

抢夺动力电池回收超百亿“蛋糕” 宁波存在的“隐患”和“钱途”

记者 史旻 王心怡



吉利新能源汽车4S店

对于这些报废的动力电池，处置不当，会造成资源浪费甚至环境污染，这一点在业内已经达成共识。记者调查发现，目前新能源动力电池的回收利用主要有拆解回收和梯次利用两种方式。

然而，这两种方式的背后其实都蕴藏着新的市场。先说拆解回收方面。近年来，不断冒出了不少“小作坊”或者个人接手这块业务。记者在闲鱼平台上以“新能源电池”和“回收”为关键词进行搜索，光是全国范围内便有数千条相关信息。另据数据显示，2016年中国新能源汽车销量为32万辆，业内预计至少有10万辆车载电池流入黑市，被非法拆解。

记者了解到，这些“小作坊”在将电池回收后，一般有多种处理方式，其中最为普遍的是将电池进行拆解，把里面的钴、锂等贵金属提炼出来进行销售。虽然记者并未在闲鱼上搜索到宁波地区有人在干这行，但却找到了另一种处理方式。

记者拨通了北仑某新能源公司负责人挂在闲鱼上的电话，询问他是否收二手的新能源汽车电池时，得到了肯定的答复。他说：“我们一般是向4S店集中收购电池的，但如果私人要卖的话，我们也是收的，至于价格，要看具体的电池型号。”

记者问：“吉利帝豪2017款EV300三元锂电池，你能给多少钱？”他沉吟片刻后，告诉记者：“最高

近几年，街上看到“绿牌车”，已经不再是一件新鲜事。

随着国内新能源汽车产量和保有量不断增长，另一个问题也开始频繁地出现在汽车流通环节的各方面前：更新迭代下来的废旧动力电池要如何处理？

据中国汽车技术研究中心测算，结合汽车报废年限、电池寿命等因素，2018年至2020年，我国累计报废动力电池将达12万吨至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”。

一个使命的结束也可以是一个新使命的开始。这股“退役潮”背后，也意味着一个新“战场”的开辟，业内预测，废旧动力电池的市场规模将超百亿元。

那么，宁波动力电池目前的回收利用进展如何？宁波企业又该如何参与到这片新兴市场的竞争中呢？

5000元一块，这个价格肯定比你卖给4S店要高。”

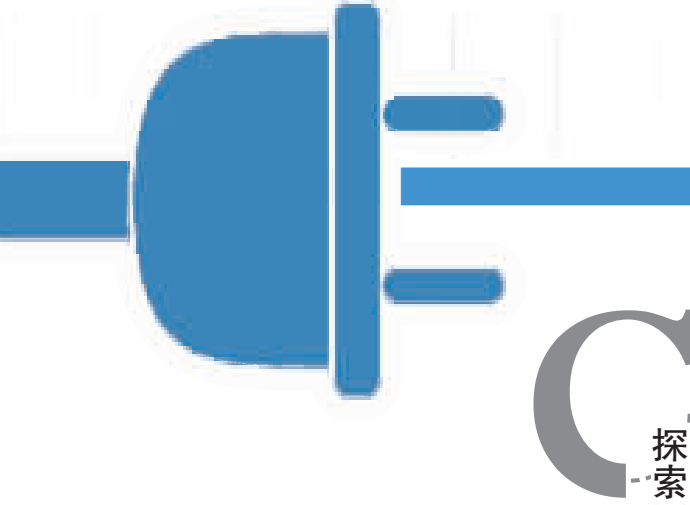
这些“小作坊”之所以能够顺利回收电池，主要是由于其成本较低，因而在回收时能大幅推高报价。有媒体报道称，“小作坊”给出的三元锂电池的报价为15000元/吨，即使贵金属含量较少、价值较低的磷酸铁锂电池报价也高达12000元/吨，多家券商给出的电池回收企业成本显示，正规企业回收的价格约为10000元/吨，甚至更低。

对于电池回收去的用途，北仑这家公司的负责人则表示不方便透露。

不过，记者还是从他在闲鱼上发布的信息找到了一些端倪，几条帖子分别写着：“超远续航能力，超长使用寿命，外卖快递最佳选择，锂电池定制，按客户要求定做。”“电动车用动力强劲。”

此外，该负责人也并未直接回应记者对于“公司是否有电池回收及拆解资格”的疑问，但找遍工信部披露的“白名单”，都没找到该公司的踪影。

为规范电池回收运营，按照《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》，工信部会面向社会公布新能源汽车动力蓄电池回收服务网点的信息情况，每季度更新一次。截至今年12月，在最新的名单中，宁波地区共有80个有能力回收处理新能源汽车电池的网点。



而在梯次利用方面，早在三年前，宁波就有人嗅到了商机。

2016年年初，田中和与中科院宁波材料所的材料、电池与微电网技术专家王建新合作，创办了宁波中科孚奇能源科技有限公司，把创业目标瞄准了日常生活中必不可少的电力领域。

