

价格上涨令六氟磷酸锂厂商赚得盆满钵满

锂电池制造商忙签长单锁定原材料供应

● 本报记者 金一丹



上下游联动

7月25日,天际股份公告称,全资子公司新泰材料近日与张家港市国泰华荣化工新材料有限公司、宁德国泰华荣新材料有限公司就供应六氟磷酸锂事宜签订了《年度采购协议》。

双方确定了六氟磷酸锂产品的供应数量。2021年7月至2023年6月,新泰材料供应六氟磷酸锂不少于12000吨;2022年7月至2023年6月,根据新泰材料产能及实际生产情况,在原锁定供应量的基础上,计划再供应不少于2400吨六氟磷酸锂产品。

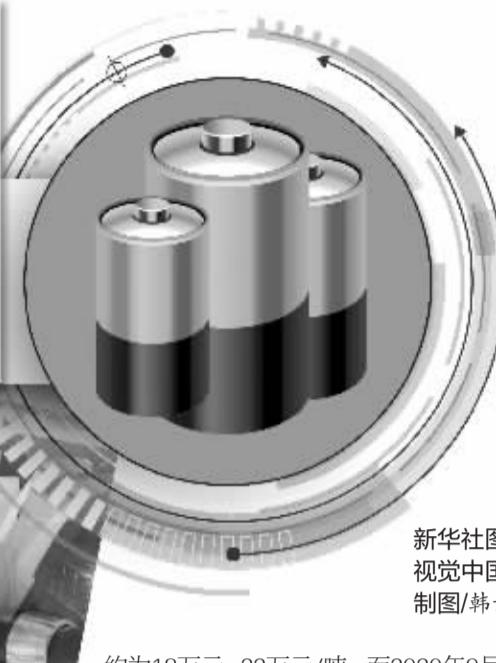
天际股份表示,本协议的签订,有利双方达成长期稳固的合作关系,有利于行业上下游形成紧密的供需联动,长期互利共赢,有利于公司进一步把控生产成本。

7月22日,天赐材料公告称,全资子公司九江天赐与LG新能源签订协议,约定2021年下半年至2023年底,LG新能源向九江天赐采购预计总数量为5.5万吨的电解液产品。

“为稳定锂电池原料价格,同时保障原料供给,电池厂商急于签订长单,锁定锂电池电解液供应量。”业内人士指出,新能源汽车消费端需求持续快速增长,给锂电池生产商带来大量订单,同时也加剧了电池厂商的原材料焦虑。

乘联会数据显示,2021年1-6月,新能源汽车累计生产121.5万辆、销售120.6万辆,同比均增长2倍,累计销量已经与2019年全年水平持平。其中,纯电动汽车生产102.2万辆,同比增长2.3倍;销售100.5万辆,同比增长

随着六氟磷酸锂价格大幅上涨,多家锂电池制造商近期与原材料供应商签订长单,锁定动力电池电解液原料六氟磷酸锂的供应。业内人士指出,新能源汽车需求高增长,提升动力电池需求,导致六氟磷酸锂供应偏紧、价格上涨。



新华社图片
视觉中国图片
制图/韩景丰

2.2倍。

国信证券预计,2021年全球新能源车销量将达到517万辆,国内将达到230万辆。2025年,全球新能源车销量有望达到1636万辆。

2025年全球锂电池需求量预计达到1244GWh,国内锂电池需求将达574GWh;预计2025年全球锂电池电解液需求从2020年的40万吨增至约187万吨,年均复合增长率达到35%,全球市场空间超过800亿元。

需求旺盛价格上扬

2020年以来,锂电池原材料需求保持高位增长态势。乘联会数据显示,2021年5月,电池级碳酸锂价格较2020年“低谷”价格暴涨139%,电池级氢氧化锂价格涨幅为48%。

