

锂市场周报（6.10-6.14）

| | |
|---|---|
| 一. 锂市场一周评述 | 2 |
| 二. 电池级碳酸锂市场行情走势及评述 | 2 |
| 三. 工业级碳酸锂市场行情走势及评述 | 3 |
| 四. 单水氢氧化锂市场行情走势及评述 | 4 |
| 五. 锂市场一周动态 | 4 |
| 融达锂业甲基卡锂矿正式投产 融捷股份锂电材料全产业链迎来关键“拼图” | 4 |
| 丰田向宁德时代、比亚迪提出电池合作 | 5 |
| 2019 一季度锂离子电池产量 27.7 亿只 电池产业总营收 1573 亿元 | 5 |
| 加拿大 Li-Cycle 公司宣称可实现 100% 锂离子电池回收 | 5 |
| 六. 5 月新能源汽车产销量 | 5 |
| 七. 锂市场后市预测 | 6 |

锂市场周报（6.10-6.14）

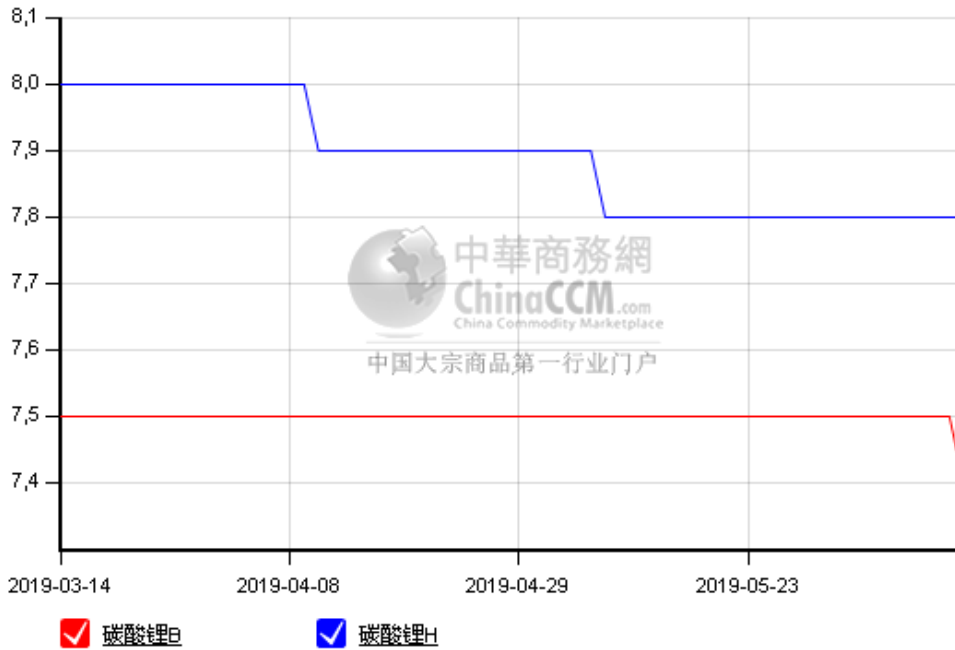
一. 锂市场一周评述

本周碳酸锂市场延续疲态运行，现货市场报价虽变化不大，但部分企业的出货意愿却已经迅速跟进并下调出货价格。基本还是电池级碳酸锂较为突出，工业级碳酸锂暂稳。5月新能源汽车产销量均在增加，其销量也较4月出货量增加了7.9%。但本月末补贴政策结束，车企暂时多观望为主，对碳酸锂的采购也始终谨慎。氢氧化锂市场交投冷清，价格下跌变缓，但仍难摆脱下行通道。

二. 电池级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

本周电池级碳酸锂市场依旧承压，现货市场主流企业报价虽没有调整，但整体行情却已经出现下跌的趋势。据了解，当前市场上电池级碳酸锂下游需求减少，厂商采购意愿不强，观望明显，碳酸锂厂商出货压价增加，中小企业反应迅速，适当下调出货价格。由于

