

电池级碳酸锂价格再次站上历史高位 上下游产业链影响几何？

■本报记者 李春莲 桂小笋
见习记者 许林艳

时隔几个月，电池级碳酸锂价格重新回到50万元/吨高位。

电池级碳酸锂价格从今年年初一路上涨，到3月份站上50万元/吨的高位，彼时市场一片哗然。在这一价格高位震荡了一个多月的时间后，直到4月中旬，价格跌破50万元/吨时，市场人士曾激辩碳酸锂市场前景，对价格走势也持不同意见。不过，该价格并未跌太多，一直在40万元/吨以上徘徊。

电池级碳酸锂价格高企对上下游的影响愈发突出，也在重塑整个产业链格局。

作为新能源汽车动力电池最为关键的材料，锂价大涨让中下游企业成本越来越高，以宁德时代为代表的动力电池企业和下游车企也陷入涨价怪圈，以应对高成本压力。

新能源汽车高景气度持续，尽管不断有上市公司扩产，但碳酸锂供需矛盾短期仍难解决，倒逼产业链公司开始施其能。

为了摆脱锂资源缺乏和锂价不断上涨的被动局面，宁德时代、比亚迪等中下游企业都开始一体化布局，一边加入上游抢矿大军，一边布局下游动力电池回收。

多位接受《证券日报》记者采访的企业人士和专家认为，随着新能源汽车高速发展，动力电池装机量不断提升，意味着碳酸锂在短期内都将处于供不应求的状态，价格将维持高位，面对高成本压力，一体化产业链布局正成为当下动力电池企业以及车企的共同选择。

碳酸锂价格会否再涨？

上海钢联最新的数据显示，9月13日，电池级碳酸锂涨2600元/吨，均价报50万元/吨。这一价格较2021年年初上涨近8倍，较今年年初上涨近80%；9月14日，电池级碳酸锂仍旧维持50万元/吨的价格高位。

对此，上海钢联新能源事业部锂业分析师曲音飞向《证券日报》记者表示，供需问题主导碳酸锂价格上涨，8月份供给端出现减量，下游需求维持高景气度，供需矛盾加重叠加现货市场矿端价格上涨，种种因素支撑碳酸锂价格重回高位。

盐湖股份董秘李舜在接受《证券日报》记者采访时则表示，碳酸锂价格上涨的主要原因是整个市场供应较缺货。另外，下游部分新增磷酸铁锂厂陆续建成开工，市场对锂的需求增加。

“随着传统销售旺季的到来，产业链提前备货导致碳酸锂价格上涨，预计这两个季度还将处于高位。”鑫椏锂电分析师程玲告诉《证券日报》记者。

高需求背景下，上市公司都在加速扩张碳酸锂产能。

盐湖股份9月13日在互动平台表示，公司现已实现3万吨碳酸锂产能，自建4万吨基础锂盐一体化项目开发已实施，计划2024年投产，盐湖比亚迪共同开发的3万吨电池级碳酸锂项目在推进中。

9月14日，国轩高科也在回复投资者时表示，冶炼加工端国轩科丰今年预计能产出8000吨左右的碳酸锂，随着科丰产能的逐步爬坡明年碳酸锂产量预计会逐步增加，成本也将持续下降。

同时，国轩高科在宜丰与奉新两地各规划建设5万吨碳酸锂项目，并各自配套750万吨锂云母矿石采选项目，其实宜丰一期2.5万吨碳酸锂项目预计将会在明年一季度投产，也会为公司明年碳酸锂出货目标提供强有力的支持。

除此之外，赣锋锂业、藏格矿业、天齐锂业等相关上市公司都在积极扩大碳酸锂产能。

鑫椏数据库统计显示，2022年全球新增碳酸锂大约在18万吨；2023年全球碳酸锂新增产能大约在40万吨。

程玲认为，在高利润驱动下，全球各路资本都在努力开矿，但是矿的开采周期需要3年至5年才能上量，短期还是紧张状态。

“碳酸锂建设投产需要时间，资源端供给紧张影响产品产能利用率，终端需求超预期等，都是影响产品供不应求的原因。”曲音飞表示。

在供应紧张的同时，需求还在大幅增加，新能源汽车的快速增长带动动力电池产业持续火热。

“中汽协数据显示，今年1月份至8月份，我国新能源汽车产销分别达到397万辆和386万辆，同比增长1.2倍和1.1倍，新能源汽车的市场占有率达到22.9%。”

