

## 动力电池回收利用堵了两头却忽视了中间环节



近日，《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》（以下简称《规定》）、《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》（以下简称《规范条件》）等政策相继出台，在动力电池回收压力越来越大之时，这两项文件的出台意味着动力电池回收将从混乱向有序转变。

动力电池回收的问题讨论了很多年，如今终于开始走上正轨。然而，治理措施才刚起步，还有不少难题亟待解决。

### 回收高峰期即将到来

2009年，我国开始新能源汽车示范推广，彼时全国保有量很小，动力电池回收的问题还不突出。经过9年时间发展，新能源汽车保有量已占汽车保有总量的0.7%。公安部统计数据显示，截至2017年底，全国新能源汽车保有量达153万辆。

早期的新能源汽车已经进入淘汰期，动力电池回收的问题越来越突出。有机构预测，2018年开始我国动力电池报废量将呈现翻倍式增长。

此前，国内动力电池回收市场比较混乱。浙江华友循环科技有限公司总经理鲍伟说：“有些企业和投资机构误以为这是一片蓝海，纷纷冲进动力电池回收领域。动力电池回收的政策不明确、标准也不规范，造成了一定的市场混乱。”

有资料显示，预计2018年废旧动力电池回收市场规模超50亿元，到2020年至2023年，市场规模将进一步增长到136亿~311亿元。鲍伟说：“动力电池回收市场规模增长是肯定的，但企业盈利却不容易。动力电池回收包括梯次利用和报废回收，两者都有难点需要克服。”

据了解，在京津冀周边及广东深圳、河南新乡一带，回收“游击队”屯积了大量的废旧动力电池，他们拆解有用的电池用于充电宝、矿灯、滑板车等产品，剩余的报废电池则几乎采用“野蛮”的方式回收其中的金属材料。

### 产业链两头已有效管控

“《规定》明确了汽车企业是动力电池回收的责任主体，避免了责任模糊不清的问题。”鲍伟说。

《中国汽车报》记者在调查北京纯电动汽车报废回收情况时，一位车主告诉记者，他准备报废自己的纯电动汽车，但咨询汽车企业、回收网点如何处理废旧电池时，各方都没有给出明确的说法。鲍伟说：“主体责任不明确是大家没法给出清晰答复的主要原因，也是因为主体责任不明确造成回收‘游击队’有机可乘。”

汽车产业的一大特点是产业链比较长，新能源汽车也不例外，动力电池的全生命周期涉及电池生产企业、主机厂、回收拆解企业、梯次利用企业、再生利用企业。正是由于链条很长，在主体责任的划分中一直存有争议。《规定》按照谁使用、谁回收的原则，明确了汽车生产企业是溯源管理的主体，电池企业、拆解企业等需要配合汽车企业做好溯源、回收利用管理工作。

目前，拆解企业的规范工作也已启动，《规范条件》公布的企业名单（第一批）中，包括衢州华友、赣州豪鹏、格林美、湖南邦普、光华科技五家企业。据了解，第一批五家企业都有较强的经济实力和较高的回收技术水平。

鲍伟说：“《规定》和《规范条件》两个政策文件把动力电池回收的一头一尾管住了，未来将通过示范城市不断摸索经验。”

据了解，衢州华友目前已投资数亿元，可处理钴酸锂废旧电池8500吨/年，三元电池废料5.6万吨/年；赣州豪鹏与北汽新能源开展了动力锂电池回收领域的合作；格林美原本就是专注电池回收的企业，已建成第一条动力电池的拆解线，也建立了正极材料生产的智能制造车间；湖南邦普是宁德时代的下属公司，为宝马、大众等车企提供动力电池回收处理和资源化解决方案；光华科技早就在新能源汽车领域拓展业务，动力电池回收是其重要目标之一。

目前来看，我国动力电池回收是一个巨大市场，必定吸引更多企业瞄准这块蛋糕，今后还会有更多企业加入“白名单”（符合《规范条件》要求的企业名单）。鲍伟说：“5家企业都是通过了有关部门的审核才进入‘白名单’的，毫无疑问，今后还会有企业加进来，但可以肯定的是，无论多少企业进入‘白名单’，这些企业都是比较规范的，这就保证了回收终端的健康发展。”

### 中间环节还有不少漏洞

按照《关于开通汽车动力蓄电池编码备案系统的通知》（中机函〔2018〕73号）要求，电池生产、梯次利用企业应进行厂商代码申请和编码规则备案，对本企业生产的动力蓄电池或梯次利用电池产品进行编码标识。这意味着每一块电池都将有独一无二的“身份证”。编码备案溯源管理似乎实现了整个链条闭环流通，但是，在鲍伟看来，中间环节还有漏洞，需要不断完善，动力电池回收不能再重演铅酸电池回收的悲剧。

鲍伟介绍，我国传统汽车每年大约报废600万吨铅酸电池，真正流向正规回收企业的并不多。有资料显示，在北京大约只有1%的废铅酸电池进入了正规回收渠道，其他都被“游击队”收走流向了“黑”回收点。“北京的比例相对还较高，全国其他地方的问题更加严重。”鲍伟说。

为什么铅酸电池报废问题如此严重？鲍伟称，违法处理铅酸电池的技术门槛比较低，即便不懂回收处理技术的企业和个人都能轻易操作。这些企业或者个人把废酸液随便倾倒，造成了严重的污染。他们不承担环保义务，就没有这项成本，因此可以提高价格收购废旧铅酸电池，如此一来，正规回收企业无法与他们进行价格竞争。

动力电池的回收技术难度比铅酸电池高，但回收市场依然比较混乱，早期没有编码是造成混乱的原因之一。虽然如今实施了溯源管理，但对车主不具有强制性，如果车主不将报废动力电池交给回收拆解企业，而是卖给出价更高的“游击队”，动力电池溯源管理的效力将大打折扣。

鲍伟说：“为了解决这个问题，有关部门正在考虑与银行系统的征信体系挂钩，没有按照要求把报废电动汽车交给正规回收拆解企业的车主，将被列入失信人员名单，车主也不能重新购买新车。”

另外，“白名单”只是推荐性文件，不具有强制性，整车企业也可以不寻找“白名单”上的企业进行合作，这也是中间环节存在的漏洞之一。据了解，有些整车企业采用拍卖方式招标回收拆解企业，有些不正规企业则可能钻空子。鲍伟说：“市场上已经存在的部分不正规企业采用不开发票的方式来降低成本，这是‘白名单’企业绝对不能做的事。在这种情况下，当有些主机厂采用拍卖方式选择合作方的时候，‘白名单’企业很难在价格上与不正规企业竞争。这也会让动力电池溯源管理的效力大打折扣。”

鲍伟还告诉记者，锂电池容易起火燃烧，电池生产企业为了保证产品安全，会千方百计加强电池包的安全性。“目前电池规格尺寸不统一，这就不容易实现自动拆解，加上电池企业为了提高安全性采取了很多措施，也增加了回收企

业的拆解难度，导致拆解回收的效率不高。”

我国动力电池回收高峰期正在逼近，新出台的政策有利于规范市场，但中间环节的漏洞也亟待补上。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/127742.html>