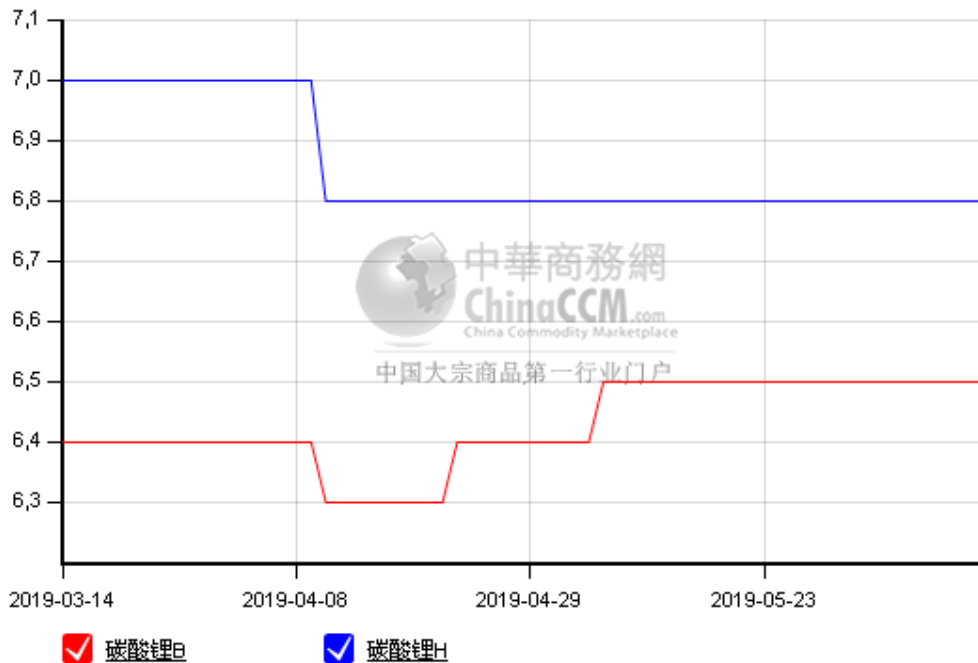
整体行情减弱，即便厂商降价，碳酸锂的实际交易也并无改善。

目前，市场上电池级 99.5%碳酸锂价格区间在 7.4-7.8 万元/吨，中小企业的主流交易价格逐渐倾向于 7.4 万元/吨。有消息称，个别交易价格也会低于该价。

三. 工业级碳酸锂市场行情走势及评述

工业级 99%碳酸锂价格走势图 单位：万元/吨

中华商务网



注： B 最低价 H 最高价

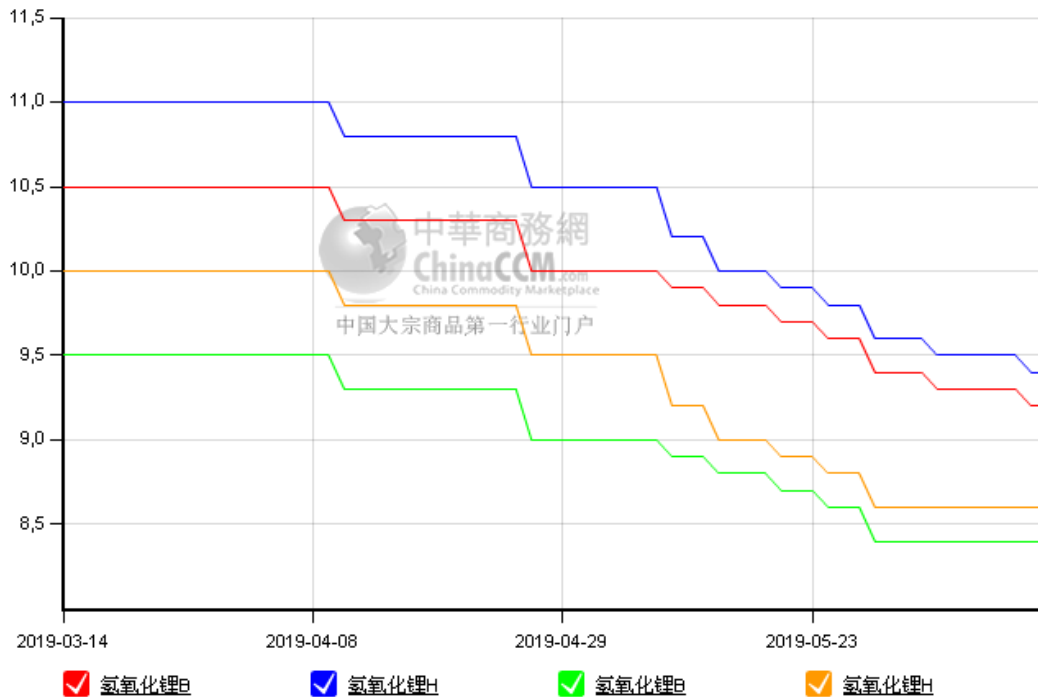
本周工业级碳酸锂市场行情走势显弱，但现货价格较上周并未有明显变化。同样，由于电池级碳酸锂价格出现下跌，而下游整体需求确有转弱，工业级碳酸锂市场价格虽稳，但厂商们信心有所降低，后期价格或将走跌。

