

新能源汽车市场渗透率快速上升,锂资源保供稳价备受关注

锂电池企业加快全球“囤矿”

■ 本报实习记者 姚美娟

工信部新闻发言人、工信部运行监测协调局局长罗俊杰近日在国新办召开的新闻发布会上强调,将适度加快国内资源开发进度,会同有关部门坚决打击囤积居奇、哄抬物价等不正当竞争行为,推动新能源汽车原材料价格尽快回归理性。

随着新能源汽车市场渗透率不断提升,动力电池的原材料——锂资源

保供稳价备受关注,锂资源开发成为新能源汽车产业健康发展的焦点话题。今年年初以来,在国家层面加快审批核准锂资源开采的同时,国内锂电池企业与四川等锂资源储量丰富的省区频繁开展合作。在业内人士看来,随着国内锂矿开发持续提速,锂资源紧缺的窘境有望改观。

国内锂矿开采审批提速

海关总署日前发布的统计数据显示,今年一季度,我国锂精矿进口量52.9万吨,其中从澳大利亚进口约50.2万吨,占比约95%;碳酸锂进口量2.75万吨,出口量0.21万吨,净进口量2.54万吨;氢氧化锂进口量0.05万吨,出口量1.75万吨,净出口量1.70万吨。

中国有色金属工业协会锂业分会近日分析称,与2021年同期相比,今年一季度锂精矿进口量基本持平,碳酸锂净进口量增加约40%,氢氧化锂净出口量增加约9%。在国外锂精矿供应无明显增量的情况下,我国需加快国内锂资源开发进度,尤其是青海、江西、四川和西藏锂资源开发要提速提质,努力保供。

“虽然我国锂矿资源比较丰富,但品

位普遍偏低,提炼成本很高。目前基本通过进口国外锂矿进行提炼,以降低成本。但在去年锂矿涨价近5、6倍的背景下,国内锂矿开采基本可以实现盈利,具备了一定的经济性。而且,开发国内锂矿也可以提高就业率,带动青海、四川等中西部省区的经济发展。”江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔告诉记者。

4月19日,自然资源部一次性公示了已核准开发的两处国内锂资源矿产开发项目。信息显示,这两处矿产资源分别为四川省甘孜州的锂辉石矿和青海省的盐湖资源。业内专家认为,两大锂矿资源开发方案同日获批,既呼应了加快开发国内锂资源的政策要求,也意味着锂资源开发正加码提速。

企业多渠道寻矿

国内锂资源开发审批加快的同时,诸多头部电池企业也开启了“扫矿”模式。

4月20日,宁德时代控股子公司宜春时代新能源矿业有限公司以8.65亿元的报价,成功竞得江西省宜春市圳口里-奉新县柘下窝矿区陶瓷土(含锂)探矿权。公开信息显示,该矿探矿权面积6.44平方公里,推断瓷石矿资源量96025.1万吨,伴生锂金属氧化物量265.678万吨。

业内认为,此次获得宜春市锂矿

探矿权是宁德时代全产业链布局迈出的重要一步。宁德时代方面也表示,将加快锂矿资源勘查开发,增加锂资源供给,助推锂相关原材料价格回归理性。

除宁德时代外,比亚迪、亿纬锂能等电池企业也通过收购、入股、长协或合作等形式参与国内锂矿、盐湖锂资源开发。“企业‘扫矿’的主要目的是降低成本、控制供应链,目前主要是上游金属原材料涨价,如果像以前一样只单纯

购买电池,将增加车企成本。”伊维经济研究院研究部总经理吴辉表示。

另外,多家锂电池上市公司也正在加速海外囤矿,进一步布局上游原材料领域。对此,张翔提醒,海外买矿风险与机遇并存,可能会面临当地政策法规与地缘政治带来的不确定性。“同时,企业在海外买矿时还要注意摸清标的公司的财务和债务情况,近几年运营和资源储备情况,还要准确把握出矿量情况,以降低投资无法收回的风险。”

多国设置锂矿开采门槛

随着锂矿作为新能源时代重要战略资源的价值日益凸显,各国为锂矿开采设立门槛的倾向也越来越明显。基于锂矿产业链的“暴利”,多国拟争取更多的控制权和利益。

4月19日,墨西哥参议院通过一项矿业法案,确认国家对锂矿开采的控制,要求该国国有企业在锂矿开采方面的地位优先于私企。此前,墨西哥往届政府已授权发放8张锂勘探许可证,后续墨西哥或将审查所有锂