不少市场人士预计今年新能源汽车销量继续创新高，这也意味着动力电池以及碳酸锂都将处于高需求状态。

据集邦咨询9月14日发布的数据显示，至2024年全球动力电池市场装机规模预计将从亿瓦时迈进亿千瓦，至2030年将超过3亿千瓦，其中，中国动力

电池装机规模预计将占据全球约45%。

藏格矿业董秘李瑞雪在接受《证券日报》记者采访时表示，新能源汽车产销量持续增长，下半年部分新能源汽车生产厂商产线升级、产能扩张，随着传统黄金消费季到来，预计新能源车销量仍将呈现快速增长，对锂的需求仍十分旺盛。

曲音飞认为，碳酸锂价格仍将维持高位，“金九银十”以及年底抢装期都将造成需求上涨。而供给整体增量有限，无法匹配快速上涨的需求。现货市场报盘与成交价格在逐步上调，高价位在50万元/吨以上。

下游企业怎么办？

碳酸锂价格的上涨正在改变新能源汽车以及动力电池的产业结构，而掌握上游锂资源几乎成为行业共识。

锂电池产业链上游为原材料与锂电设备，中游为锂电池制造，下游则是锂电池应用。而创出新高的锂电材料价格，使得产业发展呈现两种极端：利润向上游集中、压力向下游传导。

这种现状，曾经让身处不同产业端的企业“满腹牢骚”：车企抱怨利润都让电池企业赚走了；而电池企业表示成本压力大，也在为上游打工。

“从2022年半年报数据来看，天齐锂业、赣锋锂业为代表锂盐相关上市公司净利均实现倍增以上；而宁德时代、国轩高科等动力电池企业毛利率大幅下滑，其中宁德时代的动力电池系统营业成本更是同比大增186.78%；车企作为最下游，日子最不好过，赛力斯、ST众泰等车企则处于亏损状态。”

北汽蓝谷有关人士向《证券日报》记者表示，原材料价格上涨，新能源汽车受影响较大，同时动力电池上游原材料的价格暴涨，也成为阻挡新能源汽车高速发展的“拦路虎”。

而从《证券日报》记者的采访中可知，这种发展状况，在一定时间内仍将延续。

“下半年终端行业维持较高热度，磷酸铁锂投产进度有序推进，推动碳酸锂产品需求提升。”卓创资讯分析师韩敏华对《证券日报》记者介绍，新老玩家积极入市寻求碳酸锂稳定供应商，提前锁量是目前行业主要的商谈方式之一。这一现象直接导致目前社会库存主要集中在中间商及下游头部工厂，碳酸锂供方几无现货库存，新单价格坚挺。

“短期来看，碳酸锂价格涨跌均存压力。一方面，受需求较好支撑，供应方现货库存水平不高，销售顺畅；另一方面，碳酸锂价格此波上涨，下游材料产品价格并未有明显跟涨，碳酸锂价格上涨传导存在阻碍，对后续产品价格上涨形成一定限制。整体来看，短期内碳酸锂价格预计保持区间窄幅整理。”韩敏华告诉记者。

综合来看，锂电材料的价格波动于产业链而言，牵一发而动全身。

平安证券的最新研报认为，上游锂资源供应情况是决定锂价未来走势的关键所在。上下游生产周期错配是锂需求爆发下供给难以快速响应的根本原因，在紧缺格局下，资源端仍是未来锂价走势的重要变量。当前来看，供需缺口叠加成本支撑上移，锂价仍有一定上行空间。全球锂资源2024年前仍维持偏紧格局，资源瓶颈下，产业链利润逐步上移，包销模式或进一步放大供需矛盾，预计锂价仍将维持高位。

鉴于此，资源自给率高或正在加速提升的一体化发展企业被行业普遍看好。

中国汽车动力电池产业创新联盟理事长董扬日前就表示，主机厂为了应对原材料上涨，深度进入电池产业链上下游，有的开始自己造电池，投资矿厂，也会对动力电池企业带来影响。

比如宁德时代为了锁定上游资源，加速上下游一体化整合，不断在江西宜春布局碳酸锂项目。

9月7日，龙蟠科技宣布，唐山鑫丰锂业和宁德时代旗下子公司宜春时代拟就年产3万吨碳酸锂项



目开展合作，这不是宁德时代第一次进军上游。去年9月份，宁德时代就宣布将在宜春总投资500余万元建设锂电池基地及相应碳酸锂等材料生产基地。

公开资料显示，江西宜春拥有世界最大的锂云母矿，可利用氧化锂储量260万吨，占全国总量的37.6%，被誉为“亚洲锂都”。

此前，赣锋锂业等头部企业均已在此有所布局。

“从当前行业发展状况来看，建议上游锂盐厂商充分整合全球资源，加快盐湖及云母提锂等技术的研发进程，提高自身锂资源供应链韧性和抗风险能力。”赛迪顾问新材料产业研究中心分析师赵丹桂对《证券日报》记者介绍，下游电池厂商应加强技术研发，提升电池产品关键性能指标，同时强化锂电池生命周期溯源管理，推动产业链上下游合作共建回收渠道，共塑锂电一体化价值链；涉锂产业相关企业还应加速产业链一体化布局，能够在保障关键资源供应的同时保持较为稳定的盈利水平，降低市场大幅扩张带来的风险与压力。

