

首批新能源车电池将迎来“退役潮”

# 买新车不到7万 换电池要5万?

据《成都商报》报道,新能源汽车国家大数据联盟的数据显示,预计到2020年,我国退役电池累计约为20万吨。我国首批新能源车的动力蓄电池即将迎来一轮“退役潮”!新能源汽车换个电池到底要花多少钱?成都厂家和汽车维修店开出4万至6万的价码,让不少车主感叹“换电池还不如换辆车”。

另一方面,废旧电池回收这门“新生意”在网络平台上如火如荼,价格也参差不齐。然而,记者调查发现,新能源电池回收利用行业亟待规范,全国市场网络尚不健全。就四川而言,目前仅有一家废铅蓄电池处理机构,尚无专业的废锂电池回收利用机构。



资料图

## A 车主烦恼

### 换电池要5万? 不如把车给卖了

3年前,刘先生购买了一辆北汽的新能源汽车。今年以来,刘先生明显感受到这辆车充电掉电、动力不太足,“想去换个电池,结果去4S店打听了一下电池的价格,果断放弃了。”刘先生告诉记者,4S店的工作人员说换电池要5万左右,当时买这辆车的时候只花了不到7万元钱,“现在电池比车还要贵,还不如把车给卖了。”

后来,刘先生通过网络平台搜索发现了一个令他惊讶的现象,各类标注着“动力电池回收”“全国高价”“上门回收”的商家比比皆是,价格也参差不齐,基本无法判断商家资质和信息真伪。

刘先生告诉记者,“虽然相较于前几年,更换电池的价格有了大幅下降,但目前4S店的价格依旧较高,不少车主一旦面临要换电池,要么选择卖车、要么通过其他不正规的渠道更换电池。”

## B 市场背景

### 第一批新能源车 电池报废高峰将至

“新能源汽车动力电池‘退役’高峰期即将来临。”成都新能源汽车产业推广应用促进会秘书长范永军对此毫不怀疑。

中国汽车工业协会公布的数据显示,2019年1月至8月,我国新能源汽车销量为79.3万辆,保持着同比32%的增速。随着新能源汽车的大规模推广和应用,废旧动力电池的综合利用问题也逐渐引起关注。

“动力电池有效寿命一般在4年至6年,这意味着第一批投入市场的新能源车动力电池基本处于淘汰临界点。”长期从事新能源汽车领域研究的范永军认为,通常动力电池容量衰减至80%以下时,将不能完全满足汽车动力需求,可以梯次利用于其他领域。

据了解,我国运营类新能源汽车动力电池报废年限是3年至5年,私人乘用车动力电池报废周期为5年至8年,截至现在,最早推广的新能源汽车已经进入动力电池回收期。业内预计,到2020年,我国动力电池累计报废量将达到248万吨。可以说,新能源汽车动力电池大规模报废的浪潮即将到来。伴随着庞大的新能源汽车产量,逐步“退役”的动力电池数量也将极为庞大。

## C 冰火两重天

### 回收企业少、价格高 网上商家却比比皆是

动力电池回收,将是困局,还是新风口?“这是一个假命题。”范永军给记者算了一笔账。

新能源动力电池一般都是锂电池,作为新能源汽车的关键核心部件,其续航能力几乎是一辆新能源汽车的价值体现。“以三元锂电池为例,根据容量来看,100度电的价格在10万元左右,50度电的在5万元左右。”范永军认为,虽然目前更换价格已经较几年前有所下降,但相比新能源汽车的售价,依旧会让消费者产生“换电池不如换新车”的感慨,“因此,动力电池回收利用尚属新兴领域,目前处于起步阶段。”

这一分析与刘先生的走访不谋而合。刘先生告诉记者,自从发现自己的车电池

动力不足后,他就走访了汽车销售厂家、维修店,价格虽然有差距,但基本都在4万至6万,“新车也就10万左右,与其花这么多钱换电池,还不如直接换辆新车。”

以北汽新能源汽车为例,其BEIJING-EX3型号轿车补贴后售价为12.39万元起。更大的挑战是,废旧电池的回收利用尚存在瓶颈。记者调查了解到,就新能源汽车内的电池而言,一种为启动电源电池,另一种为动力电池,前者大多为铅蓄电池,后者锂电池居多。

