

中国绿色贷款债券规模，站在世界前列

■本报记者 王林

“我国金融监管部门引导金融行业大力发展绿色金融，推动绿色低碳转型，绿色贷款、绿色债券发行量和规模已经位居世界前列。”财政部金融司原司长、中国国债协会会长、全球财富管理论坛组委会副总干事孙晓霞在3月29日召开的“全球投资向未来——暨中英ESG领袖论坛”上表示。

当前，机构投资者愈来愈积极地参与并支持实体经济低碳发展，已成为新的趋势，并创造了新发展模式。事实上，实体经济越来越重视社会责任、环境保护、低碳转型，越来越多的上市公司披露环境、社会与公司治理(ESG)相关数据和信息，这使得实体与金融在低碳领域的合作更为可行和高效。

进一步与国际市场融合 ESG发展取得长足进步

近年来，我国在推进国民经济快速健康发展的同时，全面促进经济社会发展向绿色转型，在ESG以及可持续发展方面取得了长足进步。

“从机构准入来看，外资金融、保险、证券、资管机构，以及评级、支付等领域的外资机构都有更多实体进入中国市场。”孙晓霞表示，“从业务准入来看，沪深港通、沪伦通等互联互通渠道越来越多，未来中国将进一步与国际金融市场融合。”

在“双碳”目标的指引下，绿色发展是必然使命，我国必须继续推动产业转型，注重降低能耗及碳排放，实现经济高质量发展。

值得一提的是，本届论坛发布的《加速气候行动：机构投资者参与支持企业低碳转型》报告指出，中国金融市场愈加开放，可持续投资发展迅猛，有关政策体系也在不断完善。

目前，多方都在助推机构投资者积极开展尽责管理行动，参与推动中国企业低碳转型意识正显著提升。显然，逐步完善的“双碳”目标支持政策体系与金融生态，为机构投资者参与中国企业低碳转型提供了有力支持与引领。

机构投资者积极逐绿 绿色金融产品规模持续扩大

“经济是集体，金融是血脉，两者共生共荣，服务实体经济是金融的天职和宗旨。”孙晓霞表示，“拉动经济发展的后劲儿，离不开金融的支撑。”

主权财富基金、养老基金、保险公司等机构投资者越来越重视绿色投资，将绿色考量因素融入投资决策中，并在实践中取得了许多成绩。

事实上，很多资产管理公司推出了一系列绿色金融产品。有数据显示，全球最大的500家资产管理公司2021年管理的ESG产品规模达到7.6万亿美元，比2021年增加8000亿美元。

从资产收入者来看，2021年全球资产所有者的资产规模约175万亿美元，其中包括养老基金、主权财富基金、保险基金、捐赠基金等。相比较之下，2021年全球GDP为96.1万亿美元，2022年全球GDP为



视觉中国

99.67万亿美元。

从资产管理者来看，2021年全球最大的500家资产管理公司管理的资产规模达到了132万亿美元。因此，公司机构投资者的投资动向，对全球资本市场影响巨大。

资管新规实施“满周岁” 加强绿色金融产品创新发行

今年，中国《关于规范金融机构资产管理业务的指导意见》(以下简称“资管新规”)正式实施已满一周，资管机构顺势调整，产品结构加强创新，尤其是在ESG、气候变化等领域。

中金公司首席运营官崔钢指出，一方面，明晰的监管政策为行业发展营造了健康环境，市场改革带来供给侧的扩容，财富积累则推动需求端的提升，我国资管行业各项改革目标取得积极进展。另一方面，随着对银行理财产品提出“破刚兑、去通道、去非标”等诸多要求，投资者顺周期性投资行为对市场波动的影响也进一步放大。

从资金端来看，我国居民财富增长和资产结构优化为资产管理市场带来了新的机遇。从资产端来看，新一轮科技革命和产业变革正在重塑经济结构，进一步推动资管机构、产品结构、投资方向的调整和转变。

“以ESG投资为例，近年来各主要经济体不断加大可持续投资的支持力度，A股市场中披露ESG信息的企业数量逐年增加，上市公司披露率已经突破30%，资产管理机构更多的将ESG纳入到投资决策体系，对被投标的绿色项目给予重点关注。”楚钢透露。

据悉，中金资管对中国债券市场和A股市场近

8000多家机构主体进行了覆盖，不断加强绿色金融产品创新发行，其中包括中华区首支以碳资产为配置对象的ETF产品。

建立尽责管理治理架构 强化“漂绿”衡量标准

“ESG相当于在金融领域完成了一场绿色启迪，旨在让未来的金融体系更有价值。”全国社保基金理事会上前副理事长、中国责任投资论坛名誉理事长王忠民认为，“金融对标ESG实际上就是一个绿色价值认同过程。”

