锂到底值不值钱？

锂到底值不值钱？业内有针锋相对的两种观点。

一种认为，既然资源有的是，这两年开始，各国各企业都疯狂找矿开矿扩产，锂资源很快会卖成地摊货，没意义。

另一种认为，高品位矿是稀缺的，其格局类似两拓和淡水河谷对铁矿石的垄断，值钱，低品位矿永无出头之日。

后者甚至把锂比作石油黄金和十年前大牛市中的铜、铝、铅锌等大宗商品，一飞冲天涨十倍不是梦。

锂电池汽车几乎与新能源汽车划了等号，十年后燃料电池也许有戏，现状解决不了的问题一堆，何况前者大规模商用后，发展燃料电池的必要性基本不存在了。

去年讨论过钴，后来钴真的涨了一波，其实钴的重要性和弹性远比不上锂，短期炒炒罢了，没前途。

一是高镍低钴的技术路径已成事实，从111到523到622再到811，钴在正极材料中占比急速下降，只需要原来的1/3；

二是钴本来在3C电池和其他领域的量就相对较大，动力电池带来的需求增量有限；

三是钴本来就是伴生矿，很难为了赚钴的钱加大开采量，搞一堆铜的库存。

锂则不同，是电池中能量的携带和传递者，不可或缺。

2015年全球锂盐产量16万吨，（碳酸锂当量），电池用量占35%，中国7.87万吨，电池占70%，可见中国动力电池需求快马加鞭。

未来按每辆新能源车平均45KWH的容量算，每25万辆增加1万吨的需求，2017年起，全球新增300万辆，中国增加120万辆，2020年碳酸锂当量的需求增长为12万吨，远低于新增计划产能。

还有新的计划产能不断公告，比如泰利森矿山扩产至143万吨，天齐新建2.4万吨氢氧化锂。

正极材料和电解液中，碳酸锂或氢氧化锂是主要成分，占成本大头。这类的技术分析文章多如牛毛，上市公司也不厌其烦地讲解，此处不赘述。

最大的争议是，地壳中锂资源并不缺，理论上足够供每年几十亿台车的生产，到底值不值钱？

先看储量：地壳的确不缺锂，但主要在海水里，没法提炼，主要可开采的在盐湖、锂辉石矿和锂云母矿里面，锂储量1300万吨，锂资源量3950万吨。

锂资源中，61%是卤水锂资源，矿石锂约占34%。锂云母不多，且品味低，不可能成为供给主力，所以只需要研究盐湖和锂辉石矿即可。

西部矿业集团控股子公司青海锂业有限公司的提锂技术，来自中科院青海所。据青海锂业相关人士介绍，青海锂业设计产能1万吨，目前生产工艺已经打通。

但由于中信集团与西部矿业集团之间的东台吉乃尔湖卤水资源权归属之争未落定，青海锂业一直面临资源不足，无法满产。

一句话：大多数盐湖看上去很美，实际上久久不能形成有效供给，利益在前，不是不想做，而是做不到，就算能提取出来也赚不到钱。

电动车要取代燃油车的话等于电池成本不高于燃油发动机，这是个硬约束，所以价格上很难有多大空间，未来靠的是量，是规模效应。

当然，在电动车大发展的若干年黄金时期也不可能大幅跌价，因为几家垄断企业跟几家大的下游电池厂签长协，以销定产，掌握定价权，小企业没必要乱来，局部降价也不影响大局。

然而近期氢氧化锂提价是可能的，供求关系紧张，电动车的总量小，国内低端车有补贴，特斯拉是明星车，总价格不低，完全能容纳材料的上涨有弹性，2019年产能扩出来之前都可能涨价。

总结来说，以碳酸锂的价格为例，走势可能是先扬后抑。

短期有一定幅度的上涨，明年小幅回落，2019年后大幅回落，开始惨烈的洗牌。

价格可能跌回5-6万，实力不济的小矿山小加工厂纷纷退出，到2022年后重新平稳回升至7万左右。

氢氧化锂略高，最终形成上下游的大厂商强强联手（有优质矿的几家寡头和有优质产品的松下、CATL等几家电池巨头绑定），行业长期健康发展的局面。暴利不大可能，但规模效应将越发显著。（熊旭春）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/114224.html