“锂电池产业链利润集中在上游锂矿环节。生产环节正极材料方面，虽当前理论利润值均有盈利，但由于下游电池厂对涨价接受度有限，实际成交仍有压价，生产企业利润空间有限。企业应根据自身实际情况合理的规划布局，切忌盲目进入。应加强对资源端规划布局，与上下游建立良好合作关系。”曲音飞进一步表示。

电池回收如何突围？

由于碳酸锂价格持续上涨，让动力电池回收产业也开始火爆起来，甚至一度造成“价格倒挂”的现象。

天风证券表示，动力电池回收作为锂电池后周期行业，需求有望受产业链景气传导而逐年走高，预计2030年我国动力电池总退役量有望达到380.3亿瓦时，2021年至2030年十年CAGR（年均复合增长率）高达48.9%，未来有望呈现指数式增长。从长视角看，行业当下正处于长景气周期的起跑点。

高景气发展预期下，多家上市公司都在动力电池回收领域有所布局。

“企业主要是通过自建回收处置产能、收购现有回收利用企业等形式布局动力电池回收业务。”上海钢联新能源事业部动力电池分析师王学雷告诉《证券日报》记者。

2015年，宁德时代就通过收购广东邦普进入

了动力电池回收领域。2018年，宁德时代与上汽签署了战略合作谅解备忘录，双方拟进一步深化合作，探讨共同推进新能源汽车动力电池回收再利用。

此外，比亚迪、华友钴业、赣锋锂业等上市公司都已开始布局动力电池回收产业。

长久物流在今年2月份也设立了新能源事业部，这一部门以汽车物流为出发点，探索为新能源汽车上下游产业链客户提供物流、仓储、充换电和动力电池回收等综合性服务。

据天风证券表示，当下动力电池回收市场主要存在三种主流商业模式：以电池生产商为回收主体的模式；以整车制造商为回收主体的模式和以第三方为回收主体的模式。

“市场青睐，政策利好，动力电池回收产业蓬勃发展，今年以来电池回收利用企业的社会融资额明显增加。但行业在快速发展过程中显现出来的问题也不容忽视，“小作坊”过多是当下行业发展的重要特征之一。”

顾宁告诉记者，目前全国共有3万多家动力电池回收企业，但是行业白名单上目前仅有47家企业，不过这一数量在逐年增加。行业“小作坊”过多，行业规范程度亟待提升。

“目前国家还未对动力电池的全生命周期进行监控，很多新能源车主现在还是为了把旧车卖个高价，没有走正规渠道处理车辆。”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对《证券日报》记者说。

新能源全产业链 加强联动才能互补短板

碳酸锂供应在短、中期内继续处于较为紧张的局面，这从供需双方的规模扩张上管窥一斑：

2021年，我国新能源汽车保有量激增59.35%；当年，我国碳酸锂产量增长37.98%。新能源汽车保有量的增幅远远超过碳酸锂产量的增幅，且目前电池原材料及电池的整体供给偏紧的情况仍未改变。这意味着，电池级碳酸锂价格虽然高企，但还可能继续上涨。

怎样改变这种供求失衡呢？笔者认为，应发挥产业链相关企业主动性，主动求变，抢抓机遇，加强上下游联动，加快一体化布局。

碳酸锂生产企业，一方面通过攻坚克难实现技术升级，提高碳酸锂产能；另一方面通过收购矿产、参股公司等方式，推进矿产资源开采项目布局，实现碳酸锂扩产。尤其是后者，需要企业

在生产碳酸锂的同时，适度将公司业务延伸至上游锂矿资源。通过布局上游锂矿资源，可以有效降

低企业生产成本，并且在碳酸锂短缺的当下极大提升公司的竞争力。

在这方面，天齐锂业、中矿资源、赣锋锂业等走在了前列，不断提升碳酸锂生

产能力和推进锂矿资源开采工作，增加锂盐自给率。

对于下游企业，新能源企业为了摆脱巨大的成本压力，除了通过提高电池产品价格转移部分成本压力外，更重要的是应加大上游原材料布局，通过上下游联动实现互补短板。宁德时代、比亚迪、国轩高科、亿纬锂能均以参股、合资等形式布局上游锂资源，下半年起新增产能陆续释放，一体化布局初显成效，预计将有效降低原材料成本。

我们相信，随着锂资源供应提速，再加上电池回收带来的供应补充，原先因供需错配带来的需求缺口将得以弥补。届时，锂价或将随供需结构修正而逐步回归理性，下游企业的原材料成本压力也将迎刃而解。