

锂市场周报（5.11-5.15）

一. 锂市场一周评述.....	2
二. 碳酸锂市场行情走势及评述.....	2
三. 单水氢氧化锂市场行情走势及评述.....	4
三. 4月新能源汽车产销量.....	4
四. 锂市场一周动态.....	8
南都电源：公司近期已预中标中国移动 2020 年通信用磷酸铁锂电池产品集中采购项目	8
国轩高科：目前公司实验阶段已实现磷酸铁锂电池单体能量密度突破 200Wh/kg	8
不限于磷酸铁锂或三元电池 宁德时代将于下半年向特斯拉供货	9
宁德时代称正研发无钴电池，与特斯拉合作或扩至海外！	9
广汽新能源四月销量同比增长 125%	9
大众宣布今年底建锂电池工厂	9
五. 锂市场后市预测.....	9

锂市场周报（5.11-5.15）

一. 锂市场一周评述

本周，乘联会公布了4月份新能源汽车产销数据。新能源汽车产量为8.0万辆，同比下降22.1%，环比上涨31.6%；销量达7.2万辆，同比下降26.5%，环比上涨9.7%。2020年1-4月，新能源汽车累计实现产销量均为20.5万辆，同比下降分别为44.8%和43.4%。4月随着国内疫情的好转，车企逐步复工，汽车市场的消费需求也开始回暖，但较同期而言，仍有一定空间。虽然车市已经出现回暖迹象，但新能源汽车仍未走出低谷。锂盐市场整体依旧承压，短期下游的需求不会迅速反馈至上游市场，所以，疲弱的行情将会持续。

二. 碳酸锂市场行情走势及评述

电池级 99.5%碳酸锂价格走势 单位：万元/吨

中华商务网



注：B 最低价 H 最高价

工业级 99%碳酸锂价格走势 单位：万元/吨

中华商务网



注：B 最低价 H 最高价

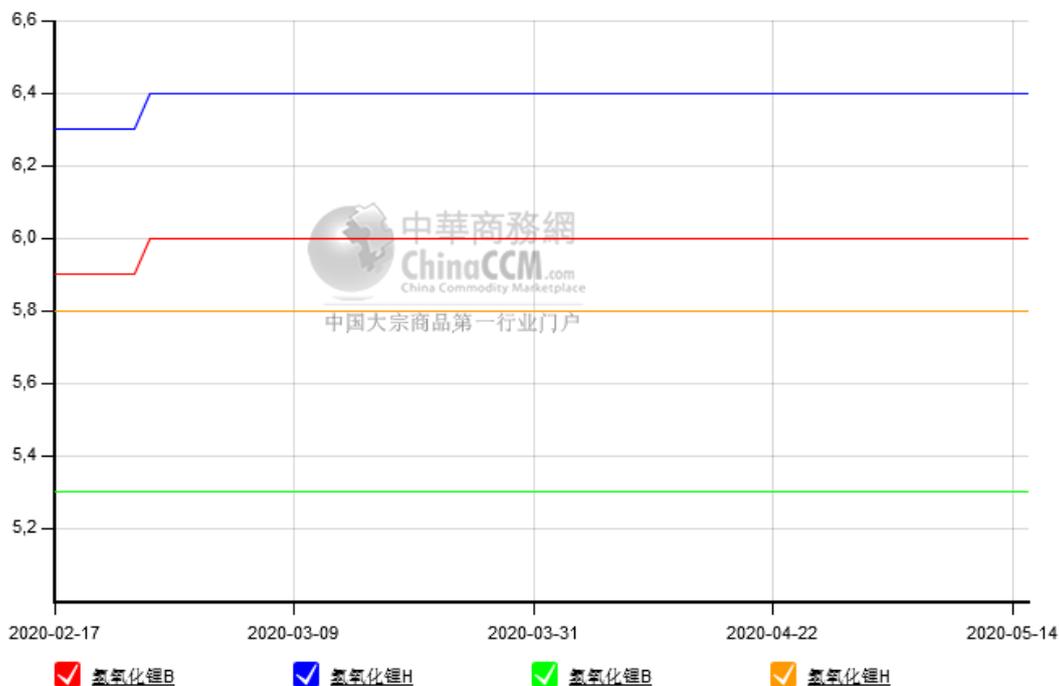
碳酸锂疲弱的局面依旧没有改善，下游终端市场采购积极性不强，实际现货交易有限，碳酸锂厂商的出货价格再度被打压下调。目前而言，下游市场行情不佳，采购继续维持按需为主。尽管当前碳酸锂价格已经被打压到低位，但采购商们仍在继续打压价格进行采购，尤其是电池级碳酸锂市场。由于行情持续走跌，一些电池级碳酸锂厂商也在考虑减产或是拒绝继续降价出货，但原料价格继续下跌的话，价格也将继续被拉低。工业级碳酸锂近期价格下跌较明显，主要是锰酸锂需求减少，导致厂商出货意愿增强。