(开采)授权合同。

今年2月,智利制宪会议初步通过一项提案,旨在促进铜矿、锂矿和其他战略资产的国有化。作为智利新宪法的一部分,该提案最终草案将在今年年内举行全民公投。市场分析人士认为,中长期看,智利锂矿供给将受到一定限制,远期全球锂资源释放存在不确定性。

作为当前全球市场热捧的“香饽饽”,锂资源争夺战目前正在加速升

温。对此,新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平建议,锂电池上下游企业“囤矿”的同时,更要重视对城市矿山等锂材料回收利用技术的开发,不断创新电池新技术,“囤矿”更要“囤技术”。

“另外,国家层面可以制定一些保障供应的措施,比如类似稀土行业的收储机制,通过国家收储来缓解碳酸锂价格的大幅波动,保障国内锂电池企业在海外的利益。”吴辉建议。

海阳核电一期累计发电超700亿千瓦时



图片新闻

截至4月27日0时50分,位于山东烟台的海阳核电一期工程1、2号机组累计发电700亿千瓦时,相当于节约原煤2994万吨、减排二氧化碳5603万吨。

海阳核电一期2台机组自2018年10月、2019年1月投产以来,清洁高效、安全稳定,运行业绩稳居世界前列。一期工程同时开创了国内核电零碳供热商用先河,建成世界首个水热同产同送示范工程,迈出核能综合利用全国第一步。图为海阳核电一期工程。 山东核电/图

关注

吉林最大抽蓄电站全面投产发电

本报讯 4月26日,国网新源吉林敦化抽水蓄能电站(以下简称“敦化抽蓄电站”)4号机正式投入商运,标志着“十四五”期间吉林省最大的抽蓄电站全面投产发电,为保障东北电网安全、促进新能源消纳、助力构建新型电力系统发挥重要作用。作为目前东北地区已投产装机最大的抽水蓄能电站,该电站建成后每年可促进风光等清洁能源消纳超过50亿千瓦时,节约标准煤45万吨,减少二氧化碳排放87万吨。

敦化抽蓄电站位于吉林省敦化市北部,总装机容量140万千瓦,安装4台单机容量35万千瓦的可逆式水泵水轮发电电动机组,设计年发电量为23.42亿千瓦时,年抽水电量31.23亿千瓦时,以500千伏出线接入吉林电网。电站2013年10月开工,建设期拉动地方GDP约300亿元,年均间接提供各类就业岗位约2000余个,建成后年上缴利税约1亿元,可有效缓解东北地区电网调节能力不足问题,推动我国电力产业转型和结构调整。

敦化抽蓄电站1号机组投产发电以来,机组运行稳定,机组振动、摆度、瓦温及噪音等关键指标表现优异。截至目前,1号机组启动成功率99.81%,累计发电521次,抽水404次,累计发电4.56亿千瓦时,抽水电量5.87亿千瓦时,承担了东北电网迎峰度夏、迎峰度冬和重要节日保电任务,充分发挥了抽水蓄能电站的容量效益,有效保障了电网系统在负荷高峰期间的电力供给。

敦化抽蓄电站地处严寒地区,多年平均气温零下3摄氏度,冬季极端最低气温零下44摄氏度,工程区实测最大冻土深度近2米,室外工程年有效施工期不足6个月。电站施工采用沥青混凝土心墙堆石坝,在严寒地区抽水蓄能建设中实属首例,施工过程面临很大挑战。国网新源敦化公司通过强化原材料质量把关,精确配合比试验,优选骨料级配等一系列有效措施,实时采集大坝填筑进度与质量数据,并开展分析和预警,保证大坝建设质量,下水库蓄水后监测日渗漏量为水库库容的万分之零点七,在国内同类工程处于领先水平。截至目前,敦化抽蓄电站4台机组启停共计2073余次,发电电量9.75亿千瓦时,抽水电量12.85亿千瓦时。(赵璐 王兴国)

国内电池级碳酸锂、氢氧化锂4月22日当周价格均较前一周下跌1.5万元/吨,跌幅约3%

动力电池原材料价格企稳回落

■ 本报实习记者 杨梓

动力电池原材料价格“狂奔”数月后,终于出现回落势头。上海钢联4月22日发布的数据显示,国内电池级碳酸锂价格保持在47.5万元/吨,氢氧化锂保持在48.5万元/吨,两种锂盐均较上周下跌1.5万元/吨,跌幅约3%。

供需关系决定价格,锂电池原材料价格回落背后,哪些市场因素发生了变化?动力电池行业供需紧张会否得到较大缓解?新能源汽车是否会迎来新一轮涨价潮?

