

短期供给扰动叠加欧美需求企稳驱动锂市场上行

五矿经研院 陈俊全

摘要：2022年8月，我国新能源汽车销量同比增长1倍，动力电池装机量同比增长97.1%，正极材料产量同比增长79%，碳酸锂产量同比增长40%。欧美新能源汽车市场有所企稳，产业链博弈和纵向渗透加剧。8月中旬以来，锂市场再迎上涨，钴市场止跌反弹。

一、锂钴市场走势

（一）锂市场再次迎来上涨

8月16日以来，碳酸锂和氢氧化锂市场再迎上涨。9月15日，上海有色碳酸锂(99%)现货价格为49.65万元/吨，环比上月同期上涨4.1%；氢氧化锂(56.5%)价格为48.55万元/吨，环比上月同期上涨3.9%。

图 1：碳酸锂/氢氧化锂价格走势



数据来源：同花顺 iFind，五矿经研院

终端需求增速有所企稳。7月全球新能源乘用车销量增速为61%，环比提高7个百分点；8月我国新能源汽车市场同比增长1倍；美国同比增速提高69%；欧洲市场同比增速有所回升，根据已经披露的数据，德国和英国新能源汽车销量结束5个月的同比下滑，其中德国同比增长3%，英国同比上涨1.2%。从长期看，全球新能源汽车革命加速推进，15年快速成长的大势确立。近期我国将新能源汽车免征购置税政策继续延期、美国实施《通胀削减法案》、欧盟议会通过2035年禁售燃油车提案等进一步强化该预期。

产业链中游过快扩产放大了需求增长。根据鑫椏资讯统计，到2022年底，全国磷酸铁锂可利用产能将达到299.8万吨，但全年磷酸铁锂需求量仅约84万吨，2025年磷酸铁锂需求量预计达到250万吨左右。中游产能的成倍扩张则意

味着对原材料的疯狂争夺，显著放大了对锂资源的需求。

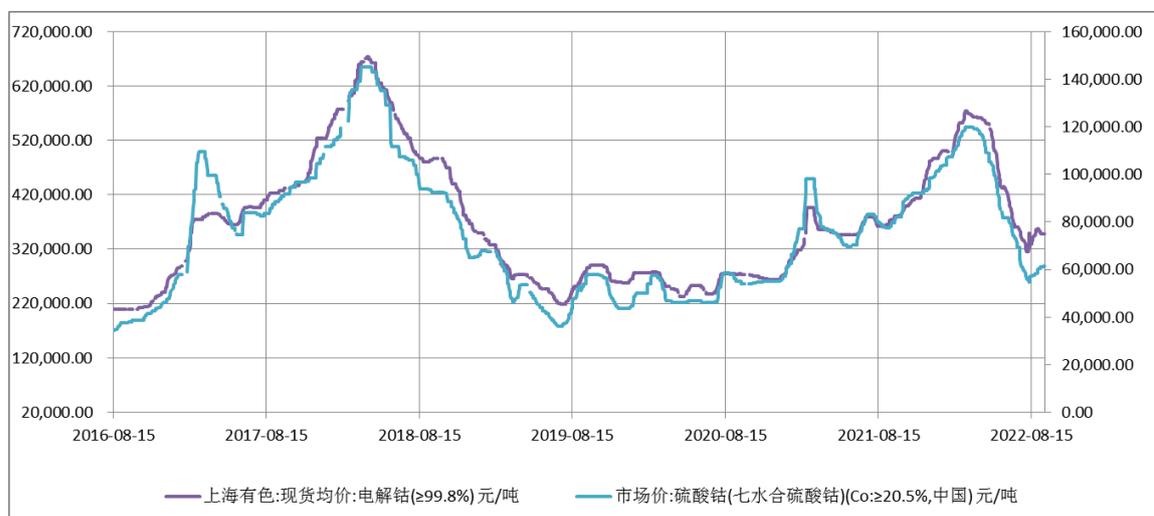
从供给端看，当前碳酸锂价格已经高出行业平均成本约 10 倍，刺激大量的投资和供给增量进入市场，推动供需关系总体趋于缓和。但近期四川极端高温限电和疫情导致青海物流受阻带来的短期供给扰动明显，刺激了碳酸锂价格的上涨。锂产品方面，8 月国内碳酸锂和氢氧化锂产量分别环比下降 3%和 13%。

