

动力电池迎来集中退役高峰

“车电一体”报废敲响监管警钟

“严格实施新能源车带电池报废,严厉打击违法违规回收拆解行为。”近日,国家发展改革委相关负责人的表态,为正处于动力电池集中退役高峰期的新能源汽车产业监管再次敲响了警钟。

数据显示,2025年我国动力电池回收利用量已超过40万吨,同比增长32.9%。国内动力电池已迎来集中退役高峰,今年退役量预计接近50万吨。业内人士指出,只有终结不规范行为,才能为新能源汽车用户带来安全保障,并促进新能源汽车产业健康发展。

推动动力电池回收利用产业朝着更加规范化、规模化的方向迈进,对新能源汽车产业可持续发展大有裨益。(CFP)



其实,对于这一问题,规范政策已经出台。

由工业和信息化部、国家发展改革委、生态环境部、交通运输部、商务部、市场监管总局六部门联合发布的《新能源汽车废旧动力电池回收和综合利用管理暂行办法》(以下简称《办法》),已于2026年4月1日起正式施行。

其中明确规定:除换电车型等特殊

有关专家解释,“车电一体”报废规定的出台,绝非偶然,而是有着深刻的现实背景和长远考虑,主要体现在资源回收、环境保护和安全隐患防控三个方面。

从资源回收角度看,动力电池中富含镍、钴、锂等稀有金属,这些金属在现代工业,尤其是新能源产业中,具有不可替代的价值。以锂为例,作为动力电池的关键原材料,其还广泛应用于手机、笔记本电脑等电子产品,更是新能源汽车电池的核心组成部分,在推动新能源汽车

业内人士指出,《办法》是“车电一体”报废政策的核心法规,它为整个回收利用体系提供了基本的制度框架。

其中,在责任界定方面,明确规定了动力电池企业、新能源汽车生产企业应当承担的回收责任,如在销售区域设立与销售量相匹配的回收服务网点,不得拒绝接收相关企业移交的废旧动力电池等,从源头明确了责任主体,避免了责任推诿。在从业条件上,对建设回收服务网点提出严格要求,即必须符合城乡建设规划、环境保护、安全生产等法律、行政

政策指引规范发展

情况下,正规拆解企业应当依法回收、拆解新能源汽车;报废新能源汽车动力电池缺失的,应当认定为车辆缺失。该办法确立了“车电一体报废”制度,将有效解决当前“车电分离报废”带来的监管难

题,为实现动力电池全生命周期流向监控提供了制度保障。

这意味着,当一辆新能源汽车达到报废标准时,其动力电池必须与车辆一同被送至有资质的报废机动车回收拆解

背后缘由值得深思

产业发展中扮演着至关重要的角色。钴则对于提高电池的能量密度和稳定性不可或缺,能够显著提升电池的充放电性能,是制造高性能动力电池的关键元素。镍同样在电池材料中发挥着重要作用,对提高电池的容量和续航能力具有重要意义。

而且,在新能源汽车产业持续增长

的发展势头中,由于一些众所周知的原因,这些稀有金属的获取并不容易,有时甚至出现供应紧张、价格高扬的状况,这对于供应链安全带来重要影响。

数据显示,我国锂矿的对外依存度超过70%,钴矿的对外依存度更高。这种高度依赖进口的现状,使得我国在新能源汽车产业链、供应链方面面临着诸多

企业,不得私自拆卸、转移或售卖。每块动力电池都将拥有独一无二的数字身份证,以动力电池编码为信息载体,关联生产、装车销售、换电、维修更换、车辆报废、电池回收、综合利用等环节信息,实现全生命周期流向监控和信息化追溯。通过这种方式,监管部门可以实时掌握每一块电池的去向,确保其从生产到报废的整个生命周期都在监管之下。

不确定性风险,如国际市场价格波动、贸易摩擦等,都可能对我国新能源汽车产业的供应链稳定性造成一定冲击。而回收利用废旧动力电池中的稀有金属,不仅能够有效降低我国对进口资源的依赖,保障供应链的安全稳定,还具有显著的经济价值。

因此,“车电一体”报废政策的落地实施,是一项系统而复杂的工程,需要制度保障、技术支撑和多方协作的共同努力,形成一个完整的闭环,才能确保政策的有效执行。

还有行业人士表示,“车电一体”报废政策的实施,对于新能源汽车产业规范发展、可持续发展和公共利益保护等方面都产生了深远而积极的影响。伴随着新能源汽车产业的持续高速发展,废旧动力电池的产生量将进一步大幅增长,这无疑对回收利用工作提出更为严峻的挑战。在相关政策法规不断完善的基础上,推动回收利用产业朝着更加规范化、规模化的方向迈进,有助于新能源汽车产业沿着规范化的轨道,走高质量、可持续发展之路。(中新)

