

# 废旧动力电池综合利用添新军

■本报记者 卢奇秀

工信部近日就符合《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(第三批)公开征求意见,共计20家企业入选。

这一企业名单也被业内形象地称为“白名单”,入选企业将以行业“正规军”的身份从事废旧动力电池综合利用工作。据介绍,企业可以通过“梯次利用”和“再生利用”两种类型申报,并可成为“双名单”企业。随着第三批入选企业公布,全国共有41家企业入选。

## 示范引领行业发展

中国汽车技术研究中心数据显示,2020年我国新能源汽车动力电池累计退役量约20万吨,2025年累计退役量将达78万吨。如此规模退役电池如果处理不当,不仅造成资源浪费,还会带来环境和安全问题。

一般而言,动力电池从车辆退役下来,仍有80%左右的剩余容量。通过检测、分类、重组为梯次产品,可降低用于储能、备电等场景;对于无法梯次利用的电池进行再生利用,可以提取电池内部的钴、镍、锰等金属,或修复正极材料,以实现资源最大化

利用。

据了解,废旧动力电池综合利用在全球都属于新兴课题,没有直接经验可以借鉴。为引导产业发展,工信部分别于2018年、2020年两批次发布白名单企业。

中国动力电池回收与梯次利用联盟秘书长杨林表示,白名单制度实施3年多来,业界对其认可度较高,从业企业积极申报。该制度对进入企业在技术、环保和安全方面有一定要求,促使企业加大投资和研发投入力度。整体来看,白名单制度在引领产业发展方面示范作用显著。

在北京赛德美资源再利用研究院有限公司董事长赵小勇看来,白名单对企业而言,不仅是一种荣誉,更是参与废旧动力电池招标的入围门槛。主管部门进一步增加白名单企业数量,也体现出国家对废旧动力电池综合利用的高度重视。

## 综合利用市场巨大

新能源汽车产业快速发展,退役动力电池规模随之水涨船高。业内预计,未来10年,废旧动力电池综合利用行业将形成千亿级市场规

模。这一巨大“蓝海”也吸引了车企、环保公司、电池企业等各路资本争相涌入。记者在天眼查以企业经营范围搜索“废旧动力电池”关键字,显示相关企业有近3万家。

赵小勇坦言,废旧动力电池综合利用具有多重身份,它既是新能源汽车产业的“最后一公里”,又是环保产业和前端材料产业。目前该行业异常火热,不少企业在经营项目中增加了“动力电池回收”“梯次利用”等内容,以获得政府和投资者的青睐,但实际上是“挂羊头卖狗肉”,真正以此为主业的企业并不多。“一些企业对外宣称,动力电池年回收量达10万—20万吨,但实际回收量恐仅为宣传量的千分之一。”

当前,动力电池梯次和再生利用的“盈利难”问题无可回避,正规企业苦于“无电池可收”,而大部分废旧电池流向成本低、出价高、操作不规范的“小作坊”。这也正是主管部门出台白名单制度的一大初衷,希望以“正规军”加速淘汰“小作坊”。

## 强力市场监管不可或缺

基于行业前景和产业现状,赵小

勇认为,白名单企业会进一步扩容,但其速度不宜过快,每批次5—10家企业较为合理。“扩容过多就失去了示范意义。从业企业当前普遍面临经济压力,可以预见,随着参与招标企业数量的增多,价格挤压、市场竞争将更为激烈。”

“只有从业企业有利可图,有发展前景,行业才会有活力,有市场。”在杨林看来,当前废旧动力电池拆解装备智能化程度不高,梯次利用技术还不成熟,增加了回收利用成本,致使企业盈利困难。部分地区存在经济基础薄弱,对环保要求较低的问题,也给“小作坊”提供了生存土壤,因此建议各地方政府加强对不合规企业的违法和破坏环境行为的处罚力度。

赵小勇强调,废旧动力电池实际上是电子垃圾,首先要进行无害化处理,其次再去谈资源化利用。废旧动力电池如果处置不当,例如低温焚烧、尾气处置不妥、废渣废料处置不当等,都会产生新的污染,从业企业切不可打着环保的旗帜做着污染环境的事情,要切实提高环保技术,增加环保措施,真正助力行业安全健康发展。

上接1版

基于上述判断,今年5月,欧鹏动力委托浙江长兴中俄新能源材料技术研究院有限公司到第三方机构进行检测。记者收到的一份由上海机动车检测认证中心6月29日出具的试验报告显示,国轩高科生产的14颗锂离子电池单体经过挤压、短路、跌落等8项测试项目,其中有1颗出现起火、2颗起火且爆炸。

