

行业尚未形成规模

# 动力电池回收 面临成本高等问题



随着动力电池“退役潮”到来,目前全国17个省市已被选为动力电池回收试点地区。尽管动力电池市场规模在不断扩大,各路整车企业、动力电池生产企业和资本也开始加强布局。但目前动力电池行业尚未形成规模,仍面临回收成本高、利用率低、行业技术规范不完善等瓶颈。

## 多地发布动力电池回收试点方案

随着新能源汽车动力电池报废将进入爆发期,截至目前,全国多地都已出台关于动力电池回收的试点方案。

2018年8月,工业和信息化部、科技部等七部门联合印发《关于做好新能源汽车动力电池回收利用试点工作的通知》,要求在全国部分地区开展动力电池回收试点。山西省、江苏省、浙江省、湖南省、广东省、上海市等17个省市被确定为试点地区。

其中,2018年12月18日,京津冀三地联合出台新能源汽车动力蓄

电池回收利用试点实施方案。方案中提到,京津冀地区新能源汽车较为集中,动力蓄电池从2018年开始出现大规模“退役”,仅2018年退役3466吨,2019年这一数字将猛增到6483吨,2020年将“退役”10446吨。因此,三地将构建京津冀地区动力蓄电池溯源信息系统,打造涵盖动力蓄电池回收体系建设、梯次利用和再生利用的全产业链,计划到2020年京津冀地区基本建成新能源汽车动力蓄电池回收利用体系。

## 动力电池回收市场仍存痛点

从2018年开始,动力电池开始陆续进入“退役”期。起点研究的数据显示,2018年动力锂电回收市场规模达10亿元。

有相关机构预测,电池回收利用市场规模将在2020年达到65亿元左右,其中梯级利用市场规模约41亿元,再生利用市场规模24亿元。到2023年,市场规模合计将达到150亿元,其中梯级利用的市场规

模约57亿元,再生利用市场规模约93亿元。而根据今年2月22日工信部发布的《新能源汽车动力蓄电池回收利用调研报告》预测,到2020年,退役电池将主要集中在新能源汽车保有量较大的京津冀、长三角及珠三角地区。

研究动力电池方面的专家告诉记者,动力电池回收处理需要达到数量要求后才能实现盈利,但目前行业并未形成规模,上述企业要解决投入和收益的平衡仍需一段时间。

该专家还指出,无论是梯次利用还是再生利用,动力电池回收行业仍面临回收成本高、利用率低、行业技术规范不完善等问题。其中,梯次利用技术有一定进展,但还存在技术瓶颈。例如,梯次利用仍存在效率偏低,电池剩余寿命及一致性评估等技术不成熟的问题。此外,尽管废旧电池再生利用行业已有一定规模,但行业还存在锂金属回收率不高、多种电池回收处理兼容性不强等问题。

人民网

# 2019年交通运输部将推动 取消全国高速公路省界收费站 加强ETC推广应用

2019年交通运输部将推动取消全国高速公路省界收费站,大力加强ETC(不停车电子收费系统)安装使用。

交通运输部政策研究室主任、新闻发言人吴春耕表示,根据2012年国务院印发的《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》,收费公路免费通行的时间范围为春节、清明节、劳动节、国庆节等四个国家法定节假日,以及当年国务院办公厅文件确定的上述法定节假日连休日。

吴春耕还介绍,撤销高速公路省界收费站是一个复杂的工程,涉及到收费模式的改革创新,大量的硬件工程建设和软件升级改造,相关政策的统一、人员的安置等,难度比较大,困难也比较多。但我们调动一切力量,想尽一切办法,以撤站为主线,压实主体责任,坚持多措并举、远近结合,防范化解风险,确保安全稳定,凝心聚力、攻坚克难,确保两年内力争提前基本取消全国高速公路省界收费站。

此外,节日期间交通运输部将积极指导各地交通运输部门,结合本地区近年路网运行监测和统计数据,对易发生拥堵缓行的高速公路路段及收费站进行全面排查和治理,及时发布出行提示信息,强化收费站和服务区管理,加强ETC推广应用,保障人民群众在节假日期间安全、便捷、舒适出行。

人民网



# 珠海合越

# 珠海唯一授权嘉际经销商

为爱出众 吉利嘉际 高品智家享MPV

Outstanding For Love



吉利嘉际首席爱享大使 刘涛

地址:珠海市上冲国际名车城华威路126号

电话:13318475678