

锂价需合理

文 / 本刊记者 赵卉寒

今年上半年，我国的新能源汽车发展超出了预期。根据中国汽车工业协会的数据，上半年，我国新能源汽车产销分别完成266.1万辆和260万辆，同比均增长1.2倍，市场占有率达到21.6%。其中，新能源乘用车销量占乘用车总销量的24%，中国品牌乘用车中新能源汽车占比已达到39.8%。

不过，随着新能源汽车发展的提速，产业链上下游部分零部件及配套设施的短缺问题也进一步凸显。

中国电动汽车百人会理事长陈清泰曾表示：“汽车强国的底层是零部件强国。”

在新能源汽车的众多零部件中，电池因其重要性和在整车成本中的较大占比，无疑成为新能源汽车行业最受关注的零部件。近来，动力电池因其原材料价格的暴涨更是备受关注。

上海钢联的数据显示，10月12日，电池级碳酸锂上涨至52.75万元吨，而这一价格在2020年9月还曾是4万元/吨。供不应求，或许是锂价暴涨的直接原因。

从国内市场来看，我国新能源汽车的产销量屡创新高。根据中国汽车动力电池产业创新联盟的数据，1~8月，我国动力电池累计产量为303.8吉瓦时，累计同比增长172.3%。其中三元电池累计产量118.7吉瓦时，占总产量的39.1%，累计同比增长123.2%；磷酸铁锂电池累计产量为184.6吉瓦时，占总产量的60.8%，累计同比增长217.6%。

从国外市场来看，受需求影响，澳大利亚于9月20日举行了年内第六次锂辉石精矿拍卖，最终成交价格为6988美元/吨，较上一次成交价上涨10%。这一素有锂价风向标之称的拍卖价格也间接影响了全球锂价的上涨，同时也反映出全球新能源汽车产销量的火爆。而动力电池原材料的涨价，把压力直接传导至下游车企。

一般而言，电池在纯电动汽车中的成本占比为30%~40%，但当前电池成本已经达到了60%。这也难怪在

“2022世界动力电池大会”上，广汽集团董事长曾庆洪“诉苦”道：“我们现在不是在给宁德时代打工吗？”

作为动力电池界的老大，宁德时代的利润尽管也受到了电池原材料价格上涨的影响，但其近年来仍取得了不错的成绩。据宁德时代董事长曾毓群介绍，今年上半年宁德时代全球市场份额达到了34%。目前其电池产品已经覆盖了全球55个国家和地区，动力电池出货量超过了400吉瓦时，全球每三辆电动车中就有一辆配套宁德时代的电池。

曾毓群认为，矿产资源并不是产业发展的瓶颈，目前已探明的锂资源储量可以生产160太瓦时的锂电池，足够生产全球需要的动力电池和储能电池。此外，他认为电池里面绝大部分材料都是可以重复利用的。目前宁德时代镍钴锰的回收率已经达到了99.3%，锂达到了90%以上。

中国科学院院士、国际氢能燃料电池协会理事长欧阳明高在“2022世界动力电池大会”上也同样提到了电池的回收问题。他指出，未来，动力电池要进行材料回收再生，通过循环利用节省资源，减少能耗，降低排放。

为了给锂价降温，解决电池原材料的供应问题，“国家队”也开始出手。9月16日，工业和信息化部原材料工业司组织召开了锂资源产业发展座谈会。会上，除了强调锂行业要立足当前、着眼长远，共同维护健康有序的市场环境和公平开放的产业环境，还提到要“多开发、稳进口、减量化、促回收”，协同各方加快国内资源开发利用，尽快形成供给能力。

新能源汽车作为一个产业链各环节紧密相连的行业，任何一个环节“掉链子”都可能阻碍整个行业健康发展。因此，让锂价回归理性，打通电池原材料供应链的堵点，是当下的首要任务。■

梦想，不停步。

卓以堃领 越而臻成

Vefon

一流新型品牌集成服务商