

净利润同比增长 现金流大幅改善

## 项兴初“接棒”江汽集团周年考

本报记者 夏治斌 张家振 上海报道

接任安徽江汽集团股份有限公司(600418.SH,以下简称“江汽集团”)董事长职位近一年来,项兴初交出了首份“成绩单”。3月25日,江汽集团发布的

2021年度报告显示,2021年,江汽集团实现营业总收入403.11亿元,同比下降6.05%;实现归属于上市公司股东的净利润约2亿元,同比增长40.24%;经营性现金流则由2020年的-13.3亿元增加至2021年17.2亿元,同比大幅上升229.6%。

《中国经营报》记者注意到,从净利润方面的表现来看,2021年也是江汽集团在近三年中表现最好的一年。数据显示,2019年和2020年,江汽集团分别实现归属于上市公司股东的净利润1.06亿元和1.43亿元。

对于2021年全年的业绩表现,江汽集团方面表示:“面对全球疫情持续演变、汽车芯片供应紧张等形势,公司围绕用户思维,加快结构调整、加速数字化转型、推进产品升级和技术进步,狠抓质量管控,各项业务实现稳健发展。”

### 超额完成销量目标

即便是在面临多重不利因素影响的情况下,江汽集团仍超额完成了年度销量目标。

“我到这个岗位(江汽集团董事长)上,首先感到的是压力。从2018年开始,江汽集团一直在转型过程中,当前正是转型的关键期。”2021年6月份,项兴初在接受媒体采访时表示。

时间回拨至2021年4月28日,江汽集团发布公告称,安进因退休原因辞去公司董事长职务。同日,江汽集团再度发布公告称,选举公司副董事长兼总经理项兴初为公司董事长。

这也意味着项兴初正式接棒安进,成为江汽集团的“当家人”。而江汽集团正是项兴初成长起来的地方,他曾表示:“自1994年参加

工作起,我就一直在这里,是土生土长的江淮人。”

作为汽车行业少有的“70后”一把手,项兴初履新江汽集团董事长一职,面临的挑战并不少。“最核心的问题是,江汽集团未来发展之路怎么走?如何实现高质量发展?又如何抓住这一轮科技革命带来的产业变革机遇?江汽集团在‘十四五’、甚至‘十五五’能否迎来较好的发展态势和发展前景?”项兴初曾表示。

实际上,除了面临中长期的发展挑战外,江汽集团与众多车企类似,也面临着诸多短期挑战。对于2021年的汽车行业而言,缺“芯”、

疫情和原材料价格上涨等因素,是避不开的话题。

据了解,江汽集团为2021年定下的目标是计划产销各类整车及底盘50万辆。但即便是在面临多重不利因素影响的情况下,江汽集团仍超额完成了年度销量目标。数据显示,2021年,江汽集团销售各类汽车及底盘52.42万辆,同比增长15.63%。

具体来看,2021年,江淮商用车累计销售27.18万辆,整体保持稳健增长;乘用车累计销售25.25万辆,同比增长62.27%。其中,乘用车SUV累计销量19.38万辆,同比增长117.55%。

不仅如此,江汽集团旗下纯电动乘用车累计销量13.41万辆,同比增长169.12%,实现销售收入37.49亿元,这也为江汽集团净利润增长提供了有力支撑。而在出口业务方面,2021年,江汽集团累计出口销售7.35万辆汽车,同比大幅增长100.41%。

在2022年新年贺词中,项兴初表示:“(2021年)全年销售各类汽车52.42万辆,同比增长15.63%,实现了‘十四五’的良好开局。轻型商用车全面导入国六产品,实销27.18万辆。重型商用车积极消化国五产品、顺利导入国六产品,化解了重大风险。”

### 迈入架构造车时代

2021年4月,江汽集团还正式发布了MIS皓学架构,宣告正式迈入全面架构造车时代。

“没有金钢钻,别揽瓷器活”。在超额完成年度销量目标背后,离不开江汽集团的内在研发和外界合作。在研发方面,江汽集团2021年研发投入达18亿元,占营业收入总额的4.46%,占比较2020年有所提升。

研发投入的持续增长,也使得江汽集团的技术实力不断增强。江汽集团相关负责人告诉记者,公司2021年全年授权发明专利430件,累计拥有发明专利3439件,并获得中国物流与采购联合会科学技术奖3项、中国汽车工业科学技术奖1项。