六氟磷酸锂方面,多氟多4月19日公告称,公司六氟磷酸锂销售价格在原价基础上对国内各类客户上调30000元人民币/吨,对国际各类客户上调4500美元/吨。这是继3月3日提价之后,价格再次上调。

4月16日报价显示,国产六氟磷酸锂报价

约为18万元-22万元/吨。而2020年9月,六氟磷酸锂的价格约7万元/吨。市场人士表示,六氟磷酸锂生产商产能集中,叠加短期新增产能供给有限,在产能偏紧的背景下,六氟磷酸锂产品价格有望飙升至30万元/吨。

对于锂电池原材料涨价的原因,乘联会认为,下游新能源汽车动力电池原材料需求旺盛,刺激价格上涨;短期供应不足,海外疫情形势依然严峻,主要锂矿出口国澳大利亚、智力、阿根廷等锂矿企业生产计划放缓。

威马汽车董事长沈晖表示,在新能源汽车大发展的背景下,保障锂电池原材料供应尤其重要。三元锂电池需要钴镍锂等多种矿物原料,掌握原材料才能更好地发展新能源汽车。

值得注意的是,威马汽车获得来自五矿资本的投资。五矿资本背后的五矿集团掌握大量钴矿资源。

乘联会指出,原材料价格持续上涨,部分电池制造商陷入两难境地。若提高电池价格,可能失去长期订单;若不涨价,企业承担成本压力大。

“涨价、缺货,订单不敢接,担心原料供应不上,不仅赚不到,甚至可能赔钱。”江苏某电池制造加工厂采购部经理陈林海告诉中国证券报记者,“客户长期合作,不能立马提价格,对方也消化不了这个成本,因此停几天观望一下。”

乘联会表示,由于供需不平衡,锂电池材料价格未来可能继续上涨,原材料涨价、毛利率下滑,电池企业利润空间将受到压缩。这对小

型企业的影响可能是致命的,动力电池行业洗牌将进一步加剧。

进入壁垒较高

价格持续上涨,原材料供应商赚得盆满钵满,并不断扩大产能满足市场需求。

半年报显示,天际股份上半年实现营业收入7.52亿元,同比增长177.15%;归属于上市公司股东的净利润为2.05亿元,同比增长708.98%。

天际股份表示,报告期内,电动汽车在全球范围内蓬勃发展,公司六氟磷酸锂产品产销两旺。公司开足马力,满负荷生产,销量同比增长189.78%,产量同比增长172.64%,加上销售价格提升,公司锂电池材料(六氟磷酸锂)盈利大增。

报告期内,公司设计产能4080吨,实际产能4185.5吨,产能利用率达103%。在建产能方面,合作投资扩建年产六氟磷酸锂10000吨、副产品氟硼酸钾4000吨及20%盐酸76000吨项目。

为进一步扩大产能,新泰材料与天际股份第二大股东常熟市新华化工有限公司(简称“新华化工”)共同投资建设年产1万吨六氟磷酸锂及相关锂电材料产品项目,项目总投资额6亿元。计划于2022年一季度完成全部项目的建设及配套,2022年二季度进入项目整体体验、调试及试生产。

7月23日,延安必康控股子公司九九久科技在调研活动中表示,六氟磷酸锂产品价格持续上涨,与2020年同期相比已经翻了几倍。从目前行业形势看,六氟磷酸锂具备超高的盈利能力,加上其他主营产品贡献的稳定营收和利润,九九久科技的业绩高增长将对上市公司整体业绩产生积极影响。

据悉,九九久科技现有六氟磷酸锂设计产能5000吨/年,装置实际产能提升至6400吨/年。九九久科技称,六氟磷酸锂产品在手订单量充足,连续满产满销,基本没有库存。

Markets市场研究报告显示,预计到2025年全球锂电池市场规模将超过1000亿美元。

光大证券指出,六氟磷酸锂的生产进入壁垒较高,即使行业开工率、产量上行明显,但主要增量还是集中在技术成熟、产品优质、客户稳定的龙头企业。同时,由于六氟磷酸锂项目投资强度大,扩产周期长,新进入的竞争者需要足够的资金支持,以及长回报周期承受能力。此外,龙头企业产能占比高且成本相对低的特性,使得其拥有更强的定价权,在供需格局偏紧的背景下价格有望维持高位。

