

回收企业难盈利 梯次利用成僵局

动力电池回收利用亟待破题

□本报记者 张晓琪

资本关注升温

资本已经察觉到动力电池回收市场潜藏的机遇。

“这是后动力电池市场投资的蓝海。”广州某投资机构投资经理陈林对中国证券报记者表示。早在今年5月,陈林从广州搭乘高铁来到深圳,酷暑中辗转一个多小时车程参加格林美股东大会。吸引陈林参加股东大会的一个重要因素就是电池回收。

年报显示,格林美正积极构建废旧电池回收利用网络,先后与60多家车企、电池厂签订动力电池回收处理协议。

陈林表示,此次股东大会上,格林美董事长许开华介绍了动力电池回收业务开展情况,包括产线搭建以及同比亚迪、北汽战略合作进展。尽管这块业务利润贡献尚不明显,获利方面远不及三元前驱体生产销售和材料回收等业务,但提问交流环节主要围绕动力电池回收相关业务展开。

一级市场对动力电池回收的关注在不断升温。多家机构人士告诉中国证券报记者,去年以来,投资了动力电池产业链的机构密切关注电池回收市场。但由于技术门槛高、确定性标的少,实际投资并不多。“但电池回收已成为动力电池领域投资人最关注的方向。”陈林表示。

由于标的稀缺,具备相当研发资质和行业背景的企业估值水涨船高。深圳一家专门从事动力电池回收企业于2015年成立,创始人为某动力电池企业原高管。其中一位高管向记者透露,2017年年底以来,公司估值已上涨约50%;另一家位于北京的企业,从事梯次利用后元素再生利用,成立不过一年半已经完成A轮融资。

资本竞逐动力首先在于其中蕴藏的百亿市场空间。广发证券预计,双积分政策激励下,2018年-2020年国内动力电池需求分别为51.8GWh、74.0GWh和113.9GWh。如果磷酸铁锂电池全部用于梯次利用,三元电池全部拆解利用,使用寿命均为4年,金属钴回收率为95%,碳酸锂回收率85%,2020年电池回收市场空间可达107亿元,至2024年可提升至245亿元。

更重要的则是背后涉及的环境问题。“这不单是商业问题,更是一个社会问题。燃油汽车到新能源汽车是从黑色到绿色,做好电池回收就打通了绿色到绿色的闭环,没做好那就是从绿色倒退到黑色。”许开华表示。

深圳乾泰能源再生技术有限公司副总裁林忠军表示,“一辆电动汽车搭载的电池,相当于约一万多部手机电池。按照国内目前动力电池汽车的保有量和未来增速,仅从数量上看,动力电池回收任务之艰巨远远超过消费电池。”

资料显示,尽管锂动力电池不含铅、镉等重金属,但除了锂之外,其电解液含有镍、钴、锰等重金属,电解液中的含氟有机物也有污染。回收、拆解、处理过程中可能引发重金属污染、有机物废气排放等多种问题。

不管行业是否做好准备,第一批动力电池回收潮已经来临。广发证券认为,按照动力电池循环寿命为3-8年计算,2018年将进入动力电池大规模报废阶段。预计到2020年累计退役动力电池将达到25.7万吨,2018年至2020年报废量将翻倍增长。

业内普遍认为,实际退役电池量要超过这个数字。中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙指出,一方面受限于技术能力,早期动力电池循环寿命没有预想的3-8年这么长;另一方面,2015年行业在高补贴刺激下高歌猛进,电池供不应求,许多资质较差的小厂商挤了进来,导致动力电池质量参差不齐,相当部分电池的循环寿命根本达不到预期,部分只能用1-2年。

“此外,部分在生产过程中报废或属于次品的电池没有装车。如果统计进来,量还要增加。”北京赛德美资源再利用研究院有限公司董事总经理赵小勇表示。

首批动力电池回收潮已经来临,2018年将进入动力电池大规模报废阶段。今年以来,各大回收企业加速跑马圈地,通过绑定头部车企和电池厂商,抢占回收入口,提高市场占有率。

但从目前情况看,退役动力电池回收利用仍处于探索阶段,大部分回收企业盈利甚微、甚至亏本。回收制造成本高企叠加新电池价格下降,使得电池梯次利用成为僵局。

业内人士认为,打破僵局的关键在于合理确定回收定价、电池设计标准化和模块化,从设计源头匹配回收场景。



新华社图片

搭建回收体系是动力电池回收过程中至关重要一环。

“传统废旧铅酸电池回收处于小散乱状态,大部分流失在非正规渠道,从报废、处理、元素回收整个生命周期基本不可控。动力电池回收不能重蹈覆辙,应该从国家战略层面构建回收体系,避免失控产生污染。”林忠军指出。

