

锂企业绩全线飘红 业内称未来锂价或保持高位震荡

■本报记者 李春莲 见习记者 王镜茹

受宏观政策和市场需求增加的影响,新能源行业景气度持续提高,锂电池行业上游材料价格大幅上涨,锂电材料和锂电设备的需求也大幅增加,这对锂矿采选业务、锂盐加工及冶炼业务、锂电设备制造业务的公司业绩均产生了积极的影响。

4月13日,融捷股份发布2021年业绩快报称,公司全年实现营业收入9.21亿元,同比增加136.09%;营业利润1.08亿元,同比增加445.37%;利润总额1.08亿元,同比增加364.29%;归属于上市公司股东的净利润6.828.94万元,同比增加224.49%;基本每股收益0.2630元,同比增加224.69%。

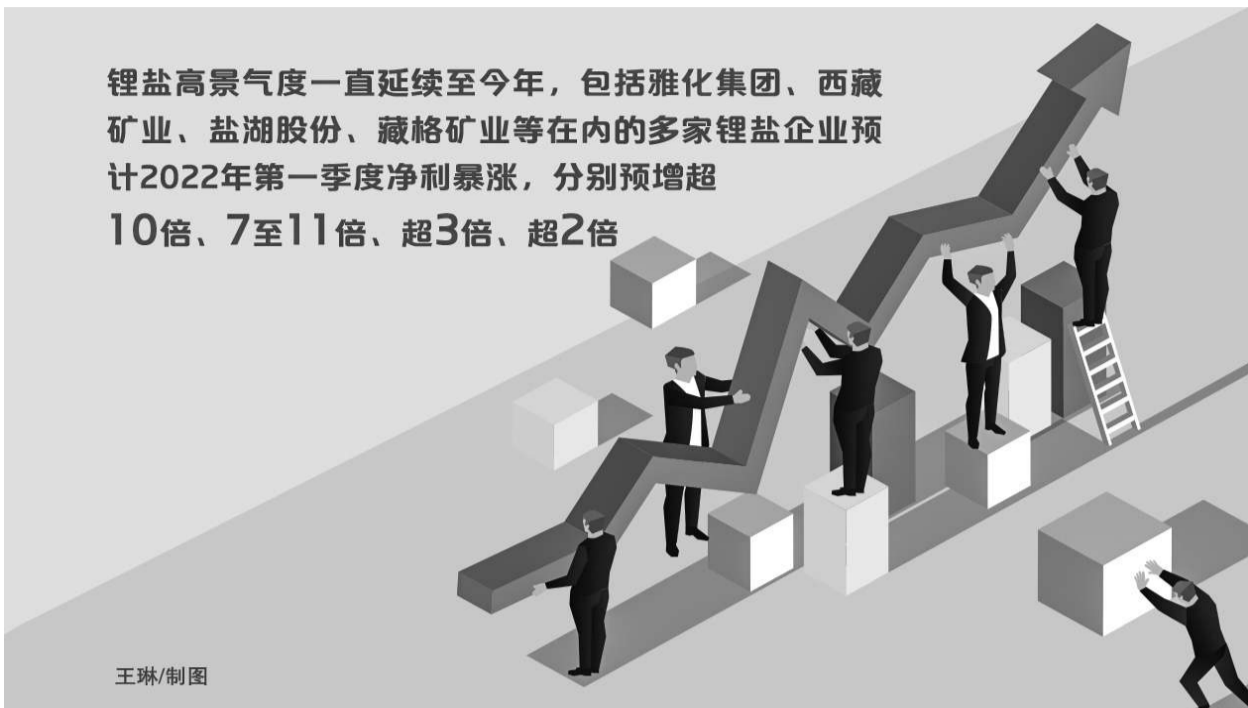
锂企2021年普遍“盆满钵满”

2021年,碳酸锂全年价格均处于上行区间,临近年末价格更是一飞冲天。生意社数据显示,2021年12月31日,电池级碳酸锂华东地区均价为28.20万元/吨,与2021年1月1日的(5.46万元/吨)相比上涨了416.48%。

锂电上游涨价潮下,多数锂盐生产企业在2021年都赚得“盆满钵满”。根据已公布的年报数据,赣锋锂业2021年盈利52.26亿元,同比增长409.69%,营业总收入110.43亿元,同比增长101.20%;科达制造实现营收97.97亿元,同比增长34.24%,实现归母净利润10.06亿元,同比增长284.60%。