宁德时代 将发布钠离子电池

● 本报记者 崔小粟

7月28日,宁德时代宣布,将于7月29日发布钠离子电池。分析人士指出,钠离子电池在资源丰富度、成本方面优势明显,将对锂离子电池、铅酸电池等储能技术形成一定补充。

成本优势突出

宁德时代创始人、董事长曾毓群此前在公司股东大会上透露,公司钠离子电池技术已经成熟,将主要应用于储能或低速新能源汽车领域。

上世纪70年代,钠离子电池就已经被提出,因为其诸多优势,如今再次被行业重视。

与锂离子电池的工作原理类似,钠离子电池主要依靠钠离子在正极和负极之间移动来工作。但两者的理化性质存在差异,正负极材料、集流体和电解液也不同。

成本是钠离子电池的突出优势。根据中科海钠数据,从资源储备看,钠资源在全球范围都有分布,价格在每千克2元左右;而锂资源75%集中分布在美洲,价格则为每千克150元左右。集流体选择方面,钠离子电池正负极集流体均为更便宜的铝箔,而锂离子电池负极集流体必须为铜箔。

根据中科海钠测算,受益于材料成本更低,钠离子电池较锂离子电池成本通常低30%-40%。此外,钠离子电池电化学性能相对稳定,更具安全性。

不过,钠离子电池也存在劣势。钠元素的原子质量是锂元素的3.3倍,导致钠离子电池能量密度仅为锂离子电池50%左右。循环寿命方面,钠离子电池当前循环次数最高约为1500次,显著低于磷酸铁锂电池的6000次与三元电池的3000次。

根据中信证券测算,当前钠离子电池电芯单体能量密度仅为120Wh/kg,明显低于磷酸铁锂电池的180Wh/kg和三元电池的240Wh/kg。

目前,钠离子电池仍处于商业化探索和改进中,工程化设备、供应链配套等仍不完善,产品性能、成本控制及适配应用场景等有待进一步检验。

广发证券股研中枢团队预计,2025年国内钠离子电池潜在应用场景需求量为123GWh,以磷酸铁锂电池价格计量,对应市场空间约537亿元。

市场空间广阔

值得注意的是,与传统的铅酸电池相比,同等容量的钠离子电池体积更小、重量更轻,且循环寿命更长,因此在续航和电池循环次数要求更低的低速电动车和储能领域,钠离子电池具备优势。

事实上,除了动力电池,储能也是宁德时代的重要发力点。公司制定的三大战略方向为,以可再生能源和储能为核心的固定式化石能源替代、以动力电池为核心的移动式化石能源替代、以电动化+智能化为核心的应用场景。

2020年报数据显示,宁德时代全年实现储能系统销售收入19.43亿元,同比增长218.56%。但是,其动力电池收入占比超过78%,而储能系统收入占比不足4%,规模尚小,提升空间大。

目前,储能行业的商业价值越来越受到重视。特斯拉在上海建立的光储充一体化电站日前正式落地。该电站包含特斯拉的太阳能光伏系统、储能系统、超级充电桩以及目的地充电桩。

业内人士指出,钠离子电池有望在能量密度要求较低的储能、工程机械、通信基站、两轮车等场景实现商业化,而锂离子电池很难同时支撑电动汽车和规模储能两个市场。在储能市场,钠离子电池的应用前景较为广阔。

A股公司纷纷涉足

国家发展改革委、国家能源局近日发布的《关于加快推动新型储能发展的指导意见》提出,加快钠离子电池等技术开展规模化试验示范。业内人士认为,这是政策推动钠离子电池产业加快发展的重要信号。