目前,四川已启动废铅蓄电池污染防治行动,对其进行规范化集中收集处理,但目前四川省仅有一家有资质的处置利用企业,大多是转移至重庆、贵州、安徽等地

有资质的处置利用企业。而对于锂电池规模化回收利用,全省尚无一家有资质的处置利用企业。从全国来看,也仅有东莞等沿海地区有处理厂家。

现实中处置企业不足,网络上却呈现火热的光景。记者在多个网络平台上以“动力电池回收”为关键字进行搜索时发现,各类标注着“动力电池回收”“求购新能源车锂电池”的商家比比皆是,价格也参差不齐,从几千元到几万元,基本无法判断商家资质和信息真伪。

记者通过网络平台询问回收电池的用途时,一名卖家直言不讳:“我只是中介,并不能对电池进行拆解等处理,都是回收后卖给广东等地的公司去拆解,提炼贵金属。”

## D 难点在哪儿

### 拆解、再利用技术难度大 对污染防治要求高

同一市场不同参与者为何会出现“冰火两重天”的境遇?新能源汽车动力电池回收利用到底难在哪儿?

“作为一个新兴领域,动力电池回收利用还面临一些‘拦路虎’。”成都某汽车销售公司相关责任人告诉记者,目前动力电池回收再利用主要包括梯次利用和资源回收两个环节。一般新能源汽车动力电池容量衰减至80%以下时,就不能完全满足汽车动力需求,但可用于其他领域。

“就像电动玩具上无法使用的电池,放在遥控器里还可使用一样,汽车上报废的

动力电池,仍可用于备用电源、电力储能、场地电动车等领域,这就是梯次利用。”该负责人表示,动力电池如果无法梯次利用,将被拆解以回收其中有利用价值的再生资源,如锂、镍、钴、锰等金属元素进行原料回收再利用。

据介绍,目前主流的回收方式是“拆解回收”,这也是催生线上回收等“小作坊”大量涌现的原因之一。据业内人士透露,“小作坊”在将电池回收后,一般会有几种处理方式。其中,最为普遍的是将电池进行拆解,将钴、锂等贵金属提炼出来进行销售。

资料显示,不可再生钴金属价格最高的时候曾达到60多万元每吨。值得注意的是,动力电池的种类太烦琐,不同品牌电池设计和制造水平都不同,很难进行识别拆解,如果操作不慎,容易出现起火爆炸、重金属污染、有机物废气排放等多种问题。

“事实上,不管是废铅蓄电池还是动力电池,回收其实并不难,难的是怎么处理回收后的电池,也就是拆解、再利用技术,以及在其回收再利用过程中存在的环境风险防控,对污染防治要求较高。”四川省生态环境厅相关负责人说。

## E 探索试点

### 四川新能源汽车电池回收利用体系已现雏形

随着新能源汽车动力电池的“退役潮”到来,大规模汽车动力电池的拆解回收和梯次利用即将步入快速增长的阶段,虽然从国家政策和相关企业的布局来看,已经在做相应的准备,但是从当前的行业规范、环保监管、市场专业化的角度来看,仍然处于比较“原始”的阶段。

“用得好才能真正变成宝。”四川省经济和信息化厅相关负责人日前在接受媒体采访时表示,要实现回收利用最大化、污染

最小化,跟得住、收得回、用得好缺一不可。“跟得住、收得回主要依托生产者责任延伸制度,建设覆盖全国的新能源汽车国家监测与动力电池回收利用溯源综合管理平台。”该负责人说,目前,我国的政策细节和企业技术能力都还有待进一步明晰、提升。

近年来,国家积极推进新能源汽车动力电池回收利用政策。今年以来,广东、浙江、四川等地也先后出台省级新能源汽车动

力蓄电池回收利用试点方案,并相继成立产业联盟,加快建立区域回收利用体系。

前不久,四川省新能源汽车动力电池回收利用产业联盟正式成立,旨在建立完善动力电池回收利用体系,真正让新能源汽车动力电池跟得住、收得回、用得好。四川长虹电子控股集团有限公司透露,看好废旧锂电池回收利用,目前长虹已成立四川长虹润天能源科技有限公司,正在大力新建回收利用基地和生产线。(李彦琴)