展望后市，锂价难以长期维持当前的高位是行业共识，但在国内终端市场保持一倍以上、时间进入四季度消费旺季以及中游加倍扩产的情况下，预计锂市场短期内仍将保持坚挺。

（二）钴市场止跌震荡回升

8 月 16 日以来，钴市场止跌震荡回升。9 月 15 日，电解钴价格为 34.75 万元/吨，相比上月同期上涨 3.7%；硫酸钴价格为 6.15 万元/吨，相比上月同期上涨 7.5%。

图 2： 电解钴/硫酸钴价格走势



数据来源：同花顺 iFind，五矿经研院

钴市场的总体走势相对于锂市场要弱很多，主要原因有：一是磷酸铁锂的持续回暖对三元材料成长空间的挤占。不仅在中国市场磷酸铁锂渗透率不断提升（8 月市场占比达 62%），同时磷酸铁锂对欧美市场的渗透也在加强，特别是装配比亚迪刀片电池的德国产特斯拉 Model Y 开始量产下线。在新能源汽车的成本压力下，预计在一段时期内磷酸铁锂仍将保持强势。二是三元电池本身也在加速推进高镍低钴化，减少钴的单位用量。根据 SMM 统计，2022 年 8 月，我国三元前驱体产量为 8 万吨，同比增长 49%；硫酸钴产量为 6423 吨，同比仅增长 13%。三是消费电子领域的钴酸锂消费持续疲软。2022 年 8 月，我国钴酸锂产量 5663 吨，同比下降 19%；四氧化三钴产量为 4934 吨，同比下降 32%。四是与此同时，今年全球钴原料供给预计有 4 万吨左右的提升，钴供需总体形势趋于过剩。