原材料价格普遍回落

“4月碳酸锂价格出现松动,部分小企业的成交价已低于46万元/吨。”高工锂电分析师唐小林表示,锂电池产业链进入去库存阶段,主要原因是3月锂电池成本以及镍钴锰锂价格均达到本周期最高位。4月电解液主要配方六氟磷酸锂、VC价格也出现“腰斩”,带动电极液价格大幅度下降,铜铝负极隔膜涨价动力也出现不足。

“此前新能源汽车销量高涨导致电池配套供货出现紧缺,而目前新冠肺炎疫情等因素致使车辆产销等诸多预期发生改变,所以电池材料厂家等环节提前进行了调整。”新能源与智能网联汽

车独立研究者曹广平指出。

有色金属行业权威信息交互平台SMM最新调研显示,碳酸锂供应端持续放量,除上游冶炼厂提供的大幅增量外,之前因船运延迟的进口碳酸锂也在3月集中到港,致使进口量大幅环增,加快后续供需面扭转。反观需求面,目前依旧维持走弱态势。近日主流大厂对外多无报价但对价格下调幅度已形成共识,部分中小厂基于资金周转等原因,价格不断探底,但成交情况仍不理想。

值得注意的是,除了上述因素,动力电池原材料价格下降更得益于国家层面的及时干预。3月中下旬,工信部会同有关部门召开座谈会,提出“共同引导锂盐价格理性回归,加大力度保障市场供应”。之后不久,动力电池原材料价格开始止跌。

供需紧张尚未明显缓解

事实上,若与2020年下半年4万元/吨-5万元/吨的价格相比,去冬今春数月来,碳酸锂价格已暴涨10倍以上,直接导致包括宁德时代、国轩高科、比亚迪等在内的电池企业去年就开始上调产品售价。进入今年3月,电池级碳酸

锂价格突破50万元/吨,已有部分电池企业开始抵制购买高价碳酸锂。特斯拉CEO马斯克近日表示,除非成本压力有所缓解,否则特斯拉可能不得不开启锂的开采和精炼业务。

那么,近期动力电池原材料价格下滑,是否意味着产业链整体趋稳?

多位业内人士认为,虽然原材料价格近期有所下调,国内盐湖产量提升,但供需紧张关系仍未得到明显缓解。唐小林认为,动力电池原材料价格接下来一段时间仍会震荡波动。

曹广平表示,动力电池原材料价格一方面取决于局部的上下游产业链供求关系,即上游矿山等粗炼企业的供应、下游电池以及新能源车企的需求,另一方面要看电池材料经过整个产业链的使用后能否循环利用。此外,还要看全球能源转型形成的电池总体需求。这三大因素决定了动力电池行业供应紧张的基本面。“原材料价格短时间内仍将在有所调整的基础上高位波动,并在疫情峰值过后对电池行情产生一定影响。”

新能源汽车再涨价可能性小

虽然短期内车企产能受限制,对上

游电池的需求减少,但长期看,我国作为全球最大的新能源汽车市场,市场需求长期向好的趋势不会改变。中汽协日前发布的数据显示,今年一季度,我国新能源汽车产销量分别达129.3万辆和125.7万辆,均同比增长1.4倍,市场占有率达19.3%。

纵观近年来我国汽车市场发展态势,降价是车企的主流行为,但今年以来,受补贴政策调整及上述原材料价格上涨等因素影响,车企一改常态,目前已有20多家新能源车企掀起两轮涨价潮,且涨价车型仍在持续更新。

有业内人士表示,在现阶段原材料价格企稳回落的情况下,动力电池价格有所松动,进而缓解车企盈利压力,短期内第三轮涨价的可能性不大。

唐小林表示,自上海爆发疫情以来,不少车企停工停产,但随着特斯拉、上汽等车企近日开始复工复产,车企供应链将逐渐好转,动力电池下游需求也将同步上升。

“电池价格对新能源汽车价格及销量影响较大。”曹广平认为,下一阶段,由于电池成本所占比例不同、阶段性政策鼓励程度不同、环保法规造成的市场需求不同,新能源汽车价格会有涨有跌。“插混车型的价格会相对坚挺,纯电动汽车售价或许还会出现较大波动。”