东兴证券研究报告显示,赣锋锂业业绩高速增长的原因主要是公司锂产品销售量价齐升。与此同时,赣锋锂业在锂矿、锂盐等建设方面加大布局。报告期内,公司持续拓宽全球范围内优质锂资源供应渠道,拟获取Bancanora控制权,收购青海一里坪盐湖49%股权,收购非洲马里Goulamina锂辉石项目50%股权。

中国银行研究院研究员王梅婷告诉《证券日报》记者:“目前锂电池核心材料碳酸锂价格已累计同比上涨五倍,锂矿上市公司都取得了非常好的业绩。锂盐价格高位震荡主要由于新



能源汽车产业链快速扩张,新能源汽车渗透率不断提升,推动锂电池需求大幅增长。同时,随着全球加快碳中和步伐,锂矿供给不足与需求快速增长的矛盾更加突出,从而碳酸锂和六氟磷酸锂价格都出现了创历史的涨幅。”

锂盐高景气度延续至今年

值得注意的是,锂盐高景气度一直延续至今年,包括雅化集团、西藏矿业、盐湖股份、藏格矿业等在内的多家锂盐企业预计2022年第一季度净利暴涨,分别预增超10倍、7至11倍、超3倍、超2倍。

以国内主要的锂生产企业盐湖股份为例。根据公告,公司2022年一季度归母净利润预计为34.5亿元至35.5亿元,同比增长334.98%至347.59%。盐湖股份表示,公司一季度碳酸锂产量约0.7万吨,销量约0.67万吨。业绩上涨源于碳酸锂等产品市场价格上涨。

上游产能供给紧缺叠加下游需求强力拉动,以碳酸锂为代表的锂电原材料今年继续上演强势上涨行情。上海有色数据显示,2022年一季度,国内

电池级碳酸锂每吨均价为42万元,去年同期为7.5万元,同比上涨达五倍。

深度科技研究院院长张孝荣告诉《证券日报》记者:“锂盐低时代已经结束,目前已经进入历史高位,近期可能有波动,但由于资源有限且下游需求处于扩大态势,整体价格不会有大幅回落。锂盐涨价已经传导给产业链中下游企业,电池与电动车企业均有不同程度的价格上涨,一定程度上影响了新能源产业发展速度。”

锂价下调缓解下游成本压力

3月中旬,工信部、发改委和市场监督总局三部委召开保供稳价会议,要求产业链上下游企业加强供需对接,协力形成长期、稳定的战略合作关系,共同引导锂盐价格理性回归,加大力度保障市场供应,更好支撑国内新能源汽车等战略性新兴产业健康发展。

生意社数据显示,4月12日,电池级碳酸锂价格出现下探,报每吨50.30万元。对于锂盐价格后续走势,王梅婷认为,未来锂矿价格仍然会保持高位,但是继续大幅上涨的可能性不大。

大。

上海钢联新能源事业部分析师曲音飞接受《证券日报》记者采访时表示,“二季度随着盐湖产量回升,新投资项目产量爬坡,预计市场供应将有所增加,而下游正极企业对当前市场价格较为排斥,生产排产计划减弱,采购意向向降低。多方因素影响下,二季度碳酸锂市场或将维持弱势。”

“锂价下调对产业链最直观的影响就是生产相关环节成本压力有所缓解,生产方由于价格仍处博弈阶段,市场交易放缓,出货稍显无力。”曲音飞如是说。

Wind数据显示,按照申万行业分类,月内锂板块跌幅约为11.06%。多位市场人士认为,这与多家新能源汽车制造商受疫情因素影响宣布减产或停产,终端消费放缓有关。

中科院院士欧阳明高认为,尽管新能源汽车销量增长的驱动力将长期存在,但由恐慌性库存储备带来的锂资源需求放大只是暂时的。随着碳酸锂供应能力提升和电池回收产业逐渐壮大,预计两三年后锂资源将恢复供需平衡。

“疯狂的碳酸锂”开始降价! 动力电池产业链趋稳 行业洗牌或加速

■本报记者 李春莲

价格疯狂上涨的碳酸锂终于降价了!

