

锂价何时回归理性?

■ 本报记者 姚美娇 实习记者 林水静



图为锂盐。国轩高科/供图

今年以来,碳酸锂价格仿佛坐上过山车,令市场充满变数。自去年年底冲高60万元/吨后,今年4月底,碳酸锂价格一路回落至18万元/吨左右,紧接着又开始止跌回升。业内关于近期碳酸锂价格波动的讨论十分热烈。碳酸锂此番涨价对产业链下游影响几何?后续能否企稳?

■ 碳酸锂价格止跌反弹

据上海有色网发布的数据,截至6月7日,电池级碳酸锂报价31万元/吨。较今年4月中下旬低点上涨超过70%。促使此轮碳酸锂价格止跌反弹背后的推手是什么?

“近期锂价重回30万元/吨,主要受三方面因素影响。”富宝锂电网锂盐分析师刘晓敏向《中国能源报》记者分析道,“第一,碳酸锂及氢氧化锂厂家挺价,惜售情绪较重,市场供应流通量减少;第二,4月底以来,终端需求修复初见成效,特别是磷酸锂和储能市场,部分材料厂除刚需采购外,还有部分备库需求,加上贸易商炒作,也放大了市场需求;第三,5月,锂盐厂和锂矿商频繁拍卖,拉高了锂价,同时随着锂矿价格抬升,锂盐厂成本压力明显,加大了锂盐厂挺价的决心。”

“在电池级碳酸锂达到30万/吨时,材料厂和锂盐厂的博弈情绪明显,但奈何锂盐厂挺价,低价不出,材料厂只能随行就市高价采购。”刘晓敏进一步解释称。

厦门大学中国能源政策研究院助理教授吴微向《中国能源报》记者表示:“今年1-4月,受燃油车企发起价格战,以及汽车市场处于传统销售淡季的影响,新能源汽车销量增长放缓。而在去年锂价不断上涨的驱动下,锂资源产能不断增加,市场短时间内出现供应过剩,驱动碳酸锂价格下降。然而,进入5月后,新能源汽车销量开始重回快速增长通道,带动锂需求上升,加之前期锂价下跌使部分矿山与精炼厂停产,市场供应下降,供需关系重新平衡,导致碳酸锂价格出现反弹。”

■ 对下游车企影响较小

碳酸锂价格涨跌不仅直接影响锂电池售价,也会影响新能源整车产品成本。据了解,电池成本约占新能源汽车整车成本的40%-60%,因此,当碳酸锂价格上涨时,新能源汽车生产成本会随之上升。

广汽集团董事长曾庆洪此前曾在2022年度业绩发布会上表示:“当碳酸锂价格在40万元/吨以上,电动车就没钱赚,碳酸锂价格最低降到28万元/吨,就可以很好地解决自主品牌盈利问题。”

值得注意的是,在碳酸锂价格呈现回暖态势时,一向宣称以成本定价的特斯拉在5月初连续两次宣布涨价。近期碳酸锂涨价叠加特斯拉上调价格,是否会引发新能源汽车新一轮涨价潮呢?

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在接受《中国能源报》记者采访时表示,此轮锂价上涨,不会对下游电动汽车价格产生较大影响。“锂价的上涨,经过价格传导,或将导致车企生产成本增加、利润下滑。不过,车企不会因为锂价上涨动态调整车辆售价。目前,只有特斯拉在频繁调节价格。总体来看,其他车企价格相对稳定,整个电动汽车市场价格处于稳定状态。”张翔认为,车企调价主要考虑运营情况及市场地位,锂价变动为次要因素。例如,此前特斯拉掀起的降价潮,考虑的是打击竞争对手。

吴微指出:“锂价上升带来的成本增加很可能由产业链各个环节共同承担。新能源汽车价格虽然可能出现上涨,但上升幅度有限。特别是目前高端车型享有较高的溢价,对于原料上涨有一定的承受能力,预计价格仅会出现小幅调整。”

■ 怎样维护市场健康发展

锂价何时能够企稳?刘晓敏认为:“目前来

看,上下游博弈情绪浓厚,锂价在30万/吨以上上行速度放缓,唯有终端车企需求复苏,才会带来锂价快速上涨,预计6月锂价仍以偏稳运行为主,可能小幅上涨。”

针对上游锂价上涨,下游企业做了哪些努力?“下游产能做的是抵制高价,但是锂盐厂挺价,刚需补库只能高价买。”刘晓敏表示,“我认为锂盐厂也会适当考虑下游成本压力,毕竟整个产业链健康发展才是关键。我们了解到,有些材料厂和电芯厂也在布局锂矿业务,通过购买锂矿或矿权合作拿到锂矿,给锂盐厂代加工锂盐,以此应对锂价上涨。”

那么,政策层面,为维护锂价稳定,维护市场健康发展,相关部门该如何做?