展望后市，钴市场价格在底部区间上沿尽管得到了技术性支撑，但还不具备大幅反弹的基础，预计后市仍将以震荡为主。

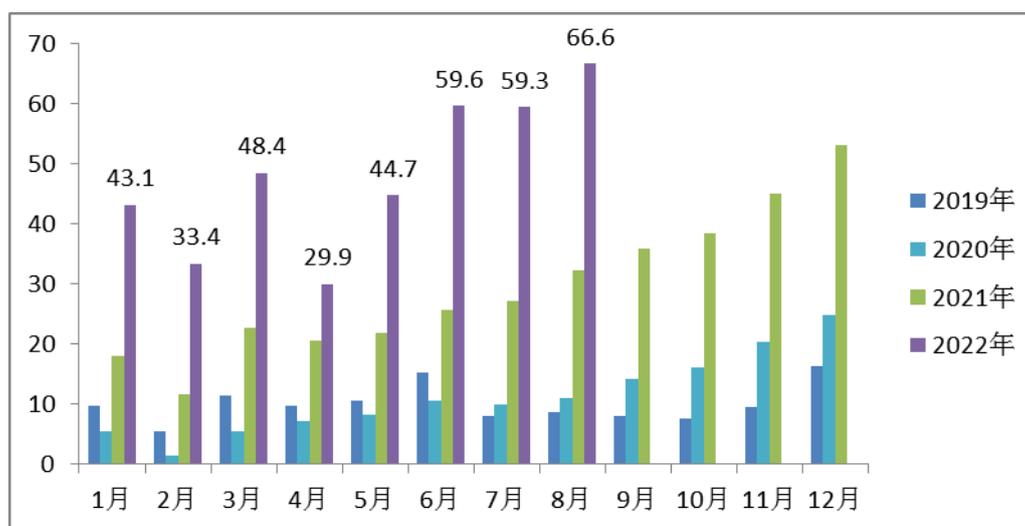
二、主要产销数据

（一）8 月我国新能源汽车销量同比增长 1 倍，后市继续看高

根据中汽协数据发布，2022年8月，我国新能源汽车分别实现产销量69.1万辆和66.6万辆，同比均增长1.2倍和1倍；其中，纯电动汽车产销量分别完成53.6万辆和52.2万辆，同比增长1.1倍和93%；插电式混合动力汽车产销分别完成15.5万辆和14.4万辆，同比分别增长1.7倍和1.6倍；燃料电池车产销分别为97辆和255辆，同比分别增长1.4倍和5.7倍。8月我国新能源汽车市场渗透率为27.9%。

从1-8月整体来看，新能源汽车产销397万辆和386万辆，同比增长1.2倍和1.1倍。1-8月，我国新能源汽车总体市场占有率达到22.9%。展望后市，新能源汽车消费旺季来临，各大车企纷纷推出新款车型，许多车型预订量远超过产能，预计未来几个月新能源汽车市场增速仍将维持高位。

图3：我国新能源汽车月度销量示意图（万辆）



数据来源：中汽协，五矿经研院

（二）8月我国动力电池装车量同比增长97.1%，磷酸铁锂占比达62%

根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据发布，2022年8月，我国动力电池产量和装车量分别为50.1GWh和27.8GWh，同比分别增长157%和97.1%；环比分别增长6.0%和14.7%。

其中，三元电池产量和装车量分别为19.3GWh和10.5GWh，同比分别增长130.1%和80.4%，环比分别增长16.1%和7.0%；磷酸铁锂电池产量和装车量分别为30.8GWh和17.2GWh，同比分别增长177.5%和138.6%，环比分别增长0.5%和20.0%。8月三元电池的装机占比37.9%，磷酸铁锂电池装机占比则达到62.0%，磷酸铁锂渗透率环比提升了约3个百分点。

1-8月，我国动力电池累计产量和装车量分别为303.8GWh和162.1GWh，累计同比增长172.3%和112.3%。其中，其中三元电池累计产量和装车量分别为118.7GWh和66.0GWh，占比为39.1%和40.7%，累计同比增长123.2%和61.1%；磷酸铁锂电池累计产量和装车量分别为184.6GWh和95.9GWh，占比为60.8%和59.2%，累计同比增长217.6%和172.2%。

（三）8月我国正极材料产量同比增长79%，碳酸锂产量同比增长40%

上海有色网SMM发布锂电池材料产量统计情况。2022年8月，我国正极材料合计产量为16.0万吨，同比增长79%，环比持平。其中三元材料产量为5.86万吨，同比增长53%，环比增长7%；磷酸铁锂产量为9.0万吨，同比增长152%，

环比下滑 5%；钴酸锂产量为 0.566 万吨，同比下降 19%，环比增长 1%；锰酸锂产量为 0.57 万吨，同比下降 30%，环比增长 5%。总体来看，磷酸铁锂与三元材料份额不断提升，而钴酸锂和锰酸锂产量则不断下滑。

锂产品方面，8 月国内碳酸锂产量达到 2.915 万吨，同比增长 40%，环比下降 3%。氢氧化锂产量为 1.73 万吨，同比增长 10%，环比下降 13%。由此可见，锂产品的产量受四川高温限电影响较为明显。

（四）7 月全球新能源乘用车销量同比增 54%，欧洲拖累明显

根据 EV Sales 统计，2022 年 7 月，全球新能源乘用车销量达到 77.8 万辆，同比增长 61%，增速环比提高 7 个百分点，当月新能源乘用车的市场渗透率为 14%。其中，中国新能源乘用车销量为 56.4 万辆，同比增长 120%；欧洲销量为 15.7 万辆，同比降 5%，新能源汽车市场渗透率为 19%；美国销量为 8.6 万辆（Marklines 数据），同比增长 47%，新能源汽车市场渗透率为 7.5%。今年 1-7 月，全球新能源汽车累计销量达到 493 万辆，同比增长 63.2%，市场渗透率达到 12%。

