报显示,2月上汽大众销量为90604辆,同比增长79.4%,环比下滑30.6%。

业内人士认为,上汽大众和比亚迪代表的是汽车行业两大阵营。前者代表的是传统汽车龙头企业,燃油车销量占上汽大众总销量的比重达90%以上;后者自居为新能源汽车引导者,新能源乘用车占比亚迪总销量的比重基本达95%以上。上汽大众销量长期仅次于一汽大众位居第二,2月上汽大众销量排在比亚迪之后,这对于新能源汽车的市场表现而言,具有里程碑意义。

“比亚迪是最早从电池行业跨界造车的企业,几乎是中国最早看到电动化趋势并行动的车企。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平告诉记者,比亚迪与上汽大众体现了两种竞争关系:一方面,民族品牌在和合资品牌的长期竞争中,具备了相当的竞争力;另一方面,比亚迪长期坚持的电动化有了成效,且基本能做到比合资品牌快一拍。

曹广平进一步表示:“相比之下,虽然合资品牌销量依然强势,但‘以市场换技术’的基础已经松动。市场方面,目前的中国汽车市场已不是改革开放之初进口和合资品牌占统治地位的市场。技术方面,民族品牌产品技术大幅提升,且在电动化、智能化、网联化方面实现局部领先。”

业内人士认为,虽然现阶段新能源汽车完全颠覆燃油车的可能性不大,但新能源汽车正以惊人的速度成长,上汽大众被比亚迪反超在一定程度上说明新能源汽车革命正推动汽车行业格局剧变。

工信部部长肖亚庆此前表示,今年前两月我国汽车销售情况非常好,均增长一倍多,预计今年能达到预期目标,还可能大幅超出预期目标。“中国车企提供的电动汽车产品已从性能、使用成本等方面全方位超越燃油车。”比亚迪董事长王传福曾表示,到2022年底,中国新能源汽车的市场渗透率将超过35%。

# 新能源汽车科技创新离不开资本支撑

——访中国汽车工程学会副秘书长闫建来

■ 本报记者 范彦青

## 访谈

近年来,新能源汽车持续升温,整车制造、零部件厂商围绕电动化、智能化、网联化等加快转型升级,跨界势力不断入场,新品牌不断涌现,投融资如火如荼,资本的支撑作用日益凸显。如何打造良好的投融资环境?对此,记者近日专访了中国汽车工程学会副秘书长闫建来。

**中国能源报:**如何看待汽车产业“新五化”,即“新四化”(电动化、智能化、网联化、共享化)+资本化?

**闫建来:**汽车产业“新四化”为社会所熟知,无论是“新四化”还是“新五化”,甚至更多“化”,都是从不同角度看问题。

汽车工业未来发展的两大方向是电动化和智能化,这在全球汽车产业已形成共



识,这是战略方向、真正目标。其他的“化”,包括网联化、数字化等是实现上述目标的基础能力或路径、手段,共享化则是汽车应用端发展方向。资本化是汽车工业向电动化和智能化目标前进的保障和支撑,在现

在和未来很长一段时间将成为汽车产业持续高效和引领性发展的重要保障。当前,科技创新、技术进步成为驱动国家发展的决定性力量,在技术蝶变和多领域深度融合的背景下,低盈利模式的汽车产业在研发费用和研发速度上难以承担独立开发的投资压力,需借助资本力量实现革命性进步。

**中国能源报:**如何促进新能源汽车投融资?

**闫建来:**建立完善健康的投融资法治环境,对促进新能源汽车投融资便利化十分必要。应充分放开民族资本投融资,让社会资本更便利地参与市场、更有效地集中到新能源汽车科技创新领域,有利于低端劳动密集型制造业向依靠技术、研发、专利、投资赚取高额利润的现代技术型产业升级。但同时,要把资本管好、用好。目前在新能源汽车领域,资本对项目的选择出现

一定偏差,引起社会的广泛关注。理性对待投资成败、科学研判投资的中长期目标和短期目标,是投资人的必备素质。

**中国能源报:**如何正确认识和把握资本的特性和规律?

**闫建来:**新能源汽车属于竞争性产业,要遵守市场规律,运用市场手段配置资源。在政府层面,国家发改委每年发布的市场准入负面清单,是资本的“红绿灯”之一,通过清单方式列出禁止和限制投资经营的行业、领域、业务,指导市场主体投融资行为。

在市场层面,各大车企、市场主体都会设置投资部门,根据战略选择制定相应的先导性技术投资计划。市场主导下衍生的社会化融资、股份制(平台)融资及相关孵化器构成了不同级别的投融资圈。由此可见,新能源汽车产业青睐多元化的投资。因此,风投要有“眼光”,科学研判行业发展趋势。