目前，市场上电池级 99.5%碳酸锂价格下滑至 4.2-4.5 万元/吨，低幅下跌了 0.1 万元/吨，厂商们报价基本在 4.3 万元/吨，部分厂商出货价格调整至 4.2 万元/吨；工业级 99%碳酸锂最新报价 3.55-3.85 万元/吨，高低幅分别下跌了 0.05 万元/吨，市场上存在 3.5 万元/吨的货源。

三. 单水氢氧化锂市场行情走势及评述

单水氢氧化锂 56.5%价格走势走势图 单位：万元/吨

中华商务网



本周氢氧化锂价格继续走稳，整体行情依旧显弱，实际现货交易有限。当前主流氢氧化锂厂商出口稳定，国内高镍三元厂商的采购有所减少。目前，碳酸锂价格仍在走跌，但氢氧化锂厂商报价继续维稳。当前市场上工业级氢氧化锂报价在 4.6-5 万元/吨。电池级微粉氢氧化锂暂稳在 6-6.4 万元/吨；电池级粗粉氢氧化锂价格在 5.3-5.8 万元/吨。

三. 4 月新能源汽车产销量

5 月 11 日，中汽协公布了最新一期的汽车产销数据。数据显示，2020 年 4 月，我国汽车行业产销继续保持回暖趋势，其中新能源汽车产销环比延续了上月快速增长势头，同比降幅也较 3 月有了较大幅度的收窄。

新能源汽车：4 月产销环比增长 31.6%和 9.7%。

2020年4月新能源汽车生产情况

单位：万辆、%

	4月	1-4月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	8.0	20.5	31.6	-22.1	-44.8
新能源乘用车	7.1	18.5	27.5	-25.9	-46.4
纯电动	4.9	13.5	8.4	-36.3	-49.1
插电式混合动力	2.2	4.9	106.9	15.1	-37.5
新能源商用车	0.9	2.1	74.4	25.6	-25.2
纯电动	0.9	1.9	73.0	20.0	-24.4
插电式混合动力	0.06	0.1	82.2	146.6	-41.5

2020年4月新能源汽车销售情况

单位：万辆、%

	4月	1-4月累计	环比增长	同比增长	同比累计增长
新能源汽车	7.2	20.5	9.7	-26.5	-43.4
新能源乘用车	6.3	18.4	6.1	-30.4	-44.7
纯电动	4.3	13.5	-8.8	-33.9	-46.4
插电式混合动力	2.0	4.9	62.9	-21.3	-39.5
新能源商用车	0.9	2.1	45.7	23.0	-29.2
纯电动	0.8	2.0	47.3	21.3	-28.2
插电式混合动力	0.04	0.1	11.6	43.0	-50.0

图表来源：中汽协

4月，新能源汽车产销分别完成8.0万辆和7.2万辆，环比增长31.6%和9.7%，同比下降22.1%和26.5%，同比降幅较上个月分别收窄34.8个百分点和26.7个百分点。

分品类来看，纯电动汽车4月产销分别完成5.7万辆和5.1万辆，同比分别下降31.4%和28.6%；插电式混合动力汽车生产完成2.3万辆，同比增长16.8%，销售完成2.0万辆，同比下降20.7%；燃料电池汽车产销分别完成109辆和73辆，同比分别增长11.1倍和9.4倍。

1-4月，新能源汽车产销均为20.5万辆，同比分别下降44.8%和43.4%，降幅比1-3月收窄15.4个百分点和13个百分点。

其中，纯电动汽车产销均完成15.5万辆，同比分别下降46.9%和44.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成5.1万辆和4.9万辆，同比分别下降37.6%和39.8%；燃料电池汽车产销分别完成292辆和280辆，同比分别增长23.2%和21.7%。

动力电池：4月装车量环比增长29.5%至3.6GWh

根据中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示，4月份的动力电池产量与装车量新能源汽车4月的市场态势基本保持一致，环比大幅上涨，同比虽仍有下降，但降幅较上月亦有所收窄。

4月，我国动力电池产量共计4.7GWh，同比下降35.5%，环比上升5.5%。其中三元电池产量2.9GWh，占总产量60.6%，同比下降33.7%，环比下降11.7%；磷酸铁锂电池产量1.8GWh，占总产量39.1%，同比下降34.0%，环比增长49.6%。

1-4月，我国动力电池产量累计13.0GWh，同比累计下降52.1%。其中三元电池产量累计8.6GWh，占总产量66.0%，同比累计下降47.8%；磷酸铁锂电池产量累计4.4GWh，占总产量33.8%，同比累计下降55.6%。