《证券日报》记者注意到,碳酸锂在50万元/吨这一高位震荡了近一个月后连续回落,失守这一关口。

鑫椏锂电分析师程玲告诉《证券日报》记者,碳酸锂价格跌破50元/吨,核心还是涨幅太高,达到各方成本核算极限,影响了整个行业的健康良性发展;在工信部等相关部门的政策指导下,价格有点松动也是正常;叠加电池厂和材料厂去库存,采购意愿不高,市场成交重心下滑。

“之前行业里有中介公司囤货居多,一定程度上是人为原因造成价格混乱上涨。”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向《证券日报》记者表示,涨价也反映了供需矛盾,国内供给增加后,产业链逐渐平稳下来。

作为新能源汽车动力电池的重要原材料,碳酸锂价格高企导致上下游均陷入了涨价怪圈,最终结果更是直接转嫁到消费者身上。随着碳酸锂价格回落,动力电池产业链也有望逐步回归理性。因为原材料价格不断上涨而频繁涨价的车企,似乎也可以松一口气。

碳酸锂价格达到拐点

在碳酸锂站上50万元/吨这一高位时,不少企业开始抵制高价碳酸锂。

3月底,相关部门对部分锂盐企业进行了约谈,主要是促进价格的合理平稳运行,特别强调上游企业要共同推动产业链良性发展。

“以前碳酸锂基本上是以进口矿石为主(国内矿石品质差,提炼成本高),碳酸锂疯涨后,国内的公司开始在青海、江西开采碳酸锂矿石,用国内矿来替代进口矿,这也是供应链的结构调整,导致价格开始下跌。”张翔还表示,现在车企、电池公司纷纷投资锂矿,也进一步稳定了市场,多个原因导致碳酸锂价格达到拐点。

对于碳酸锂价格跌破高价,上海钢联新能源事业部分析师曲音飞向

《证券日报》记者表示,盐湖产量回升,前期检修企业恢复正常生产,市场供应有所增加。下游企业对当前市场价格较为排斥,加之疫情等因素影响生产排产计划减弱,供需矛盾缓解,下游去库存,锂价下滑。

4月14日,上海钢联的最新数据显示,电池级碳酸锂价格再度下跌0.25万元/吨,均价49.25万元/吨。

在曲音飞看来,现阶段市场碳酸锂价格仍有下跌空间。

国融证券分析师张志刚表示,随着3月份盐湖开始复产,国内盐湖+云母新增产能的释放,短期价格有望维稳,在40万元/吨至50万元/吨的价格高位震荡,中期看西澳锂矿的供给情况,长期看阿根廷盐湖的产能释放。

供需矛盾仍难缓解

碳酸锂等原材料价格上涨导致动力电池成本高企,并进一步向下传导,已经成为新能源汽车“不能承受之重”。

蔚来汽车创始人、董事长、首席执行官李斌近期表示,“原材料特别是电池材料今年涨得太多,近期也看不到下降趋势,涨价也是迫不得已。”

动力电池涨价潮全面向终端传导后,包括特斯拉在内的新能源车今年以来多次上调车价。

特斯拉CEO马斯克还在社交媒体上公开吐槽,锂价已经涨到疯狂的水平,特斯拉或许不得不直接展开大规模的开采和精炼业务,除非成本压力有所缓解。锂元素本身并不短缺,地球上几乎无处不在,但开采、提炼锂的速度很慢。

“锂价下调对产业链最直观的影响就是生产相关环节成本压力有所缓解。”曲音飞还表示,下游需求不及预期,预期投产项目进度有所放缓,需求端有所减弱,供应处于上升期,加上海外货源存在不确定性,预计二季度供需将维持紧平衡状态。

程玲也表达了同样的观点。她认为,在供需紧张的状态下,碳酸锂价格还是维持高位,由于我国对海外矿的依赖度高,没有定价权,碳酸锂的供应还将维持紧平衡状态。

本版主编 姜楠 责编 徐建民 制作 李波 E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785

新能源汽车新赛道开启 甲醇汽车产业化亟待提速



远程甲醇重卡

今年3月份,伦敦金属交易所(LME)基准镍价暴涨,国内镍巨头青山控股20万吨空单被外资多头逼仓事件引起市场极大关注,更让镍—三元锂电池的重要原材料成为了市场焦点。事实上,在过去的几年,镍的供给始终处于偏紧状态,而镍价大涨与地缘政治因素下市场对镍供应的担忧,都可能对处于扩张周期中的我国新能源汽车产业带来一定负面影响。