回收管理政策密集出台,反映出建立回收体系的迫切性。2017年1月,国务院办公厅出台《生产者责任延伸制度推行方案》,要求电动汽车和动力电池生产企业负责建立废旧电池回收网络。今年3月,七部委联合发布《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》,要求汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主体责任。该办法将从今年8月1日起施行。

相关政策即将实施,在庞大的市场诱惑以及必须承担的回收主体责任双重作用下,车企和电池厂纷纷着手布局电池回收业务,加速跑马圈地并绑定回收渠道。

1月4日,长安、比亚迪、银隆新能源等16家整车及电池企业与动力电池回收利用大户中国铁塔公司达成合作,以解决退役动力电池回收再利用等问题;3月,上汽集团与宁德时代签署战略合作谅解备忘录,共同推进新能源汽车动力电池回收再利用。宁德时代已于2013年收购邦普科技切入动力电池回收领域;5月8日,格林美公告与北汽集团下属公司北京北汽鹏龙签署《关于退役动力电池回收利用等领域的战略合作框架协议》。

“对车企、电池厂商来说,此举更多是为了履行回收主体责任。但对于回收企业而言,战略合作主要在于绑定渠道方,抢占回收入口。

这是动力电池回收中至关重要的一环。”赵小勇表示。

从目前情况看,电池回收市场主要以第三方企业为主。广发证券分析师认为,第三方企业跻身龙头地位均依赖与车企合作把控回收渠道。比如,湖南邦普与宝马/CATL,格林美与比亚迪、江西鹏飞与北汽新能源。

“不与车企合作还能找到更好的方式吗?通过与汽车厂商合作,可以让电池迅速返回回收工厂。”许开华强调,与排名前列的大型车企建立合作关系,可以在后续的市场竞争中提高市场占有率。

除车企外,回收企业加速与动力电池厂商合作,包括乾泰、赛德美的合作方中都有动力电池厂商的影子。

赵小勇认为,从回收渠道价值上看,车企和电池厂商各有千秋。“车企的优势在于拥有密

集的4S店网点,具备比较完整的回收网络。但大型电池厂手上的电池可能更多。一来动力电池良品率仅为90%-92%左右,生产过程产生许多废电池;二来质保期内退回一些电池。消费者或运营企业退还给车企的电池,通常会转交给电池厂进行维修或退换。”

即便如此,当前的回收体系仍不足以完全覆盖退役动力电池。赵小勇认为,质保期内退役电池比较好回收。这部分电池出了问题,车企会将电池替换下来,需要维修的电池返回电池厂,报废电池则交给回收企业。“此外,还有两个渠道基本不可控。一是车辆整体报废后,电池可能伴随整车流入非正规渠道;二是过了质保期但还未报废的电池。这部分电池掌握在个人消费者或运营企业手中,出现质量问题后,容易流入不具备回收处理资质的小作坊。”

梯次利用僵局

“难以通过规模生产降低成本。有些电池因为数量太少,满足不了终端产品利用所需的量,根本无法进入梯次利用环节。”

回收拆解环节利润也很微薄。“目前退役下来的动力电池以磷酸铁锂居多。磷酸铁锂电池中有价元素含量低,用传统湿法回收根本没什么利润,大部分企业不愿意回收。”赵小勇指出。

降低动力电池回收成本成为行业关注焦点。“新电池价格越来越低。如果退役电池回收价格过高,再制造成本降不下来,梯次利用后的电池和新电池相比在价格上没有竞争力,梯次利用或成伪命题。”一位业内人士指出。

降低动力电池回收成本成为行业关注焦点。“新电池价格越来越低。如果退役电池回收价格过高,再制造成本降不下来,梯次利用后的电池和新电池相比在价格上没有竞争力,梯次利用或成伪命题。”一位业内人士指出。

“目前好几家具备回收能力的大型企业在尝试回收,有的只做回收拆解,也有两者结合在做,但基本没什么利润,甚至亏本。尝试开展这些业务,一是出于承担回收责任,二是提前圈地抢占市场。”刘彦龙指出。