据介绍,江汽集团自主研发的行业首款集成高精度定位、以太网网关、5G T-BOX、V2X四大功能的通讯域控制器,已实车搭载并完成首轮

功能验证。此外,2021年4月,江汽集团还正式发布了MIS皓学架构,宣告正式迈入全面架构造车时代。

资料显示,MIS皓学架构是江汽集团集5000名研发工程师,并联合多家战略合作伙伴倾力打造的智能汽车模块化平台。该平台汇集了江汽集团57年的造车技术实力,并结合3代乘用车产品开发经验,投入100亿元研发资源,对标全球顶级车企历时5年打造而来。

在2021年广州国际车展期间,江汽集团在MIS皓学架构的基础上正式推出了HOL-Pilot思皓智能

驾驶技术。江汽集团上述负责人告诉记者:“HOL-Pilot思皓智能驾驶技术定位于‘可信赖的驾驶伴侣’,规划开发L2级辅助驾驶、L2+

级高速领航辅助驾驶、L2+PRO级城市道路领航辅助驾驶三重辅助驾驶技术,从用户真实驾驶场景出发,采用业内领先的软硬件技术,构建更加安全、稳定的智能驾驶辅助功能。”

而在氢燃料技术方面,江汽集团也已具备燃料电池客车整车研发能力、动力系统集成设计能力、控制系统软硬件与控制策略开发能力。“目前已有12辆氢燃料客车实现商业化运营,百公里平均氢耗小于5kg,运行效果良好。”上述负责人表示。

在对外合作方面,2021年,江汽集团与大众汽车集团合作纵深推进。大众汽车(安徽)有限公司重点项目有序开展,研发中心正式投入使

用,20余家重点供应商落户零部件产业园;与蔚来汽车合作成果丰硕,蔚来汽车全年交付9.3万辆,双方成立了江来先进制造技术(安徽)有限公司。同时,蔚来汽车第四款车型ET7已正式下线,新桥智能电动汽车产业园合作项目也在按计划开展。

除此之外,江汽集团还与康明斯、博世、地平线和科大讯飞等保持着深度合作。“进入2022年,江汽集团合资合作步履不停,与中科创达签署战略合作协议并成立了合资公司,为汽车行业的智能化转型与发展赋能;与延锋国际深化合资合作,在合肥开工建设了延锋国际合肥零部件产业基地,为国内车企提供智能座舱整体解决方案。”江汽集团上述负责人告诉记者。



江汽集团技术中心EMC实验室

本报资料室/图

### 抢抓电动化转型机遇

在技术方面,江汽集团的电动化转型也成果丰硕。

在“新四化”行业浪潮下,我国新能源汽车产业发展迅猛。2021年,国内新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆,同比均增长1.6倍,市场占有率达到13.4%,高于上年8个百分点,进一步说明了新能源汽车市场已经从政策驱动转向市场拉动。

“2021年,我们深化与大众汽车集团的开放合作,新能源汽车研发中心启用,年产35万辆生产基地开工建设。与蔚来汽车在新能源整车制造、服务模式等方面积极探索与创新,为安徽省打造新能源汽车和智能网联汽车世界级产业集群发挥积极推动作用。”项兴初表示。

以与蔚来汽车的合作为例,2021年4月,江淮蔚来先进制造基地迎来第10万辆新能源整车下线;2021年9月,该基地已累计交付超过14万辆新能源整车;2021年10月,该基地生产线完成阶段性升级,为新车型的导入和产能的提升做好了进一步准备。

在技术方面,江汽集团的电动化转型也成果丰硕。江汽集团上述负责人告诉记者,公司坚持纯电动技术路线,同时积极跟进氢燃料电池技术,推动产品平

均能耗每年降低5%以上。

“公司已形成国际先进、国内领先的纯电技术平台,取得蜂窝电池技术、‘三合一’电驱技术、热泵空调技术、整车域控技术等关键技术成果,并持续推进蜂窝电池2.0技术、智感热泵2.0技术的研发与创新。”

在新能源汽车领域,江淮商用车已经建立起了帅铃i3、帅铃i5和帅铃i6三大产品平台,并创新推出了江淮帅铃i5“车电分离”模式,同时还通过推进增程式混动、氢燃料电池技术,全面布局新能源汽车转型发展。

据了解,江淮新能源轻卡将以纯电动+插电混动双重技术路线为驱动,预研新能源全新专属平台、智慧座舱、自动驾驶,并布局氢燃料电池,引领新能源商用车技术和产品升级。

对于2022年的发展规划,江汽集团方面表示,计划产销各类整车及底盘56.8万辆,同比增长8.36%,预计可实现营业总收入450亿元,同比增长11.63%。“2022年,公司将做大做强商用车,聚力发展智能汽车和智慧新能源汽车,转型发展零部件业务,创新发展汽车金融、汽车物流和增值业务,打造具有江汽集团特色的产业生态体系。”

