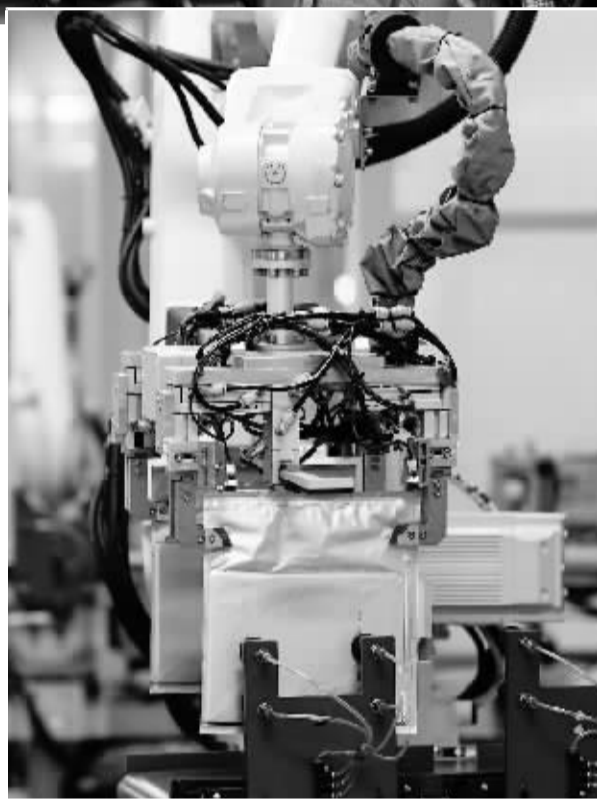


“正规军干不过小散户”

动力电池回收赛道诸多痛点缠身



视觉中国图片

“正规军干不过小散户，废品卖成奢侈品。”杨远（化名）是一位在工信部动力电池回收白名单里企业的负责人，他在接受中国证券报记者采访时一语道出当前动力电池回收赛道面临的“窘境”。

多位动力电池回收领域专家及企业负责人表示，我国动力电池即将迎来规模化退役期，而回收利用产业仍处于发展初期。废旧动力电池回收利用问题日益紧迫，回收利用体系亟待构建完善。

● 本报记者 李峻峻

处于发展初期

杨远表示：“作为正规回收企业，在处理电池方面始终将安全、环保等底线思维放在第一位，这需要大量资金投入，进而会提升成本。而小作坊在安全和环保方面投入较少，甚至没有投入。在这样的市场环境下，采购原料招投标却往往是价高者得。作为一家正规企业，我们要考虑综合成本，因此在采购报价方面竞争力反而不如小作坊。”

杨远介绍，目前动力电池回收定价标准与大宗商品价格联动。如果高价回收动力电池，一旦碳酸锂价格大幅下跌，企业会面临很大风险。今年上半年碳酸锂价格大幅下跌，造成全行业亏损，很多企业出于风险管控不做了。动力电池回收价格风险管控工具很重要，但目前市场上几乎没有。

另一位从事动力电池回收业务的相关人士告诉记者：“动力电池即将迎来规模化退役期，而我国回收利用产业仍处于发展初期。”

重视大数据赋能

产业链上下游信息不对称导致一系列难题。“电池的健康状况就像一个黑盒，拿到一块电池该如何利用？”王震坡说。

多位动力电池回收领域的专家认为，大数据赋能回收利用体系建设和数字化管理能力提升尤为重要。

王震坡表示，利用大数据，可以给每一块电池、每一组电池设立简历，并对电池应用过程中容量损失、状态、寿命等进行评估，可以大幅降低时间和人工成本。“全流程进行信息采集管理，从电池的入库、拆解、分选、重组、运营、再生，整个环节建立一个数字化管理平台，提高回收利用的数字化水平，并把溯源平台以及企业内部信息全面打通，全面共享。”

另外，动力电池在生产时并没有考虑梯次利用需求，电池的兼容性较低。对此，专家表示，动力电池回收体系建设需要从顶层谋划，在前端就要考虑后端的回收利用。

随着大小玩家纷纷涌入动力电池回收赛道“掘金”，行业已进入一轮洗牌阶段。

“特别是去年11月到今年4月底，碳酸锂价格从每吨近60万元突然下降到20万元以下，推动行业进入一轮洗牌。动力电池回收赛道赚钱的风口已经过去，重视战略布局和渠道创新的企业将占据有利位置。”崔星星说。

高效利用资源

近年来，随着我国新能源汽车产销规模持续扩大，动力电池产业呈现高速发展态势。

业内人士表示，新能源汽车产业持续快速发展，动力电池装机量不断提升，随之而来的将是废旧动力电池回收利用问题。废旧动力电池如果不能被妥善处置，会带来较大的安全隐患和环保风险，并造成钴、锂等稀缺资源浪费，势必会影响我国新能源汽车产业健康发展。

