

让动力电池“安全下岗” 碳中和之路才能走得更远

2020年,国内汽车动力电池累计退役量达到20万吨(约25GWh),市场规模达到100亿元。而到2025年,这一数据将攀升至78万吨(约116GWh)左右。因此,必须让每一块动力电池“安全下岗”,才能让“碳中和”之路走得更稳、更远。

随着新能源汽车渗透率的不断走高,汽车电动化转型、实现碳中和的目标似乎越来越近。与此同时,如何让上一批动力电池“安全下岗”的问题,也摆在了人们面前。

一方面,今年上半年,中国新能源汽车产销量双双超过120万辆,同比暴涨200%。中国汽车工业协会预计,今年国内新能源汽车完成销量240万辆,同比增长76%左右,未来5年电动车产销增速有望保持在40%以上。

另一方面,中国汽车技术研究中心的统计数据显示,2020年,国内汽车动力电池累计退役量达到20万吨(约25GWh),市场规模达到100亿元。而到2025年,这一数据将攀升至78万吨(约116GWh)左右。

节节攀升的新能源汽车销量对废旧动力电池回收提出了更高要求,但由于技术、成本和产业链尚不完善等原因,目前,动力电池回收仍存在着市场不规范、非正规渠道违规操作暗藏安全隐患、回收经济性欠佳,以及退役电池复杂性高、拆解不便等痛点。

推广新能源汽车是为了环保,也是汽车、出行行业实现“碳达峰、碳中和”的重要途径,但如果因动力电池未能“安全下岗”而造成资源浪费甚至环境污染,无疑会让“碳中和”之路蒙上一层阴影。

公众环境研究中心主任马军认为,谈论新能源汽车与“碳达峰、碳中和”目标时,要着眼于全生命周期管理。其中,动力电池回收不应被忽视。“一方面,电池厂商、汽车企业要从技术改进和生产工艺入手,一起想办法提高动力电池回收的经济效益;另一方面,在延长电动车使用寿命、健全电池回收体系上,相关方也要加快发展脚步”。

整车企业应该当好“风向标”

在一块动力电池的全生命周期中,没有哪个企业能够单独解决所有问题。因此,信息共享、产业协同被认为是提升产业链效率的最佳方案。其中,掌握对产品定义权,并能在选择供应商时“用

脚投票”的整车企业,无疑能发挥风向标一般的作用。

“任何汽车技术的发展,必须在前瞻开拓的同时保持务实和理性,遵循基本的商业规律和可持续发展的原则。”不久前,沃尔沃汽车集团全球高级副总裁、沃尔沃汽车亚太区总裁兼CEO袁小林公开呼吁,车企和电池供应商应平衡好消费者的需求和降低碳排放之间的关系。他认为,无论是从降低整车电耗的角度,还是从电池的全生命周期管理来看,“都不是说电池做得越大越好、越多越好”。

据介绍,为了在2030年成为纯电豪华汽车品牌,并在2040年成为全球气候零负荷标杆企业,沃尔沃汽车在新能源汽车研发和动力电池的选择上下了不少功夫。

“未来,沃尔沃汽车的电池产品将采用100%可再生能源进行生产。我们将对电池中有价值的材料进行充分再利用,尽可能实现电池的再制造和重复利用。”袁小林表示,车企既要提高电池的能量密度,满足消费者的需求,同时也要花很多精力去考虑电池生产、电池循环使用以及再制造等问题,持续致力于降低电池带来的碳排放量。

“在采购决策中,可持续性成本和质量同等重要。作为领先的移动出行服务商和行业引领者,我们有责任在选择、合作和引导供应链方面,朝着可持续的战略方向发展,这会对环境产生重大的积极影响。”沃尔沃汽车亚太区采购副总裁李海坦言,在全力加速推进可持续发展的进程中,汽车产业链上下游均面临着诸多挑战。电池从原材料获取、加工制造,直至废弃处理,全产品生命周期中的环境问题就是其中之一。

“随着新能源汽车销量水涨船高,动力电池需求不断增大,部分电池的关键材料可能会涨价,这将影响我国新能源汽车产业的可持续发展。更重要的是,一旦废旧电池处理不当,会造成环境污染、资源浪费等诸多问题。”有业内人士表示,动力电池回收是新能源汽车产业链中的重要一环,“没有这一环,整个新能源汽车产业链、价值链就不完整,无法形成一个商业闭环。”