构建体系提供保障

法规和强制性标准的规定,确保回收环节的规范性和安全性。

行业专家认为,“车电一体”报废政策的实施,离不开产业上下游各企业的共同协作。电池生产企业作为电池的源头,应承担起电池回收的首要责任,在销售电池的同时,建立完善的回收服务网络,确保废旧电池能够及时回收。新能源

汽车企业在车辆设计和生产过程中,应充分考虑电池的易拆卸性和安全性,采用易于维护与拆卸的电池固定、连接部件,方便电池在报废时的拆卸和回收;同时,在销售车辆时,向车主明确告知电池的回收政策和渠道,引导车主在车辆报废时将电池和车辆一同交给指定的正规回收企业。

走向规模化应用

新能源商用车成为汽车产业新增长点

当前,我国新能源商用车正走向规模化应用,成为汽车产业新的增长点。今年上半年,新能源商用车国内销量达49.6万辆,同比增长40.2%,占商用车国内销量的比重提高至30.4%;新能源重卡销量同比增长接近80%,进入快速普及推广的新阶段。

与乘用车主要满足个人消费不同,商用车既是交通工具,也是生产资料,其市场需求与物流运输、工程建设、城市运行、产业发展密切相关。进一步释放新能源商用车市场潜力,不仅能够带动汽车消费和设备更新,还可以促进动力电池、补能设施、智慧物流、能源服务等产业协同发展,为扩大有效投资、降低物流成本、推动产业升级注入新动能。

推进商用车新能源化,也是交通运输领域降碳减污必须啃下的“硬骨头”。我国提出新一轮国家自主贡献目标,明确到2035年全经济范围温室气体净排放量比峰值下降7%至10%。实现这一目标,既要巩固乘用车电动化优势,更要加快高能耗、高排放商用车的绿色替代。

新能源商用车市场扩容还将带动新一轮基础设施建设,商用车辆运营里程长、出勤频率高,对补能速度、设施可靠性和跨区域衔接能力要求更高,由此形成大功率充电、快速换电、配电网扩容以及综合能源服务设施的投资需求。零碳运输走廊建设还可推动交通网、补能网与电网融合发展,形成绿色、稳定的有效投资增量。不过,基础设施建设不能简单追求数量,还应根据货物流量、车辆运行轨迹和区域能源条件合理布局,避免重复建设。

近年来,我国对新能源商用车的政策支持不断增强。2026年老旧营运货车报废更新政策将国三、国四排放标准营运货车纳入支持范围,并优先支持更新为新能源货车。公交、环卫、城市配送等公共领域车辆电动化持续推进,港口、矿区 and 物流园区则形成换电重卡集中应用模式。政策着力点也从补贴车辆购置,逐步拓展到补能设施、路权保障、金融保险、售后维修和标准体系建设,推动形成覆盖车辆全生命周期的支持体系。

接下来,新能源商用车还应从场内运输和中短途运输向跨区域干线物流拓展。一方面,保持政策稳定性和连续性,落实好老旧营运货车报废更新政策,发展车电分离、电池租赁、融资租赁和绿色信贷,降低经营主体初始投入;另一方面,立足真实运输场景,推动技术创新,在城市配送、短途倒运和长途干线等不同领域形成差异化技术方案,不能简单以一种技术路线覆盖所有需求。加快跨区域补能网络和标准体系建设,推动充换电设施与电网、货源和车辆运营协同规划,逐步构建“车辆—货源—补能”高效衔接的运营生态。(钟欣)

新鲜有趣的金融资讯,贴心实用的理财百科,帮你打理钱袋子、为你提供好点子、热点+热度+热情——“泉州金融窗”,一个全新视角的金融天地!





宗元中国·海丝泉州
QUANZHOU
CHINA



回收物

其他垃圾

卫生整洁 垃圾分类 天海共蓝 城湾净美

—— 社会主义核心价值观 ——
富强 民主 文明 和谐 自由 平等 公正 法治 爱国 敬业 诚信 友善

泉州晚报社 宣
泉州晚报 / 东南早报 / 泉州晚报·海外版 / 泉州商报 / 泉州网 / 泉州通

绘画:洪志雄