动力电池装机方面，根据高工锂电统计，2022 年 7 月，全球动力电池装机量约 38.08GWh，同比增长 77%，环比下降 12%。今年 1-7 月，全球动力电池装机量约 233.77GWh，同比增长 81%。其中，我国动力电池累计装机量约 140.2GWh，欧洲装机 51.98GWh，美国装机 37.64GWh。从电池类型看，7 月，三元电池全球装机 25.05GWh，占比 65.9%；磷酸铁锂动力电池装机量为 12.99GWh，占比 34.1%，较去年同期提升 12.5 个百分点。

三、行业重点动态

（一）两大锂业巨头均积极布局固态电池

近日，由天齐锂业全资子公司天齐创锂科技（深圳）有限公司、北京卫蓝新能源科技有限公司共同持股的天齐卫蓝固锂新材料（深圳）有限公司正式成立，经营范围包括：电子专用材料研发和销售；资源再生利用技术研发；新能源汽车废旧动力蓄电池回收及梯次利用。

今年 5 月，天齐锂业就已经与北京卫蓝签署《合作协议》，计划设立合资公司，以共同从事预锂化负极材料及回收、金属锂负极及锂基合金（复合）负极材料、预锂化试剂（原材料）及预锂化制造设备产品的研发、生产和销售等相关业务，其中天齐锂业持股 51%。北京卫蓝新能源是国内从事固态电池研发的领军新势力。因此，这次合作也被视为天齐锂业布局固态电池向前迈出的实质性的重要一步。这是天齐锂业首次进入到锂盐下游行业。

相比之下，赣锋锂业对固态电池的布局更早。2016 年，赣锋锂业设立固态电池研发中心；今年 1 月，首批搭载赣锋固态电池的东风 E70 示范运营车投放市场。目前赣锋锂业子公司赣锋锂电在江西新余已形成 2GWh 的固态电池产能。今年 7 月 30 日，赣锋新型锂电池科技产业园及先进电池研究院项目在重庆开工，规划形成 10GWh 国内最大规模的固态电池生产基地。

锂业两巨头前瞻性布局固态锂电池，一方面是因为固态锂电池大大提升了锂的使用强度，甚至可能直接使用金属锂作为负极，因此与锂产业的相关度更加紧密；另一方面，在新能源革命大势下，锂资源企业不甘于局限于市场波动极大的资源领域，而是在占据资源优势的情况下，通过布局下一代锂电池技术，抢占锂电产业链的战略制高点。

（二）各大新能源汽车企业纷纷自建电池厂

8月25日晚，广汽集团发布公告，拟设立公司开展自主电池产业化建设，项目总投资109亿元。同时，旗下参股公司将投资36.9亿元，建设极速充电动动力电池的电芯和电池系统。7月21日，广汽集团董事长曾在“2022世界动力电池大会”上吐槽“我们在给宁德时代打工”，至此广汽集团迈出了自建电池厂的一大步。

8月29日，本田公司也宣布与LG新能源解决方案达成协议，将在美国成立一家合资公司，投资44亿美元（约合300亿元人民币）建立锂电池工厂。该厂将于2023年开工建设，目标是2025年开始量产。这也将是本田的第一家电动汽车电池工厂。

此外，蔚来汽车也在加紧推动自主电池项目。今年6月，蔚来汽车透露，已组建超400人的电池团队，计划于2024年推出800V高压平台4680圆柱电池包。蔚来拟上海市嘉定区投资2.2亿元建电池研发项目，项目计划于今年8月至10月施工。蔚来计划小规模投产磷酸锰铁锂电池，供应子品牌阿尔卑斯，预计2024年上市。

由此可见，汽车企业向动力电池领域的渗透已经成为趋势。当前锂电池技术仍然存在许多不足，如快充性能不足、成本过高等，有较大的迭代升级空间，这也给汽车企业涉足动力电池领域提供了机遇。