规划中，他们是想研发出一套电力储能系统，该系统要集能量管理系统、组串式储能变流器和电力储能电池组于一体，用来实现削峰填谷、负载均衡等功能。起步之初，就有一个问题摆在面前：储能电池组要从哪里来？

“那段时间，不论是从政策引导还是资本关注度来看，发展新能源汽车一定是未来的一个大趋势，这也意味着，在产业链上游，有大批的电池正在为这个市场做准备。作为新能源汽车核心的电池组，在使用的损耗过程中，迟早会面临一个更迭的过程，我们判断，这批淘汰的电池肯定不会做单纯的报废处理。”田中和回忆道。

正是这个独到的预判，让田中和等人抓住了与汽车厂商进行“接力跑”的机会。

同年，中科孚奇凭借着电力储能系统的项目与奇瑞汽车搭上了线。奇瑞在新能源汽车领域布局数年，深知回收电池组的再利用市场具有极大潜力，而要挖掘这些“废品”的价值，首先就要对其进行评价筛选。

田中和解释道：“回收电池要进行再利用，首先就是要将同等条件的电池归类重组。就像一个手电筒中需要四颗电池，如果其中有一颗电池状态不好，其他三颗状态良好的电池的寿命也会受到影响。”

而在田中和团队的参与中，这个评价筛选过程就是回收电池再次利用的一个开始。通过与他们的电力储能系统相结合，这个评价的过程本身变成盈利的过程——通过电力储能的自行检测功能检测使用电池组的运行状况，再通过充电、放电的过程获取经济效益。

而分类完毕后，这些电池就将流向更广阔的应用市场。替换下的电池尽管不能再满足驱动汽车的要求，但是可以被利用于一些要求较低的场合，大到储存太阳能电池板或风力发电机的电力，小到为路灯、充电宝供电等，重新利用率在80%左右。

在经济效益的驱使下，类似中科孚奇与奇瑞这样的合作尝试，正在各个车企中铺开。据宁波威马用户中心的服务部经理陈方明透露，如果回收电池仅仅做拆解处理，获得的回报大概在100元每千瓦时。但是，如果车企能将这些回收电池做梯次利用，获得的回报均价能达到500元每千瓦时。



曹操专车宁波运营中心

探索回收利用体系的更多可能性

根据《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》的通知，提出谁产谁负责，谁污染谁治理，明确了汽车生产企业将承担动力蓄电池回收的主体责任。

“曹操专车”宁波地区主要负责人介绍，他们内部有一套系统，可以用来监测所有车辆的行驶状况、电池情况，一旦发现问题车辆，他们会将这些车辆交由车企，也就是吉利方面，统一负责电池更换等维修事宜。“不过，自2015年11月‘曹操专车’在宁波地区上线试运营至今，我们还没有接到过与电池更换相关的通知。”

一方面，国家政策的密集发布显然为回收利用体系的建设带去了更多空间。工信部在今年9月10日征求意见的《新能源汽车动力蓄电池回收服务网点建设和运营指南》中指出，电池回收服务网点不得擅自对收集的废旧动力蓄电池进行拆解，而是应移交至综合利用企业进行梯次利用或再生利用。

这在较大程度上保障了电池回收企业的回收量和业务运转，也促进了车企与独立电池回收企业之间的相关合作。记者发现，目前比亚迪、上汽通用、北汽新能源等车企与格林美等电池回收企业签约，计划共建新能源汽车动力电池回收体系。

另一方面，有不少运营平台选择与专业的二手车商合作，以Gofun共享汽车为例，他们在今年5月17日，与上汽大众、大众汽车新动力和大众易手车（筹）举行车源战略合作签约仪式。

Gofun出行相关负责人认为，这将有效实现汽车制造、汽车采购、汽车使用和汽车回收四者的无缝嵌合，形成从研发制造到落地运营的商业闭环，车企、汽车金融、共享汽车在上、中、下游各取所需、优势互补，“我们把过去很多只有150多公里续航的电动汽车用这种方式进行了处理，实现产能的更新、迭代。”

不谋而合的还有宁波小灵狗出行科技有限公司，作为平台运营方，他们表示自己是没有权限去处理这些旧车的，“于是，我们会把整车做一个市场下沉处理的，向更下一层市场处理二手车。今年我们上新了不少车型，部分老款车型就被下沉处理了。”

小灵狗还透露，正是因为发现了这里存在更大的市场和更多的可能性，明年公司还会成立专门的二手车事业部。

当然，在宁波，准备参与瓜分百亿“大蛋糕”的还有像搭把手这样做再生资源回收系统的企业。相关负责人告诉记者：“搭把手也有在关注新能源汽车电池的回收，不过，从战略来讲，搭把手的发展方向是先从最难的居民端开始，再逐步考虑工业端，但不排除在不久的将来，搭把手对此会有所布局。”