“不合格率非常高,何况是从1万多颗电芯中随机抽取了50颗,检测机构再从中选择14组做的试验。”林峰表示,这足以说明国轩高科电芯产品存在安全隐患。

据悉,4月16日,北京丰台区的北京福威斯油气技术有限公司光储充一体化项目发生火灾爆炸,造成1人遇难、2名消防员牺牲,火灾直接财产损失1660.81万元。事故直接原因为电池间的磷酸铁锂电池发生内短路故障,而这些电池正是由国轩高科生产。

欧鹏动力代理律师王令向记者表示,截至目前,欧鹏动力没有收到相关的法院应诉通知,而国轩高科提及的“2000余万元货款”即为欧鹏动力工厂火灾中问题电芯的尾款。“这就好比是家里买的电冰箱出了问题,把房子烧了,你还问我要冰箱的钱。锂电池事关人身和财产安全,我们举报的初衷,是呼吁社会关注电池安全问题。至于双方的经济纠纷不值一提,我方也没有把主要精力放在利益获取上。”他进一步表示,希望国轩高科正视产品质量问题,对同批次电芯的流向、用途予以交代,主动召回隐患产品。

## 加强全链条安全

事实上,上述纠纷并非个案。锂电池安全涉及上游原材料、电芯生产、模组设计、BMS系统、车企安装合规等方方面面,链条较长、关系复杂。若产品存在缺陷,如何清晰地界定相关方的责任、明确损失承担主体仍是行业一大难点。

锂电池安全权责争议在电池厂商与车企之间体现得更为明显。比如,去年6月,蔚来汽车因电池包模组问题召回了4803辆ES8车型。随后,其电池供应商宁德时代发布声明称,召回原因是由于蔚来生产的电池包箱体和其模组结构产生干涉,而这两者又属于不同的生产方。最终也未就缺陷责任主体给出明确信息。

国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心公布的召回数据显示,今年上半年,我国共召回新能源缺陷车辆128.38万辆,约占总召回缺陷车辆的33%。1—7月因动力电池缺陷而召回的车企就有7家,共计召回56399辆问题汽车。

“雪崩的时候,没有一片雪花是无辜的。”安全仍是锂电池行业发展的关键痛点。业内人士指出,产业链上的每一个环节都是安全责任的相关方,任何环节的微小疏忽都可能造成不可挽回的损失,拖累整个行业发展进程。要想提高锂电池安全水平,就不能忽视全链条的安全,企业理应共同努力,在材料把控、电池制造、检测管控等方面下足功夫,严把质量关,持续优化安全性能。

上接1版

# 中俄能源务实合作迈上新台阶

关系。

中核集团产业开发与国际合作部副主任刘长欣在会上指出,作为中俄能源合作的重要内容,核能合作一直深受两国领导人的高度关注。“在中俄双方的共同努力下,我们已经取得了一系列实实在在的成果。今年田湾核电站7、8号机组和徐大堡3、4号机组已陆续开工,建设工作正顺利推进。这一系列重大项目为丰富两国的战略协作和充实两国的经贸科技成果作出了突出的

贡献。”

“接下来我们将着力深化核电、核燃料、快中子堆、核科技等传统领域的合作,积极挖掘核环保、核医疗、核技术应用、新能源数字化技术等新型领域的合作潜力。我们还将积极探索联合研发、联合建造、联合投资、联合实施科技成果转化等多元化的合作模式,积极推进核能源高校、智库、传媒等领域的双边交流合作,努力加强双方的战略互信和利益融合。”刘长欣表示。

值得注意的是,氢能作为未来能源系统重点,也成为中俄两国共同探讨的合作方向。国家能源集团国华能源投资有限公司副总经理李大钧表示,氢能已正式纳入国家战略,而俄罗斯具有发展氢能得天独厚的资源和产业条件,中俄双方在低成本、低碳制氢和长距离、大规模运输氢方面合作潜力巨大;下一步可共同探索共建中俄绿氢基地,推动东北亚范围内多场景示范应用,实践“一带一路”绿色经贸。

## 低碳转型合作前景可期

多位与会代表指出,俄罗斯目前已经制定了“2060年碳中和”的气候目标,而我国也制定了碳达峰、碳中和战略目标,低碳转型已成为中俄双方能源合作的一大重要方向。

据介绍,未来双方将共同研发和应用油气领域的高科技低碳技术和人工智能系统,进一步巩固合作伙伴

权威能源产业经济传媒

# 中国能源报

CHINA ENERGY NEWS

## 读懂能源的第一选择

欢迎订阅 2022中国能源报

邮发代号1-6, 全年388元/份

订阅热线: 010-65369468、65369492

官方微信 一键订阅