安信证券指出,由于与锂离子电池的生产类似,钠离子电池可以直接使用现有的锂离子电池生产线进行生产,只需对原产线略微进行改造。

此外,钠离子电池和锂离子电池最主要区别在于正极材料。锂离子电池需要碳酸锂作为正极材料前躯体,而纯碱(碳酸钠)是钠离子电池重要的正极材料前躯体。相关材料领域有望受益钠离子电池产业发展。

除了宁德时代,多家A股公司对钠离子电池产业链提前进行了布局。

山东章鼓在互动平台表示,公司投资的新疆喀什安德新材料,拥有基于PPS体系的钠离子固态功能膜片的材料合成以及干法自支撑膜片制造技术。

华阳股份4月14日发布公告称,全资子公司新阳能源拟投资新建“钠离子电池正极材料千吨级生产项目”“钠离子电池负极材料千吨级生产项目”,投资额分别不超过8000万元和6000万元。

远兴能源公告显示,公司是当前国内最大的以天然碱法制纯碱的生产企业,同时自主研发薄层天然碱双水平通道双井连通开采工艺,具有较强竞争力;子公司中源化学天然碱产能约180万吨,公司权益产能约147万吨。

广汽集团董事长曾庆洪:

布局智联新能源 抢占汽车产业转型制高点

● 本报记者 万宇

广汽集团近来的一系列动作颇受市场关注,包括“十四五”期间年复合增长率目标超10%,即将量产搭载超级快充电桩的车型,联合华为开发中大型智能纯电SUV等。

广汽集团董事长曾庆洪接受记者采访时介绍,广汽集团将以e-TIME行动计划为纲领,把握汽车“新四化”趋势,向科技型企业转型。未来,广汽集团将累计投入850亿-1000亿元资金,开展研发和产业化重大项目,实现智能网联和新能源三电核心技术行业领先。“5G+物联网、新能源等新兴技术在传统汽车行业推广应用,将推动汽车产业实现前所未有的变革,广汽集团有信心、有实力抢占汽车产业转型发展制高点,向世界一流企业进军。”

提升电动化智联化水平

从1997年6月成立至今,广汽集团在合资合作基础上加强自主创新,形成了以广汽研究院、广汽乘用车、广汽埃安(原“广汽新能源”)为核心的自主事业板块。

“广汽集团聚焦智能网联和新能源三电核心技术‘两个领先’,持续加大创新投入,聚焦‘电动化、智联化’两大方向重点突破,加快攻克原创性技术、关键基础技术、卡脖子技术。”曾庆洪介绍。

电动化方面,广汽集团重点聚焦安全性能好、充得快、能耗低、跑得远等用户关注的整车核心技术攻关;开发第三代高集成化、模块化、智能化的纯电动汽车平台,以广汽纯电专属平台GEP 2.0为基础,大幅提升平台化、通用化、标准化、模块化、智能化水平,打造领先的纯电动汽车平台技术体系架构,夯实整车集成设计开发能力;持续深化“三电”核心技术能力,加大动力电池、集成驱动电机、整车控制器等关键技术领域的自主研发力度。



公司供图

广汽埃安生产线。

智联化方面,广汽集团坚持自主创新与开放合作有机结合。一方面,公司加快开发设计面向未来出行的车云一体集中计算式电子电器架构,在软件领域加快自主G-OS车载操作系统能力建构,智能驾驶领域加快推进自主研发的L2+领航驾驶辅助系统、L4自动驾驶系统的集成开发。另一方面,公司以开放合作实现关键技术安全可控,联合华为共同打造面向私人市场的L4自动驾驶高端品牌,计划在2023年底推向市场,联合合作伙伴共同打造面向行业市场的自动驾驶产品,推动L4自动驾驶产品规模化、市场化应用,联合腾讯、科大讯飞打造领先的智能健康座舱。

