



去年10月，全球400余家风能企业联合发布《风能北京宣言》。中国表示，为达到与碳中和目标实现起步衔接的目的，在“十四五”规划中，须为风电设定与碳中和国家战略相适应的发展空间：保证年均新增装机5000万千瓦以上。

2019年全国风电新增并网装机为2574万千瓦，也就是说，十四五期间每年的新增装机量要达到2019年的两倍以上。

对于“十四五”期间清洁能源发展状况，光大证券曾预测和统计，光伏未来五年装机量的GAGR高达18.9%，风电装机量的GAGR为9.2%。

综合来看，随着电力逐步清洁化，电动车碳排放也势必将会同步下滑。

图片来源：光大证券

根据中汽协及乘联会数据，2020年国内新能源车销量为133.6万量，同比增长11%，其中新能源乘用车销117.3万辆，同比增长10.7%，乘用车电动化比例达到5.81%。

新能源电动车不断放量，动力电池回收问题也引起社会包括政府高层的重视。

去年12月，工信部公布了符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》的第二批企业名单，天津银隆、上海比亚迪、格林美（无锡、武汉）、江西赣锋、厦门钨业等22家企业入选。

图片截取自工信部

今年全国两会，动力电池回收话题不仅频繁的被提及，更是被写入了政府工作报告中。

上文提到过，国内动力电池回收乱象丛生，其中一个很重要的原因是成本。白名单上的正规企业需要购置完整的产业链设备，成本较高；而小作坊大多采用暴利拆解的方式处理废弃电池，固定成本低，因此这些人在回收市场上可以通过提高价格的方式抢占市场。

一个趋势是，随着法律完善和监管趋严，这些不在白名单中的非正规企业将被陆续取缔，由合规企业接管这一市场。

目前，汽车厂已经开始直接和电池回收企业签订合作合同。作为国内大的、拥有完整动力电池回收处理全产业链的企业，格林美已经与全球280余家汽车厂和电池厂签署协议建立废旧电池定向回收合作关系。

根据公司披露信息，去年上半年回收的动力电池包及模组超过1.2万套组，这一数据已经超过2019年的全年回收总量。

或许正是因为市场规模快速扩容，格林美拟以江西格林美为主体，将电子废弃物板块单独分拆上市。公开数据显示，截止去年三季度，江西格林美的总资产为24.4亿元，净资产9.54亿元，2020年前三季度的营业收入为10.4亿元，实现净利润1亿元。

因为看好产业及公司前景，格林美分拆上市得到众多资本认可，丰城政府投资平台、珠海瑞紫等10余家战投合计增资5.68亿元，获得公司约27.47%的股份。

动力电池回收被称为“新能源时代的冶金产业”，不仅解决污染问题，还实现了资源的再利用。2020年的市场规模就已达到百亿级别，随着电动车占比继续提高，这一市场只会越做越大。

相较于燃油车，新能源车拥有相对的环保优势，而且其污染来源可以在上下游实现集中管控。

随着技术的不断升级和制度建设的完善，走向更加低碳环保已成大势所趋，丰田章男的话更像是传统造车势力的挣扎和反击。

换个角度看，于中国而言，新能源车不仅对碳中和的终实现意义重大，也是国家摆脱对石油等海外能源依赖过重的一条重要途径，本质上也是拒绝“卡脖子”。