现存动力电池回收企业超4万家

## 动力电池回收站上千亿“风口” 多家上市公司下海“淘金”

本报记者 于典 张家振 上海报道

在新能源汽车产销量快速增长背景下,与动力电池装机量一同走高的还有动力电池报废量。

中国汽车技术研究中心统计数据表示,2020年,我国累计报废动力电池超过20万吨(约25GWh)。另据该中心预测,2025年,我国需要回收的废旧动力电池容量预计将达到137.4GWh,超过2020年的5倍。

与此同时,动力电池原材料价格上涨和供应紧张,也让电

池回收行业站上了“风口”。中信证券研报预测,新能源汽车动力电池即将进入到报废高峰期,钴、锂、镍等金属价格的大幅上涨使得电池回收行业经济效益提升,2027年中国动力电池回收市场空间预计超过1500亿元。

值得注意的是,在行业迎来高速发展机遇的同时,天能集团、华友钴业(603799.SH)、容百科技(688005.SH)和天奇股份(002009.SZ)等行业巨头也开始大力布局动力电池回收业务。不过,另一

方面,“小作坊”式回收企业也在挤压正规资质企业的盈利空间。

中关村新型电池技术创新联盟秘书长、电池百人会理事长于清教在接受《中国经营报》记者采访时表示,动力电池回收与梯次利用还处于商业化初期,锂、钴、镍等资源循环再利用规模小,行业还存在经济效益较低、二次污染问题、暴力拆解安全隐患等情况。“建议从国家层面进行顶层规划涉及,同步强化支持政策与监管政策,进一步规范动力电池回收行业。”

### 市场空间逐步扩大

根据相关规定,动力电池容量衰减至额定容量的80%以下,就面临着退役以及强制回收问题。其中,磷酸铁锂电池主要通过梯次利用进行回收,而三元锂电池则通过拆解回收原材料,实现镍、钴、锂等有色金属的再次回收利用。

中国汽车技术研究中心统计数据表示,2020年,我国累计报废动力电池约25GWh,市场规模超101亿元。其中,梯级利用市场规模所占比重达到59.81%。据预测,2021~2025年,国内镍、钴、锰、锂等金属回收市场价值将超过400亿元。

另一方面,由于镍、钴、锂等原材料价格上涨,动力电池的回收价格也随之上升。以锂资源为例,虽然国内探明的锂资源储量位居世界前列,并且品种丰富,但受生产工艺制约,目前仍无法大

规模生产。在这种情况下,我国每年需要进口大量的电池级碳酸锂和高纯碳酸锂,对外依存度较高,大量原料需要进口。

“综合退役电池、锂电池生产废料、正极生产废料三大场景预测,我们预计至2025年,锂电池回收正极量三元、铁锂、钴酸锂、其他有望分别达到41.4万吨、16.3万吨、6.2万吨、2.0万吨,CAGR(复合年均增长率)分别为38%、39%、7%、8%。”中金研报指出,“由于当前镍、钴、锂价格均处于历史较高分位,我们估算2022年锂电池回收再造为正极市场空间有望突破千亿元(含税价测算),此后考虑金属价格回落,回收市场呈现量增价减,2022~2025年有望维持千亿元市场规模量级。”

在市场前景广阔的大背景下,电池回收企业也迅速增加。

企查查数据显示,我国目前现存动力电池回收相关企业4.06万家。“近10年来,我国动力电池回收相关企业注册量不断增长,2021年一年内的注册量更是增长至2.44万家,同比增长635.17%。从地域分布来看,山东以3826家动力电池回收相关企业排名第一,而广东、江苏、河南等地的动力电池回收相关企业均在3000家以上。”

“2021年,中国理论废旧锂离子电池回收量高达59.1万吨,其中废旧动力电池理论回收量为29.4万吨。2026年,中国理论废旧锂离子电池回收量将达到231.2万吨。”于清教表示,“目前电池回收市场规模还未放量,但前景可期,已有海外企业将‘50%以上的材料来源于电池回收’定为中长期目标之一。”

### 行业龙头组团入局

在采访过程中,多位业内人士向记者介绍,目前动力电池回收的参与方主要包括动力电池企业、整车企业和第三方回收企业。其中,动力电池企业可以凭借自身渠道优势延伸产业链,开辟电池回收业务。