动力电池“最后一公里”的高效利用有利于保障资源，推动行业可持续发展。孙逢春预计，2023年新能源汽车动力电池累计退役量为

49.3万吨。王震坡认为，到2027年动力电池累计退役量将达到114万吨。

中泰证券表示，根据动力电池平均寿命5-6年测算，第一批商用新能源车动力电池2022年-2023年开始退役，预计2030年动力电池退役量将达到300.1万吨，按各类型电池单吨回收收入测算，对应市场空间为1485.33亿元。

对于企业未来如何提升竞争力，崔星星认为，渠道、技术、规模、资质、产品与客户、成本与毛利控制六要素缺一不可，只有六要素都过硬的企业未来才能成为赛道主角。

汽车零部件企业抢滩新能源业务

● 本报记者 宋维东

日前，全球领先的汽车核心零部件供应商采埃孚在辽宁省沈阳市投资的采埃孚新能源汽车零部件项目开工。采埃孚在沈阳的布局，正是当下汽车零部件企业持续扩大新能源业务的缩影。

业内人士表示，随着新能源汽车产销两旺，相关汽车零部件需求持续扩大。汽车零部件企业要抓住机遇，加速布局新能源汽车产品业务，把握新的配套机会，加快构筑新能源业务优势。

积极布局

伴随新能源汽车市场快速发展，相关汽车零部件已成为新的增长热点。一些知名跨国公司更是加大在中国市场的投资力度，强化生产布局，满足未来市场需求。

6月13日，采埃孚新能源汽车零部件项目在沈阳开工，计划生产、销售具有国际领先技术、符合未来发展趋势的新能源汽车电驱动桥三合一总成等产品。标志着采埃孚电动化转型又迈出关键一步。

早在2003年，采埃孚就开始在沈阳投资。20年来，采埃孚持续扩大投资规模，迭代升级产品，不断深化与沈阳的合作。

此次落户的采埃孚新能源汽车零部件项目新工厂位于沈阳市浑南区，首个配套项目预计于2025年3月投产。这是自2021年以来采埃孚在华开工的第三家电驱动工厂。该项目将扩大采埃孚在电驱动领域的客户范围及产能。据悉，新工厂计划投产的产品系列基于采埃孚电驱动模块化平台打造，覆盖前桥及后桥总成，包含电机、控制器及减速器。

采埃孚相关负责人表示，公司正大力推进本地化战略，包括管理人才、核心研发以及供应链的本地化。采埃孚通过培养本土能力、利用本土资源，将实现电驱动先进技术的本地化。“我们将凭借对中国新能源市场的深刻洞察，不断增强本地化研发实力及供应链韧性，为客户提供领先的电气化转型解决方案。”该负责人说。

华翔新能源汽车零部件产业园项目不久前也在沈阳开工。该项目由宁波华翔投资建设，是集研发、生产、销售于一体的现代化新能源汽车零部件产业园区，总投资约15亿元。该项目主要为华晨宝马新能源汽车配套汽车底盘、内外饰件和电池壳体等产品，并开展汽车零部件相关上下游业务，计划明年5月竣工投产。

铭利达日前公告称，全资孙公司肇庆铭利达拟与肇庆高新区管委会签署《新能源关键零部件智能制造二期项目投资合同》，在肇庆高新区动力大街以北、铭利达新能源关键零部件智能制造一期项目以西建设“新能源关键零部件智能制造二期项目”。铭利达表示，本项目旨在满足公司核心客户对产品供应的需求，进一步优化产能布局，扩大产能规模。

“汽车零部件企业布局新能源产品已是大势所趋。很多汽车零部件企业未来新能源产品收入占比将快速提升。”某券商汽车行业分析师在接受中国证券报记者采访时说。

进入知名主机厂品牌供应链体系、巩固供应链地位是汽车零部件厂商提高竞争力的必经之路。汽车零部件供应商与下游主机厂同步发展，需要更高的开发效率。

贝斯特6月14日晚披露的投资者关系活动记录表显示，公司紧跟市场发展趋势，持续推进在新能源汽车产业链上的深度布局，通过继续完善营销模式、拓展销售网络、加大产品开发力度、销售网络、加大产品开发力度、进一步利用竞争优势实现对国内外新能源汽车客户的覆盖，提高公司产品在新能源汽车领域的市场占有率。

德迈仕日前在接受机构调研时表示，公司在新能源汽车零部件方面拥有一定技术储备并已形成相应市场规模，与多家全球知名汽车零部件供应商建立了长期稳定的合作关系。公司将积极与客户配合，注重新能源汽车零部件（包括氢能汽车）研发，加大资源投入以及新产品开拓力度，进一步利用竞争优势提升公司新能源汽车零部件产品占比。

德迈仕日前在接受机构调研时表示，公司在新能源汽车零部件方面拥有一定技术储备并已形成相应市场规模，与多家全球知名汽车零部件供应商建立了长期稳定的合作关系。公司将积极与客户配合，注重新能源汽车零部件（包括氢能汽车）研发，加大资源投入以及新产品开拓力度，进一步利用竞争优势提升公司新能源汽车零部件产品占比。