全面提升品牌价值

在碳达峰与碳中和目标之下,新能源汽车产业将得到进一步发展。曾庆洪表示,未来广汽集团将坚持创新驱动,践行“双碳”战略,2021年-2035年期间,依托广汽智联新能源汽车产业园发展的基础,聚焦“EV(纯电动汽车)+ICV(智能网联汽车)”,走绿色低碳可持续发展之路,围绕研发、智造、营销服务、产业链生态服务、组织文化五大领域,全面提升品牌核心

价值,通过5年的努力,争取到2025年全集团汽车产销量达350万辆,年复合增长率超过10%,市场占有率达到12%;新能源汽车占比达20%,成为国际一流高端智能电动车品牌;到2035年,力争实现汽车产销500万辆,新能源汽车占比达50%,成为全球高端智能电动车领导者。2025年新能源汽车核心技术及产品应用达到“国内领先”水平;2035年实现新能源汽车核心技术及产品应用达到“国际先进”水平。

广汽集团未来将坚持以广汽埃安为龙头,以广汽智能网联新能源整车与关键零部件的研发、智能制造、试验检测及自动驾驶示范运营为依托,加大研发基础能力、核心技术能力、关键零部件配套及生产能力建设,累计投入850亿-1000亿元资金实施研发和产业化重大项目,实现智能网联和新能源三电核心技术行业领先,将广汽智联新能源汽车产业园打造成具有全球竞争力的粤港澳大湾区自主品牌智能网联新能源汽车产业集群。

此外,广汽集团将构建“能源服务”和“智能出行”两大生态。能源生态方面,广汽集团将围绕“电”和“电池”进行布局,建立完备的充换电网络布局,通过换电网络布局,打造优于外资品牌的新能源商业模式,提供良好的补电

体验,挖掘用户运营价值和商业价值。面向未来无人驾驶共享出行,广汽集团将加快布局智能生态出行,做大做强如祺出行,加快开发L4级Robotaxi项目专属车型,配合广州市推进V2X车路协同建设等。

加强关键领域高端人才培养

企业发展离不开人才的支撑。广汽集团近年来坚定推进改革,积极引入战投,不断完善人才战略。曾庆洪介绍,人才战略上,广汽集团充分发挥国有企业整体性、长期性、战略性优势,实施职业经理人、“揭榜挂帅”项目,通过合理的激励机制,人才“外部引进+内部培养”两条腿走路等组合拳,打造了汽车行业优秀的人才矩阵。公司拥有国家认定的企业技术中心、海外高层次人才创新创业基地、博士后科研工作站、院士工作站等创新平台,逐步引进、培养了一支来自15个国家和地区、超4300人的国际化研发人才队伍。

作为广汽集团的研究核心,广汽研究院近年来瞄准全球人才优势资源,先后从德国、日本等国引进50余名行业顶级专家,聚拢了一支大师级研发团队,将国际先进的技术和管理经验引入广汽自主品牌事业,较大地提升了广汽研发实力。2019年,以广汽研究院为核心的广汽集团国家认定企业技术中心,在国家级评比中名列全国第六、汽车行业第一。专利方面,截至2021年6月,全集团有效专利申请9300余件,其中发明专利占比约40%;已授权专利5991件,其中发明专利976件;承担国家、省、市各类科技项目100余项,创新体系建设成效显著。

曾庆洪表示,“十四五”期间,广汽集团将围绕“新四化”转型,聚焦基础研究突破和关键技术攻关,到2025年形成拥有30人以上的领军人才、20%的软件人才团队、3000人的智能网联新能源技术研发团队的高质量研发人才体系。

广汽集团持续深化绩效激励举措,公司第二期股票期权激励计划授予期权激励对象超2000人。在2020年新一期股权激励计划中,广汽集团在前二期股票期权基础上新增限制性股票方式,通过复合型激励深度绑定3200名核心骨干,留住高素质人才,支撑公司可持续高质量发展。