4月，我国动力电池装车量3.6GWh，同比下降33.7%，降幅有所收窄，环比上升29.5%。其中三元电池共计装车2.6GWh，同比下降30.4%，环比上升17.8%；磷酸铁锂电池共计装车0.9GWh，同比下降39.2%，环比上升74.1%。

1-4月，我国动力电池装车量累计9.3GWh，同比累计下降47.7%。其中三元电池装车量累计6.9GWh，占总装车量74.9%，同比累计下降46.4%；磷酸铁锂电池装车量累计2.3GWh，占总装车量24.4%，同比累计下降47.7%。

动力电池企业装车配套方面，1-4月，我国新能源汽车市场共计54家动力电池企业实现装车配套，较去年同期减少6家，排名前3家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为6.8GWh、7.9GWh和8.8GWh，占总装车量比分别为73.8%、85.3%和94.8%。

2020年1-4月国内动力电池企业装车量排名

序号	企业名称	装车量 (GWh)
1	宁德时代	4.56
2	比亚迪	1.52
3	松下	0.76
4	LG化学	0.72
5	国轩高科	0.34
6	中航锂电	0.27
7	亿纬锂能	0.18
8	力神电池	0.16
9	时代上汽	0.14
10	塔菲尔新能源	0.13

1-4月装车量排名前十的企业分别为：宁德时代（4.56GWh）、比亚迪（1.52 GWh）、松下（0.76 GWh）、LG化学（0.72 GWh）、国轩高科（0.34 GWh）、中航锂电（0.27 GWh）、亿纬锂能（0.18 GWh）、力神电池（0.16 GWh）、时代上汽（0.14 GWh）、塔菲尔（0.13 GWh）。

充电基础设施低速增长 累计达 128.7 万台

充电基础设施方面，根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布的数据，截至 2020 年 4 月，联盟内成员单位总计上报公共类充电桩 54.7 万台，同比增长 39.8%，其中交流充电桩 32.0 万台、直流充电桩 22.6 万台、交直流一体充电桩 488 台。从 2019 年 5 月到 2020 年 4 月，月均新增公共类充电桩约 1.3 万台。

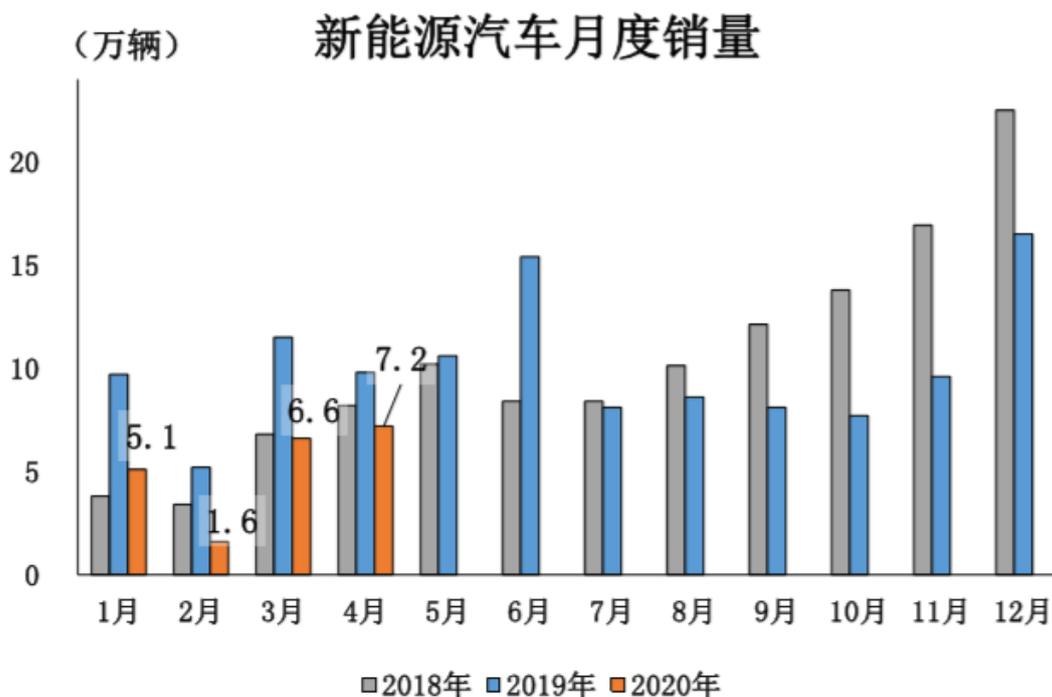
充电基础设施分类	单位	1-4月全国增量	同比	截止4月底全国累计	同比
公共充电基础设施数量	万台	3.0	-49.2%	54.7	39.8%
随车配建充电设施	万台	3.7	-56.2%	74.0	31.7%
充电基础设施(公共+私人)数量	万台	6.8	-53.3%	128.7	35.0%