德迈仕日前在接受机构调研时表示，公司在新能源汽车零部件方面拥有一定技术储备并已形成相应市场规模，与多家全球知名汽车零部件供应商建立了长期稳定的合作关系。公司将积极与客户配合，注重新能源汽车零部件（包括氢能汽车）研发，加大资源投入以及新产品开拓力度，进一步利用竞争优势提升公司新能源汽车零部件产品占比。

新能源车渗透率提升

充电标准亟待统一

● 本报记者 金一丹

近日，通用、福特汽车先后宣布接入特斯拉充电网络。2022年底，特斯拉宣布开放自有的电动车充电连接器设计，并将其称为北美充电标准（NACS）。宁德时代、蔚来等企业也正通过建设并开放充电站、推广换电模式等方式，推动国内电动汽车行业充电标准统一。业内人士表示，充电标准统一，有助于提高充电使用效率，便利电动汽车用户补能，进而推动电动汽车市场发展，提高电动汽车市场份额。

提升充电便利性

与通用、福特汽车达成充电合作后，特斯拉CEO埃隆·马斯克表示，希望丰田汽车能够加入采用特斯拉充电接口的汽车制造商联盟。

5月26日，马斯克与福特汽车首席执行官Jim Farley共同宣布，双方将在多个充电方案上构建合作伙伴关系。福特电动汽车用户获准接入1.2万套特斯拉超级充电桩。

6月9日，通用汽车首席执行官Mary Barra宣布，通用汽车将效仿福特汽车的做法，允许电动汽车接入特斯拉的超级充电桩。据了解，从2024年起，特斯拉充电桩网络将对通用汽车电动车驾驶员开放，但需要适配器。从2025年开始，通用汽车将建造直接接入特斯拉超级充电桩的电动汽车。

今年4月，特斯拉表示，在中国大陆地区，面向部分其他非特斯拉新能源车试点开放充电网络，首批试点开放10座特斯拉超级充电站，面向37款非特斯拉车型。

业内人士表示，通用和福特两大美国汽车厂商宣布接入特斯拉充电体系，表明传统汽车巨头对特斯拉技术的认可；同时，由于上述车企体量大，标准达成统一后，将有助于推进北美地区充电标准统一，提升电动汽车充电便利性，并拉动特斯拉充电桩需求。

补能需求增加

目前，中国是全球最大的新能源汽车产销市场。随着新能源汽车销量快速增长，充电桩等补能基础设施需求不断提升。

中国汽车工业协会数据显示，1-5月，新能源汽车产销分别完成300.5万辆和294万辆，同比分别增长45.1%和46.8%，市场占有率达到27.7%。5月，新能源汽车产销分别完成71.3万辆和71.7万辆，同比分别增长53%和60.2%，市场占有率达到30.1%。

在充电桩等配套设施建设方面，中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，1-5月，全国充电基础设施增量为114.7万台。其中，公共充电桩增量同比上涨5.1%，随车配建私人充电桩增量持续上升，同比增长24.5%。截至5月，全国充电基础设施累计数量为635.6万台，同比增长77.5%。

据此计算，1-5月，全国新增充电桩数量与新增新能源汽车之间比例为1:2.6。业内人士表示，从数量看，目前充电设施基本能够满足新能源汽车发展需求，但存在充电设施分布不均，充电口杂乱无法通用等问题，导致部分充电桩利用率低，充电标准统一迫在眉睫。

2022年1月，国家标准化管理委员会下达工信部提出、全国汽车标准化技术委员会归口的《电动汽车传导充电用连接装置 第1部分：通用要求》推荐性国家标准修订计划。本次标准修订将在我国现行直流充电接口技术方案基础上，进一步提高充电电流电压，优化完善控制导引电路、通信协议，拓展敏捷控制、即插即充、预约充电等功能，满足大功率充电技术发展和市场需求，有效保障新老充电接口通用兼容，为新能源汽车产业高质量发展创造良好环境。

以蔚来为代表的车企正加快充电网络建设，并向全行业开放。蔚来创始人、董事长、CEO李斌日前在接受中国证券报记者采访时表示：“目前，我们的充电桩（充电量）80%以上由非蔚来车主使用，包括特斯拉、比亚迪等很多同行的车都在用。”

动力电池巨头宁德时代发力换电领域，助推国内动力电池标准统一，进而提升补能效率。6月6日，中石化福建石油分公司、国网电动汽车服务（福建）有限公司、国电投富国际租赁股份有限公司分别与宁德时代子公司时代电服科技有限公司签署EVOGO战略合作框架协议，各方将创新解决方案，共同推广充换电业务，全力配合“电动福建”建设，合力打造国内领先的电动车补能服务生态网络。

2022年初，宁德时代推出换电品牌EVOGO。为实现共享换电，宁德时代开发量产了“巧克力换电块”，可以适配全球80%已经上市以及未来3年将上市的纯电平台开发车型。

兴业证券表示，新能源汽车市场方兴未艾，补能需求日益增加，换电模式将与充电模式形成互补。得益于政策支持、成熟的商业模式和产业链各环节的投资布局，换电产业将进入规模化发展快车道。