伊维经济研究院研究部总经理吴辉表示,短期内动力电池回收企业“得回收渠道者得天下”,但是从长期来看,随着行业的逐步成熟,技术和工艺领先的企业将脱颖而出。

以浙江天能新材料有限公司(以下简称“天能新材”)为例,公司系浙江省第一批新能源汽车废旧动力电池综合利用骨干企业,并获得了国家工信部双白名单(再生利用、梯次利用)企业资质。

据介绍,目前全国仅有五家企业拥有双白名单资质。而在回收技术方面,天能新材的三元锂电池回收率能够达到98.5%以上,位居行业前列水平。对于未来发展规划,天

能新材相关负责人表示:“将以构建企业持续竞争力为主线,卡位废旧锂电池循环利用细分领域的第一,五年内进入行业头部企业。”

此前,华友钴业方面也提出,将建立从钴、镍、锂资源开发到最终再生利用的完整动力电池全生命周期闭环产业链。据介绍,华友钴业正积极布局锂电池循环回收业务,成立了循环科技有限公司和再生资源有限公司,具备年处理废旧电池料6.5万吨产能。

今年2月份,容百科技也表示将与废弃资源循环利用龙头格林美(002340.SZ)合作,共同构建产业链的战略合作体系,在动力电池回收、海外镍资源冶炼等领域建立长期紧密合作关系。

容百科技方面表示,此次协议的签署是公司通过投资手段布局动力电池回收领域及海外镍资源的开始,有利于公司打造具有竞争

力的高镍三元材料产业链,使高镍电池不仅具备性能优势,还将具备成本竞争力。

与此同时,业内公司也在积极探索创新模式,助力动力电池回收的高效运行。近期,天奇股份与京东科技在围绕锂电池循环再利用的全产业链方面也达成了合作,推动“互联网+回收”新型商业模式落地。

“一直以来,天奇股份围绕‘致力于服务汽车全生命周期’的愿景,将锂电池循环产业作为重点战略发展方向,打通锂电池全生命周期产业链闭环。”天奇股份董事长黄斌表示。

日前,国轩高科董事长李缙也在中国电动汽车百人会论坛上表示:“当制造电池对原材料的总需求和回收电池提供材料总供给达到平衡的时候,人类将不再需要向自然界无限索取电池制造的资源。我们认为这个时间应该在2040年左右会来临。”

### 行业亟待规范发展

“磷酸铁锂电池的回收价格在2万~3万元/吨,三元锂电池能够达到7万元/吨,主要还是根据电池容量和检测结果来定价。”在采访过程中,有非正规动力电池回收企业向记者给出了这样的报价标准。

天能新材相关负责人表示,动力电池回收行业面临的主要挑战之一在于收不到旧电池。目前,设立的动力电池回收服务网点超过1万个,但实际上,很多退役的废旧动力电池并未完全进入规范的回收网点,而是流向了非正规渠道,甚至到了个人手中,导致正规回收企业收不到旧电池。

据业内人士介绍,与有资质的动力电池回收企业相比,“小作坊”在环保方面几乎零投入。部

分企业在回收的过程中,直接省去了电池检测、放电和环保处理等环节,低成本使得这些企业在收购废旧动力电池时有了更强的议价能力,市场也因此出现了“劣币驱逐良币”的现象。

“由于电池回收与梯次利用还处于商业化初期,锂、钴、镍等资源循环再利用规模小,行业乱象不断。”于清教向记者表示,“部分企业回收方式粗放,材料回收率低,回收价值低的电池浪费严重;且存在二次污染、暴力拆解、梯次利用电池质量参差不齐等诸多问题。”

财信证券研报指出,动力电池回收监管政策相继出台,对回收企业的各项要求正在补充完善,对产业链上各环节企业的相关责任逐渐明确。同时,动力电池回收利用标准制定速度加快,未来相关细分

领域的电池回收利用标准会逐步扩充,进一步促进行业规范化发展。动力电池回收再生市场放量在即。

天能新材相关负责人亦建议,应由相关主管部门牵头,出台《新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件》的配套措施,引导新能源汽车、锂电池生产企业与有处置废旧锂电池资质能力的企业开展合作。

据了解,工信部、发改委、财政部等八部门日前印发的《关于加快推进工业资源综合利用的实施方案》提出,完善管理制度,强化新能源汽车动力电池全生命周期溯源管理;推动产业链上下游合作共建回收渠道,构建跨区域回收利用体系;推进废旧动力电池在备电、充换电等领域安全梯次应用。