林忠军认为,回收利润过低甚至亏本,主要在于早期的动力电池回收价值不高。早期生产的动力电池规格、型号繁杂,导致初期退役下来的动力电池品种多样,单一型号电池难以形成规模。

林忠军认为,当前回收定价机制仍不完善。“市场缺乏明晰的定价原则。比如,电池用了多久、哪种材料体系,尚未确立合理的定价区间。总体而言,回收价格不能太高,否则加上再制造成本,就沒有多大应用场景。”

林忠军指出,目前每度电的再制造成本约为300-400元。以应用到终端的铅酸电池为例,每度(铅酸电池)销售价格大概为600-700元。倒推回去,平均每度电的回收成本不能超过200-300元,才具备回收利用价值。

刘彦龙认为,合理定价需有一套业内认可的退役电池数据分析系统和评价系统。“动力电池退役后,评估初始容量衰减了多少、衰减速度、不同利用场景下还能用多少年、进行元素回收还有多少价值等。根据这些指标再去确定电池回收价格。”

磐石投资合伙人陈浩东认为,降低动力电池回收成本还需要推动电池产品的标准化。“产品设计时,电池外观、输入输出电压等各项指标按照规范进行,将电池细化为几个品种,便于后续自由组合成不同模组进行梯次利用。”

“现在动力电池有一百多种,最好是能够降到十种以内。电池型号越少、自动化程度越高,良品率就越高,更好进行梯次利用。”赵小勇认为。

电池模块化被认为是降低回收成本的一大途径。“电池模块化相对更经济。比如,电池退役后不需要拆解,可以通过模块重组用于梯次利用。如果需要把动力电池包拆成零散的单体再进行组合,成本太高。”刘彦龙指出。

完善回收制度

并不容易。因为汽车设计平台任一改变都是牵一发而动全身,除非新建一个平台,但成本很高。”

多位业内人士强调,除不同类型的企业主体外,政策在动力电池回收过程中不可缺位。监管应该介入电池全生命周期,避免废旧电池流入非正规渠道。

林忠军指出,退役动力电池回收须从国家战略层面进行设计,包括电池生产、运用、报废、消亡进行全生命周期有效管控,避免电池在梯次利用和报废处理的过程中失控产生污染。

“陆续已经有这种倡议,但需要时间。”赵小勇补充道,“要求车企电池设计模块化

可追溯、可监控。”林忠军表示,“通过编码可以知道一块电池从哪个电池厂生产出来,卖给哪家车企、哪位消费者,报废的时候交到哪个网点,进到哪家回收企业,如何进行梯次利用,最后在哪里进行有价元素回收提取。”

这在政策层面已有所体现。7月3日,工业和信息化部发布公告称,为贯彻落实《生产者责任延伸制度推行方案》和《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》要求,推进动力蓄电池回收利用,工信部制定了《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》,自2018年8月1日起施行。

赵小勇认为,回收管理制度需进一步完

善。现在动力电池回收大多遵循价高者得的原则,谁出的价格高就给谁,不管回收方是否具有处理资质和技术能力,甚至造成价格哄抬。完善回收管理制度需要建立相应处罚机制,促使终端消费者将电池交给正规回收企业,避免电池流入非正规渠道。

“一些不合理的观念应该纠正。当电池到了寿命周期,目前普遍是由处理器向使用者交钱购买退役电池;而发达国家恰恰相反,由使用者向处理器付费处理电池。”赵小勇指出,“这一点我们应该学习。通过付费处理可以降低回收成本,更多资源用于环保投入。”

吉林森工2018年半年度业绩预盈公告

证券代码:600189 证券简称:吉林森工

公告编号:临2018-068

(一)归属于上市公司股东的净利润:3,639万元。

重述后的归属于上市公司股东的净利润:1,125万元。

C. 海股收益: -0.12元。

重述后的每股收益: -0.03元

三、本期业绩预盈的主要原因

(一)2017年10月发行股份购买苏州工业园区园林绿化工程有限公司100%股权,本期合并范围增加;

C. 公司子公司吉林森工集团泉阳泉饮品有限公司生产规模扩大,销量增加,利润水平同比增加;

四、其他说明事项

以上预告数据仅为初步核算数据,未经会计师事务所审计,具体准确的财务数据以公司正式披露的2018年半年度报告为准,敬请广大投资者注意投资风险。

特此公告。

吉林森工股份有限公司董事会

2018年7月12日