加强产业链协同,电池也能“一鱼多吃”

《中国动力电池回收行业市场前景及投资机会研究报告》显示,2021年我国动力电池回收市场规模有望达到143

亿元左右。有行业专家预计称,到2030年,仅三元锂与磷酸铁锂电池回收就将形成千亿级的市场。

在宁德时代新能源科技股份有限公司董事长曾毓群看来,未来5年,锂产业市场将迎来井喷期,进入TWh时代。而这意味着在从原材料、电池制造、运营服务到材料回收的各个环节,需要很多合作伙伴形成一个“接力跑”。

据了解,动力电池回收往往被分为三个阶段。第一阶段是生产、制造动力电池时产生的废料和边角料;第二阶段是电池使用5年后,更换下来的废旧电池;第三阶段则是整车使用10-15年后拆解报废的电池。

“宁德时代希望在未来能够加强与产业链的合作,通过商业模式创新,拓宽锂电池的应用领域。”曾毓群解释说,之所以要做“16年200万公里”的长寿命电池,就是为了给商业模式创新提供可能。

在“车电分离”换电模式以及长寿命电池的前提下,商家可以先将新能源汽车作为运营车辆或者出租给消费者,使用到一定时间后,将旧电池包换下来给储能充电站,最后再把废旧电池安全回收。这样一来,动力电池实现了“一鱼多吃”,从车上退役下来的动力电池也能成为“香饽饽”。

正如“碳中和”催生了万亿级规模的电池需求,推动了新能源产业蓬勃发展,随着动力电池新应用场景不断产生,不同技术也将迎来新的施展舞台。

“电池技术在能源和交通革命均处于枢纽地位,是实现零碳目标的牛鼻子。”宁德时代公共事务部经理刘子瑜告诉记者,宁德时代正积极打造“从电池生产到使用,再到回收与资源再生”的全生命周期生态闭环,并以“电动化+智能化”为核心,实现市场应用的集成创新。

国家发展改革委近日印发《“十四五”循环经济发展规划》,部署了“十四五”时期循环经济领域的重点工程和重点行动,其中就包括“废旧动力电池循环利用以及汽车使用全生命周期管理”。

如果说“双碳”目标加速了新能源汽车的发展,那么只有让动力电池“安全下岗”,“碳中和”之路才能走得更远。与当初成功推广新能源汽车的过程类似,这也需要上下游企业相互互动,积极行动起来。

据中国青年报



永川成为全国最大的皮卡生产基地

8月23日,位于重庆市永川高新区凤凰湖产业园的长城汽车永川基地,员工们忙碌地在冲压、焊装、总装等车间焊接车身、检测车辆等,一片繁忙景象。

据了解,截至今年7月31日,长城汽车永川基地累计实现销售收入2543亿元,纳税47.3亿元。同时落地发动机、变速器、车身、底盘、电子电器等5大核心零部件配套项目,加速形成全产业链集群,产品包含高端皮卡—长城炮和智能豪华越野SUV—坦克300两款车型,其中长城炮连续十个月同车型销量第一,市场占有率达到28%。“长城炮皮卡在永川每72秒下线一台,每3天就可创造2个亿的产值,每4辆皮卡就有1辆是永川造”,永川现已成为全国最大的皮卡生产基地。

特约记者 陈仕川 摄

公告

遗失公告

绵阳市道义物流有限公司(统一社会信用代码:91510723MA62CJ2BXL)不慎将公章(编号:5107235014858)遗失,声明作废。

绵阳市道义物流有限公司
2021年8月24日

遗失公告

金堂县福兴镇菌蔬协会(统一社会信用代码:51510121MJQ587135X)不慎将法人登记证书正本和副本、公章遗失,特公告声明作废。

金堂县福兴镇菌蔬协会
2021年8月24日

遗失公告

成都优度物流有限公司,川AG1995黄色,道路运输许可证号510114109330遗失,声明作废。

遗失公告

刘帅,士官证(证号:士字第20140083728号)遗失作废。

遗失公告

刘璇身份证5136*****126187于2021年8月19日遗失,即日起非本人使用该身份证造成的后果与本人无关。

遗失公告

达州市通川区丞诚建材经营部公章(编码:5117020019490)不慎遗失,声明作废。

遗失公告

王勇于2021年8月22日遗失身份证,号码511122196910098812,声明作废。

光盘行动 拒绝浪费

