

“妖镍”“妖锂”几时休？有何解？

首席记者 林安东

进入2022年以来，多家新能源车企纷纷宣布调价。其中，在国内大受欢迎的特斯拉更是在近期连续上调了4次价格。这对于今年才开始考虑购买新能源汽车的中国消费者来说，无疑是晴天霹雳。而业内专家把涨价最重要的原因都指向了一个点——动力电池原材料价格暴涨。

“动力电池原材料价格上涨”这个问题，实

际上在去年下半年就开始受到行业的关注，但真正被人们广泛认知是在今年车企开始频繁调整电动车价格之后。

相关数据显示，电池级碳酸锂价格从去年的约5万元/吨，暴涨到近期的约50万元/吨。此外，金属镍的价格也因俄乌冲突而飙升，被人们称为“妖镍”。

“妖镍”“妖锂”的状况什么时候才能结束？在近日举办的电动汽车百人会上，多位专家对此作了报告。

面对难题，不能光“叫唤”

工信部副部长辛国斌在电动汽车百人会上表示，当前动力电池原材料价格大幅上涨问题需要高度关注，认真研究并解决。适度加快国内资源开发进度，坚决打击囤积居奇、投机炒作等不正当竞争行为，引导产业链上下游企业强化协作、共同发展，将推动关键原材料价格回归理性。

全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢表示，国内应对锂、镍等原材料交易市场进行管理，畅通国际物流渠道，保障全球动力电池材料供应。

全国政协经济委员会副主任苗圩的发言则更加尖锐和直击问题核心，他表示：“囤积居

奇、发不义之财要打击，但国际大宗原材料价格上涨这个趋势，谁也阻挡不了。”

而苗圩在回应“缺芯”问题时，更是批评了许多国内车企：“芯片、操作系统都是我们的短板、弱项，车规级更是如此。过去，汽车厂基本不管这些事，都交给一级配套商来干。而如今，国外已经开始有汽车厂向台积电投资，要产能，我们的汽车厂只会在那儿叫唤。”苗圩说。

苗圩的意思不难理解，政府层面只能做到在资源调配上进一步把控，如何应对国际上材料价格的变动抑或是芯片、操作系统的瓶颈，这些都得依靠车企自身。

锂供需平衡需2-3年，2025年产能过剩

面对近期不断上涨的锂价，中科院院士欧阳明高指出，全球新能源汽车市场需求的飞速增长，在电池和材料领域产生了递进式的需求

放大效应，这是碳酸锂价格自去年以来大幅上涨的主要原因。

欧阳明高预计，锂资源供需平衡要2-3年后才有可能恢复正常。



但考虑到全球贸易环境恶化，以及俄乌冲突带来的镍价炒作影响，为应对供应安全，政府部门应出台相关政策、采取有力措施，打击囤积居奇，抑制价格在短期内大幅波动，否则将会对电动汽车的发展造成重大影响。

从供应侧来看，全球锂资源经济可采储量快速增加，2005-2010年提升了400%。现在，全球经济可采储量为2200万吨，以NCM811电池为例，可以生产227TWh动力电池，按每辆车安装100kWh电

池计算，可装配超过22.7亿辆。随着需求的增加，新的勘探量和可采储量还会继续增加，资源是完全充足的。

此外，欧阳明高认为，2022年传统燃油车销量基本上接近峰值，后续燃油车销量或将出现快速下滑。而新能源汽车将进入快速增长期，预计2030年前后，新能源汽车销量将与燃油车持平。2021年到2030年期间，我国新能源汽车市场总体趋势是快速增长，但周期性波动不可避免，预计2025年将出现动力电池产能周期性过剩现象。

回收电池成焦点，2040年达到平衡？

原材料的紧缺，也让业内的诸多视线聚焦在了电池回收这件事上。万钢指出，对于新能源汽车行业而言，想要提升电池材料供给水平，必须围绕资源开采冶炼、电池技术研发创新和回收利用系统建设。

国家发改委副主任林念修也强调，要巩固锂离子电池技术和产业优势，加快发展钠离子、无钴、固态电池、燃料电池等新型电池技术，促进电池技术和材料多元化，建设完善动力电池回收利用体系，有效缓解稀土等稀缺金属资源供给紧张状况。

国轩高科董事长李缜指出，与传统能源不

同，新能源汽车产业的载体电池，不像化石能源燃烧后不可再生。电池全身都是宝，所有资源都可回收再利用。当制造电池对原材料的总需求和回收电池提供材料的总供给达到平衡时，人类将不再需要向自然界无限索取电池制造的资源。国轩高科认为，这个时间应该在2040年的时候来临。

欧阳明高则预计：2030年之后，电池材料回收将形成规模；2050年前后，原始矿产资源和回收资源的供给量将达到相当水平。长远来看，回收资源将逐步替代原始资源以满足市场需求。

二线动力电池企业起势

根据中国汽车动力电池产业创新联盟最新数据，2022年2月，我国新能源汽车市场共计35家动力电池企业实现装车配套。其中，排名前3家、前5家、前10家动力电池企业的装车量占所有企业装车量的比重分别为78.2%、86.3%和94.7%。

今年2月，宁德时代装车量6.57GWh，市场份额占比48%，去年全年的市场份额为52%。而排名第二、第三位的比亚迪和中创新航装车量分别从1月的20.97%、7.4%增加至21.2%、8.4%。

分析装机量数据可知，磷酸铁锂电池快速上量是比亚迪、中创新

航市场份额上升的重要推动力。整个二线动力电池厂商在2月的市场份额均有一定提升。

在成本和安全方面更具优势的磷酸铁锂备受市场热捧是二线电池厂商提升市场份额的推动力。此外，受原材料上涨、需求量激增等因素影响，许多的车企为打造更稳定的供应链体系，用各种方式寻求“二供”“三供”，在一定程度上带动了二线电池厂商的市场表现。

车企“死绑”宁德时代的故事已告一段落，取而代之的是选择与有实力的二线厂商建立新的合作关系，而这也让国内动力电池市场的竞争格局变得更加的捉摸不定。

(刘欣)

外资车企纷纷进军泰国电动车市场

随着泰国当地政府对补贴政策推动，来自中国、日本和欧洲的汽车制造商争相进军泰国电动车市场。

在3月23日开幕的泰国曼谷国际车展上，电动汽车成为焦点。本届车展期间，国际汽车制造商展出了20余款电动汽车。

上个月，泰国批准了一项财政激励措施，鼓励消费者和汽车制造商转向电动汽车，以将泰国转变为清洁汽车的生产中心。措施包括降低进口税并增加补贴金额，将使每辆电动汽车的价格降低40万泰铢(约合7.6万元人民币)。

根据泰国政府的规

划，到2030年，电动汽车占全国汽车产量的30%，大约为75万辆。中国长城汽车泰国公司总经理 Narong Sritalayon 预测，今年在泰国交通部注册的电动汽车量将从2021年的4000辆增至9000辆。

由于泰国和东南亚国家联盟(ASEAN)间建立了自由贸易区，中国企业已经从零进口关税中受益。而大幅降低关税后，其他国家的汽车制造商或将加大在泰国的电动汽车步伐。

此外，泰国政府一直鼓励私有企业帮助政府在道路沿线和其他公共场所建设充电站等基础设施。(李莉)