吴微表示:“维持锂价稳定对于保障新能源汽车行业健康发展、实现能源转型的目标具有重要意义。政策上,我有四点建议。第一,增加国内锂资源勘探与开发力度,增强资源供应保障能力;第二,加快全球资源投资布局,打造全球锂资源供应链;第三,构建动力电池梯次利用与锂资源回收体系,打造新能源汽车循环经济;第四,建立锂资源收储机制,保障市场价格维持在稳定区间。”

对于维持锂价稳定,张翔认为,要维护市场健康运营。“此前,有大量运营商、中间商囤货碳酸锂,导致锂价疯涨,这时应当进行一定的管理。此外,应及时发布碳酸锂供需信息,比如,目前国内总锂矿产能、进口的锂矿量、行业需求等。市场主管部门应经常定期发布供需信息,引导行业从业者理性投资,车企提前做好规划。”

IV型储氢瓶因国标站上风口

■ 本报记者 张胜杰

近日,由浙江大学、国家市场监督管理总局特种设备安全监察局等单位联合起草的国家标准《车用压缩氢气塑料内胆碳纤维全缠绕气瓶》发布,将于2024年6月1日正式实施。业内人士普遍认为,该标准的发布意味着IV型储氢瓶站上了“风口”。

“这个国家标准给予我们气瓶企业很大信心,以后知道该往哪个方向发力。”北京科泰克科技有限责任公司总监侯立功告诉《中国能源报》记者,“比如说,有一些市场化氢瓶项目,至少可以知道从哪个机构拿证。过去没有国家标准,大家都不敢盲目推进。”

从储氢上看,车载储氢技术是氢燃料电池车发展的关键,直接影响燃料电池车的续航里程和成本。据《氢能汽车白皮书》显示,我国IV型储氢瓶生产还处于起步阶段。有业内人士称:“IV型储氢瓶国家标准的发布和实施,能在一定程度减少我国氢燃料电池产业发展的障碍。”

据了解,储氢瓶作为氢能储存的重要容器,其内部主要由内胆、中间层、外层组成。内胆是储氢瓶的核心部件,I、II、III型储氢瓶内胆大多为金属材料,不适合长期储存,而IV型储氢瓶内胆采用塑料等复合材料,耐渗透性和耐热性较好。

目前,IV型储氢瓶凭借优异的抗氢脆腐蚀性、更轻的质量,以及更高质量储氢密度和循环寿命,正成为燃料电池汽车行业的“新宠”。

据佛山环境与能源研究院上海事业部部长郭佳益介绍,氢

瓶的碳纤维成本占比在60%以上,其发展方向是低成本、高强度碳纤维开发和提高碳纤维利用率。“IV型储氢瓶在高压等级时具有轻量化优势,且相比III型储氢瓶在材料成本方面也具有一定优势。”

从产业化进展来看,III型储氢瓶的产品技术已相当成熟,成本在可控范围。而IV型储氢瓶由于轻量化、高压、高储氢质量比和长寿命等优点,也让国内气瓶企业看到了发展机遇。

据了解,国内主要瓶企特别是传统气瓶制造企业,早已着手研发、试样、验证等准备工作。截至目前,中材科技、北京科泰克、中集、天海工业、佛吉亚斯林达、龙蟠科技、未势能源等企业均已研发出IV型储氢瓶产品。预计今后一段时间,会陆续推出部分规格产品上市。

不过,在中国节能协会氢能专业委员会常务副秘书长杨光看来,由于IV型储氢瓶成本高、成品率低等因素制约,短期之内,IV型储氢瓶在我国还是难以实现全面量产。

“目前,我国300多座加氢站,加氢车辆大都是配合35兆帕的III型储氢瓶加注系统,如果换成70兆帕的IV型瓶,加氢站肯定也要跟着改。由于IV型储氢瓶的关联性很强,它一改变,管阀、整车系统等都得跟着改。”杨光说,“因此,IV型瓶在一两年内实现全面量产比较困难。”

也有业内人士表示,毕竟新标准刚出台,高压气态瓶是“特种设备”,需要通过一系列严格认证,无论从试样,还是试验周期分析预判,都需要较长时间。

IDEE·SZ

2023国际数字能源展

INTERNATIONAL DIGITAL ENERGY EXPO 2023

“数字驱动 能创未来”

CREATING A GREEN FUTURE WITH DIGITAL ENERGY

6.29-7.02 深圳会展中心

SHENZHEN CONVENTION & EXHIBITION CENTER