图表来源：中国电动汽车充电基础设施促进联盟

2020 年 1-4 月，充电基础设施增量为 6.8 万台，同比下降 53.3%；截止 2020 年 4 月，全国充电基础设施累计数量为 128.7 万台，同比增加 35.0%。

总体来看，公共类充电基础设施和随车配建充电设施虽依然维持增速水平，但受新冠肺炎疫情的严重影响，二者增速均抵于往常水平。

全年新能源汽车市场挑战仍大



图表来源：中汽协

自今年年初疫情爆发以来，各行各业均受到不同程度的负面影响，2月份的汽车各项数据指标几乎全部触底。其中，新能源汽车2月销量同比下降75.2%，仅1.6万辆，为近两年以来的最低水平。

针对疫情为车市带来的负面影响，中汽协认为“大力发展新能源汽车产业”是重要提振措施之一。为此，四部委明确延长新能源汽车财政补贴和购置税减免政策至2022年，与此同时，各地方政府纷纷出台了相关政策，其中上海、广州、深圳等地分别对购买新能源汽车的消费者给予综合使用补贴，此外上海还明确提出加大公交、出租等公共领域的用车电动化。

目前来看，4月新能源汽车销量已逐步回暖，但是，全年新能源汽车市场的发展仍然面临巨大挑战。许海东表示：“年初的时候，加上国产特斯拉，我们预计今年新能源汽车销量会在130万辆左右。但受到疫情的影响，目前来看，如果不算上特斯拉，今年的销量能够超过100万辆，就已经不错了。”

中汽协指出，虽然当前国内疫情防控形势向好，但境外疫情扩散蔓延势头并没有得到有效遏制，疫情还有很大不确定性。一方面国内宏观经济的恢复增长还需要一个过程，出口依赖型企业更是艰难，导致大宗消费需求动能不足；另一方面，海外工厂的停产，也将导致国内汽车行业部分零部件供应风险加大。因此，行业上下应重点关注海外疫情防控的形势变化，提前做好相应准备，以降低国际疫情对国内汽车产业带来的负面影响。

四. 锂市场一周动态

南都电源：公司近期已预中标中国移动2020年通信用磷酸铁锂电池产品集中采购项目

南都电源表示，公司为华为基站后备电源的长期供货商。公司为5G通信基站提供后备电源产品。公司自2017年起与国外知名运营商联合开发高安全、高可靠性的5G通信系统用智能磷酸铁锂电池，在电池能量密度、安全性、散热及集成便捷性、成组技术等方面均领先于市场同类产品。

国轩高科：目前公司实验阶段已实现磷酸铁锂电池单体能量密度突破200Wh/kg

国轩高科表示，目前公司实验阶段已实现磷酸铁锂电池单体能量密度突破200Wh/kg，并通过改进电池包结构设计和成组工艺，磷酸铁锂电池系统能量密度已实现160Wh/kg，目前该款产品已经开始产业化推进。

不限于磷酸铁锂或三元电池 宁德时代将于下半年向特斯拉供货

日前，在宁德时代 2019 年度业绩网上说明会上，宁德时代透露出对特斯拉的供货时间大概是今年下半年。供货不限于磷酸铁锂或者三元电池，具体供货产品将取决于市场需求。

宁德时代称正研发无钴电池，与特斯拉合作或扩至海外！

5 月 11 日，宁德时代进行 2019 年业绩说明会。宁德时代在发布会上抛出多个重磅信息，包括对特斯拉供货不限于磷酸铁锂或者三元电池、以非标准化为特点的 CTP 技术将逐渐从走向标准化、自主研发无钴电池等。

广汽新能源四月销量同比增长 125%

广汽新能源在今年 4 月份的汽车销量为 4006 台，同比增长 125%。

大众宣布今年底建锂电池工厂

大众集团宣布将在 2020 年底开工建设锂电池工厂。从大众公布的信息来看，全新锂电池工厂将投资超过 4.5 亿元，最早将于 2023 年正式投产，初始产能为 16GWh。

五. 锂市场后市预测

新能源汽车产销量环比增加，但行业整体依旧显弱，厂商们依旧面临巨大的出货压力。由于需求持弱的原因，传导到上层的原料端市场也在继续承受下游采购商们的打压，因此，市场交易价格继续被拉低。由于价格持续下跌，而需求并未有太大变化，一些电池级碳酸锂厂商逐渐显现出抗压的意向，拒绝低价出货。而工业级碳酸锂因锰酸锂需求减少而出现走跌的现象。