目前，市场上工业级 99%碳酸锂价格区间稳定在 6.5-6.8 万元/吨，低价位出货厂商增加。

四. 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 单位：万元/吨

中华商务网



本周氢氧化锂继续缓步下行。由于市场整体供需依旧失衡，短期需求也难改善，氢氧化锂市场依旧面临下跌的趋势，但下行速度继续减慢。尽管市场在倡导高镍三元，厂商们也在大力推进，但现实与理想还是存在一定差距的。

目前，市场上电池级微粉氢氧化锂价格在 9.2-9.4 万元/吨。电池级粗粉氢氧化锂价格在 8.4-8.6 万元/吨；工业级氢氧化锂价格在 7.6-8 万元/吨附近。

五. 锂市场一周动态

融达锂业甲基卡锂矿正式投产 融捷股份锂电材料全产业链迎来关键“拼图”

6月10日，融捷股份全资子公司甘孜州融达锂业有限公司康定甲基卡锂辉石矿采选项目举行投产仪式。这意味着已沉寂5年的康定甲基卡锂辉石矿正式“复苏”，有着“亚洲第一大”地位的锂辉石矿重新进入锂资源供应市场，融捷股份持续布局的新能源锂电材料产业链迎来了关键“拼图”。

丰田向宁德时代、比亚迪提出电池合作

日本最大的汽车制造商丰田与两家中国电池制造商达成合作伙伴关系。丰田的目标是在全球范围内实现大规模的“再平衡”，转向电动汽车。

2019 一季度锂离子电池产量 27.7 亿只 电池产业总营收 1573 亿元

2019 年 1-3 月，全国电池制造业主要产品中，锂离子电池产量 27.7 亿只，同比增长 8.2%；铅酸蓄电池产量 3358.6 万千伏安时，同比增长-1.3%；原电池及原电池组（非扣式）产量 90.2 亿只，同比增长 3.1%。

加拿大 Li-Cycle 公司宣称可实现 100% 锂离子电池回收

仅成立 3 年的加拿大 Li-Cycle 公司宣称，在商业示范阶段采取了新型的两步走工艺，可回收 80%-100% 的锂离子电池材料。Li-Cycle 的 Kunal Phalpher 表示，欧洲和中国电池公司使用的诸多电池回收工艺基于高温冶金，如将电池组件熔炼下来，这种方法的回收率仅为 30%-40%。

六. 5 月新能源汽车产销量

今年 5 月，产销量分别完成 184.8 万辆和 191.3 万辆，比上月分别下降 9.9% 和 3.4%，比上年同期分别下降 21.2% 和 16.4%。1-5 月，汽车产销分别完成 1023.7 万辆和 1026.6 万辆，产销量比上年同期均下降 13%，降幅比 1-4 月分别扩大 2 和 0.8 个百分点。

对此，中汽协分析称，受宏观经济下行压力，部分地区国六排放标准提前实施等因素影响，汽车产销仍处于低位运营。“受到国五、国六排放标准换挡期的影响，多数消费者处于观望状态，预计到今年下半年，车市才有望回暖。”中汽协副秘书长师建华告诉记者。

值得一提的是，5 月新能源汽车产销分别完成 11.2 万辆和 10.4 万辆，比上年同期分别增长 16.9% 和 1.8%。1-5 月，新能源汽车产销分别完成 48.0 万辆和 46.4 万辆，比上年同期分别增长 46.0% 和 41.5%。与 4 月份新能源汽车的产销量增长相比，5 月份，我国新能

源汽车的销量增长也陷入了疲乏。数据显示，今年4月，我国新能源汽车销量达9.7万辆，同比增长18.1%。

对此，有业内人士分析称，5月份新能源汽车产销量增速回落，主要是因为随着我国新能源汽车市场的逐渐成熟，市场已经初具规模和体量，持续的高速增长显然是不现实的。同时，伴随着新能源汽车技术路线的逐渐丰富，新能源汽车市场的销量结构也在呈现更加多元化的态势。

另外，在中汽协5月份公布的新能源汽车产销数据中，特别提及了燃料电池汽车的产销情况。1-5月份，燃料电池汽车产销分别完成553辆和545辆，比上年同期分别增长476%和478.8%。在业内专家看来，燃料电池汽车的大幅增长，或许将助力新能源汽车的销量重回高速增长“赛道”。

七. 锂市场后市预测

本月末新能源车补贴过渡期将结束，车企当前观望情绪浓厚，采购积极性不强。碳酸锂市场现货较为充足，下游需求减少，令厂商们出货压力与日俱增，部分中小企业担心价格走跌，主动下调了出货报价，但实际交易情况并不理想。需求持弱，工业级碳酸锂市场下行压力也在逐渐突显。氢氧化锂下游需求变化不大，尽管跌幅变缓，但整体趋势难改。