在实现碳中和的背景下,甲醇由于生产来源广泛、经济体量巨大、全产业链可持续发展,已逐步成为全球业界公认的一种理想的新型清洁可再生能源。在我国,经过40多年的深耕探索,甲醇汽车的推广应用已走在世界前列。从能源安全的角度看,发展新能源有利于能源多元化、提升能源保障能力,更多高质量、安全性强、市场需要的新产品,将加快商用车向新能源化转型。

新能源时代 甲醇汽车彰显优越性

能源安全是关系国家经济社会发展的全局性、战略性问题,对国家繁荣发展、人民生活改善、社会长治久安至关重要。富煤贫油少气是我国的国情,而我国石油对外依存度超过70%,交通领域的石油消耗占比超过70%,而甲醇汽车的发展可以取代大量的汽柴油,从而减少我国的石油进口,保障我国交通领域能源安全。

中国社会科学院出版的《中国能

源转型:走向碳中和》一书提出,甲醇可以有效地把氢能、碳循环、电能替代、燃油替代技术结合在一起,成为碳中和和应用的重要环节。因此,在我国发展甲醇汽车,对于保障能源安全和实现碳中和具有积极的战略意义。

甲醇汽车的能效高,甲醇与汽油的热值比为2.2:1,根据我国工信部甲醇汽车试点运行数据测算,甲醇车与汽油车相比,能效提高约21%,CO₂排放减少约26%。

甲醇生产端的节能减排潜力同样巨大。现代煤化工与可再生能源制取绿氢耦合的技术耦合,在制备甲醇的过程中,每生产1吨甲醇可以消纳约1.4吨CO₂。同时,甲醇具有可再生绿色属性,可通过可再生能源电解水制氢与CO₂合成“电制甲醇”,或由秸秆、城市垃圾废弃物等制取生物质甲醇。

我国绿色甲醇技术已成熟,正在向规模化发展。全球首套千吨级规模的太阳能燃料合成示范项目已经在兰州成功示范;山西省赛鼎设计研究院正在建设垃圾、秸秆气化制生物质甲醇装置,预计生产成本与煤制甲醇相当,利用我国每年约7.5亿吨的生物质体量,可制取绿色甲醇超过3亿吨;吉利于2015年投资的冰岛碳循环国际公司,利用地热发电制氢与捕集的二氧化碳合成可再生甲醇,年产4000吨。这项技术已经引进中国。

目前,无论是从技术、应用场景还是产业化条件来看,将甲醇纳入我国能源体系的基本条件已完全具备。而作为其中的重要应用场景,甲醇汽车

的发展已经非常成熟。目前我国甲醇汽车保有量近3万台,总运行里程接近100亿公里。在贵州,已建立了完善的甲醇汽车生产、销售、服务体系和甲醇燃料输配送供应保障体系,出台了包括出租车在内的一系列鼓励措施,逐步形成了保障甲醇汽车运行的制度体系和管理机制,并通过市场化方式推广甲醇汽车16400辆,总运行里程超过65亿公里,最大单车运行里程超过95万公里,全省投入运营甲醇燃料加注站超过50座,年消耗甲醇约25万吨,替代汽油约15万吨。

推广甲醇汽车 仍需各界力量参与

值得一提的是,2013年—2018年,由工信部牵头,在五省市(山西、上海、陕西、贵州、甘肃)组织开展甲醇汽车试点运行工作,系统地验证了甲醇汽车的适用性、安全性、可靠性、经济性和环保性,专家组验收意见表示“我国甲醇汽车处于世界领先水平”。

2021年9月份,生态环境部于正式受理甲醇汽车的环保认证,实施国环信息公开,甲醇汽车被纳入国家汽车工业统一管理范畴,开始进入市场推广阶段。同年11月份,工信部在《“十四五”工业绿色发展规划》中提出推进二氧化碳耦合制甲醇等降碳技术的推广应用,将甲醇汽车纳入绿色产品,大力发展和推广新能源汽车,促进甲醇汽车等替代燃料汽车推广。

甲醇汽车及甲醇燃料的优点已经在长期的实践中得到证实,各部委的认证也打消了市场对甲醇汽车是否安全、绿色的疑虑。今年3月份,贵州省发布了“支持在全省推广应用甲醇汽车的若干政策措施”,力争到2025年底,全省甲醇汽车保有量达5万辆,建成车用甲醇燃料加注站200座。但实际上,从甲醇汽车的保有量来看,车辆的属地较为集中,甲醇汽车在全国范围内并未得到快速发展。

