

新能源汽车迅速扩张的“背后”：动力电池回收大潮已现



“电池回收‘难’。”

随着新能源汽车的发展，对动力电池的需求越来越大，如今在电池生产制造领域我国已经出现了全球巨头。而与之相对的是，动力电池回收领域至今还未形成完整产业链，更没有所谓的巨头出现。

近年来，动力电池配套数量逐年增长。数据显示，2018年动力电池总装机量达到了57.35GWh。“E车汇”了解到，目前市场上流通的新能源汽车的质保期多以5年或8万公里为标准，这也意味着，国内第一批进入市场的新能源汽车动力电池已日近退役期。

而新能源汽车上退役下来的电池，处理得当是高价值的商机，否则将贻害无穷，所以动力蓄电池回收利用体系建设迫在眉睫。

2018年2月份，工信部就出台政策，动力电池回收实行生产者责任延伸制度，要求车企承担电池回收的主体责任。

如今政策落地已经有一年多时间，过去一年里，整车制造商、电池生产商和专业电池回收处理商又都是怎么进行布局的？

电池回收的三座大山

有数量巨大的新能源汽车，同时这也是未来的发展方向，按理说做动力电池回收，是一门很好的生意。

但实际上，在工信部要求车企承担回收电池的主体责任之前，很少有企业主动涉足电池回收。在“E车汇”看来，背后的原因有三。

第一是技术难度。

目前动力电池回收主要有两种途径，一种是用于储能市场，另一种是拆解回收。因为过去的动力电池没有形成统一标准，各家车企都有自己的标准，这就导致了用于储能的电池一致性较差，而拆解回收则需要十分专业的设备和人员来操作，并且有一定的技术壁垒。

第二是利润低。

相关报告显示，目前使用最广泛的湿法回收一吨废旧磷酸铁锂电池的成本为8500元左右，而贵金属再生材料售价仅为8100元左右，亏损400元。虽然三元锂电池利润率高一些，但是三元锂电池大规模装车时间稍晚一些，也还未到大规模退役的时间。

第三是资质难求。

目前回收锂电池并没有统一的标准，锂电池回收处理也还未纳入到危险废物的管理当中，但是“E车汇”了解到目前很多地方是按照危险废物的管理方案来对动力电池回收提出相应要求的。

工信部发布了《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名单，名单中仅有5家企业，可以预见，如果要求必须有资质才能开展电池回收工作，那么未来电池回收的资质将会比整车生产资质更宝贵。

正是由于这几个问题，导致动力电池回收进展缓慢。

各路玩家入场布局

主管部门定下了谁生产谁负责、谁污染谁处理的要求后，产业链上的各路玩家也都给出了自己的方案。

5月30日，北汽鹏龙（沧州）动力电池梯次利用项目在黄骅市举行奠基仪式。据介绍，该项目一期规划为退役动力电池的梯次利用，二期规划为废旧动力电池的回收处理、资源化。梯次利用项目建成后产能达10.5GWh/年，这在全国都是首屈一指的。

天津力神电池股份有限公司牵头申报的“退役动力电池异构兼容利用与智能拆解技术”项目也在近期获得立项，旨在实现退役动力电池的精深利用与精细回收，这是由电池生产商主动开展的项目。

宁德时代旗下的专业动力电池回收处理商邦普科技已经进入了工信部的首批目录中，目前也有上汽、长安、东风等大型车企在电池回收上与邦普科技达成了合作。

在所有车企中，比亚迪的电池回收处理是最理想的，作为目前所有新能源乘用车企中唯一自研自产电池的企业。比亚迪自己回收的电池如果可以继续利用，就可以用于自己的其他储能项目。如果电池已经无法使用，则可以由比亚迪电池材料工厂进行拆解回收。

对储能电池需求量最大的中国铁塔也在2018全宣布停止采购铅酸电池，开始消化新能源汽车上退役的动力锂电池，中国铁塔储能电池总量超过40GWh，如果完全由动力电池来替换，完全可以消纳掉近几年退役的电池。

目前，我国的动力电池回收还处于成长的初级阶段，单单依靠车企的力量来做是无法完成的。对于新能源汽车产业链上的参与者而言，只有提前做好准备，才能在动力电池退役潮来临之时不至于让自己陷入被动局面。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/140460.html>