目前,政府主管部门对甲醇作为燃料的应用属性未予确认,甲醇燃料未列入国家新能源范围,使得甲醇燃料的生产、销售以及加注站的审批建设等缺乏政策依据,使得目前国内很多区域对于甲醇加注站未能普及。相应的,甲醇汽车未被纳入新能

源汽车发展体系和管理范畴,也就导致甲醇汽车认定为新能源汽车并领取新能源牌照缺乏依据与支持。

此外,缺少有效的政策指导,国内参与到甲醇汽车及产业链的企业也少之又少,在科普程度远不及纯电动车的背景下,消费群体因对甲醇汽车不甚了解而抱有观望态度。以上种种,都是可能导致制约甲醇燃料应用和甲醇汽车发展的因素。

近年来,政策对于甲醇汽车的支持力度不断提升,2020年,生态环境部出台了《甲醇汽车非常规污染物排放测量方法(征求意见稿)》,对相关排放参数作出严格规定。2021年,生态环境部日前又正式打开甲醇汽车公告申报端口,甲醇汽车被纳入国家汽车工业统一管理范畴,甲醇汽车开始进入市场推广阶段。在未来,如果能够得到社会各界的大力支持,这些不利因素逐步得到妥善解决,甲醇汽车产业的发展将有望腾飞。

吉利商用车 走出多能源并举新路径

作为国内为数不多致力于发展甲醇汽车的企业,吉利控股集团从能源安全、绿色低碳出发,深耕甲醇燃料与甲醇汽车研发与应用17年。目前,吉利已经成功开发多款甲醇动力及甲醇汽车,获得技术专利200余项。

吉利不仅是市场化推广甲醇汽车数量较多的企业,也是甲醇汽车试点运行投放车辆较多的汽车生产企业。在工信部为期近5年的五省市甲醇汽车试点项目中,吉利投入甲醇汽车908辆,占试点车辆总数的近90%。

发展新能源有利于能源多元化、提升我国的能源保障能力,吉利在多能源并举的新能源发展方向上走出了新路径,不断取得成长。

2022年,吉利将率先以第4代帝豪为载体,推出全球首款醇电混动轿车——第4代帝豪醇电混动轿车,该车型将搭载全球首款醇电混动发动机和13档混动电驱DHT PRO,百公里油耗在9L左右,油耗降幅超40%,每公里出行成本低于三毛钱,真正做到“低能耗”与“强动力”兼备。

此外在商用车领域,吉利旗下新

出了M100甲醇重卡,截至目前,共有7款甲醇重卡产品及4款甲醇商用车发动机。吉利远程甲醇商用车已规模化运行超500万公里,每年节省柴油8950吨,每年共计可降低4620吨二氧化碳排放。吉利甲醇商用车搭载自主研发的13L甲醇发动机,平均每年燃料成本相比柴油重卡可节省18%,可靠性、经济性得到了充分验证。

就在今年3月份,由吉利控股集团研发生产的甲醇轿车和远程甲醇重卡,开启了在丹麦奥尔堡的测试和示范运行,这是丹麦首次运行的甲醇汽车。丹麦是国家层面甲醇应用整合的先行者,已在绿色甲醇研发生产、加注、应用等方面形成完整的价值链,正在全面驱动甲醇进入海、陆、空交通运输领域。本

次示范运行选用吉利的甲醇汽车,也是对吉利甲醇汽车技术的认可。

远程汽车已成为全国首个完成多能源布局、实现全系产品新能源化的商用车品牌。其技术路线在中国商用车节能减排、实现低碳化战略突破方面迈出了重要一步。

除了带领企业加快建设甲醇汽车产业的脚步,全国人大代表、吉利控股集团董事长李书福多次在全国“两会”期间就相关问题建言献策,建议在我国全面推广应用甲醇汽车,将甲醇汽车纳入新能源汽车发展体系和管理范畴,给予甲醇汽车与新能源汽车同样的政策支持,带动更多的企业投入甲醇汽车的研发,加快实现交通领域碳中和。(CIS)



丹麦试驾的帝豪甲醇轿车



第4代帝豪醇电混动轿车