ESG发展持续向好，但仍面临诸多挑战。北京绿色金融与可持续发展研究院研究员赵焯寅建议，相关概念不断深化但仍处于早期发展阶段，需要更多的自上而下的支持。此外，相关专业人才供不应求，知识积累与能力建设还需要时间沉淀及反复探索。

ESG评价体系的作用，在于将过去不被纳入企业报表的成本，通过社会治理的形式予以综合评价，从而真实地反映企业的内在价值，但仍需警惕“漂绿”问题。

王忠民强调：“应该尽快构建相关金融解决方案或第三方制度工具，以有据可依的真实数据和尺度标准来遏制‘漂绿’。”

在《资管新规》全面落地、绿色转型迫在眉睫的大背景下，“挑战中寻机遇”将是我国资管机构长期应对的课题。

中国风电需要怎样的绿色金融？

■本报记者 姚金楠

怎样才能让更多、更便宜的资金进入到风电行业？

日前，中国风电行业首部绿色金融蓝皮书《中国风电行业绿色金融发展报告(2022~2023)》(以下简称《报告》)正式发布。在金融科技副总裁、《报告》主编高山看来，要找到金融的客观规律，才能促进可再生能源行业的健康发展。“金融是把双刃剑，既可以让一个行业飞黄腾达，也可以让一个行业登高跌重。”

随着碳达峰碳中和目标的提出，各类可再生能源行业金融政策工具的细化文件开始密集出台。当前，我国风电领域的绿色金融发展还面临哪些问题？又有哪些优化完善的思路方向呢？

地方绿色金融试点待完善

《报告》坦言，当前我国地方风电产业绿色金融政策尚不完善，虽然不少省份出台政策来支持绿色金融，但政策内容不够精细，缺乏与地方风电企业、金融机构的联动。

自2017年开始，国家层面便开始鼓励有条件的城市开展绿色金融试点。“应该看到，经过几年有效运行，首批五省八市的试点工作已经积累很多可供复制推广的宝贵经验。”但中财绿指信息咨询有限公司首席经济学家施懿宸坦言，“对于地方政府而言，除了出台支持政策外，更重要的还是真金白银的财政资金支持。所以，像是湖州、广州这样经济基础比

较好的地区，自然推行力度更大。但对于基础薄弱的地区，确实效果不够显著。”

此外，中国建设银行总行资产管理部副总经理任鹏也指出，出于金融行业的自身属性，“一定程度上，金融资金是在全国、全行业自由流动的，地方政府很难出台一个地方性的金融政策把资金限定在一个固定区域里。”

为此，《报告》也建议，在风电资源区深入开展绿色金融改革创新实践，将具有较好条件的地区选为风电绿色金融创新试点，从政策和资金多方面予以支持，探索多层次的风电绿色金融应用场景，并作为示范区向全国推广风电绿色金融改革的相关经验。

供应链金融市场需求大

具体到企业层面，高山直言，中小企业融资难也是困扰行业多年的顽疾。“这是通病，风电领域也不例外。”《报告》指出，针对中小型风电企业的绿色金融支持政策缺乏，具有创新性的绿色金融工具供给少，零部件制造类中小企业从金融体系中获得的支持更加有限。

“金融需要创新。需要依靠产业链上的核心企业带头作为。”高山称，诸如金风科技这样的大型整机制造商，上游供应商多达上千家。“这其中有大量缺乏银行授信额度的中小企业。这些企业如果有资金需求，金风科技会将与企业的历史交易记录与金融机构共享，金融机构会根据这些记录给中小企业增加授信。”高山指出，在这一过程中，龙头企业的角色从担保变为了见证。“当前，信息化系统全面普及，大家检索发票、合同、交易记录等都非常便捷迅速，而且能够保证信息的真实性。通过类似的供应链金融产品，银行风险系数降低，相应的贷款利率会走低。这就可以实现将更多、更便宜的资

金引入行业的目标。企业的成本也降低了，对于风电产业来说，最终

发出的绿电也会更便宜。”

《报告》强调，部分风机零部件制造企业近年来由于扩张过快，出现产能利用率不足、生产经营收益下降等问题，企业经营面临较为严重的融资困境。《报告》建议优化和创新风电行业供应链融资产品的类型，积极推广诸如订单融资、应收账款质押融资、控货融资等融资模式，并注重增强对掌握风电零部件制造关键生产技术的优质企业的信用支持力度。

需大力支持技术创新

一方面技术门槛不高的中小型供应面临融资难；另一方面，《报告》表示，技术与产品创新领域的专项绿色金融支持力度也有待提升。

“虽然随着碳达峰碳中和目标的提出，可再生能源项目在金融市场的关注度越来越高。但我们也有很多发展前景很好的创新性绿色项目，在金融市场上却遭受冷遇。”施懿宸认为，这其中存在着明显的时间错配问题。“新能源的创新技术和项目往往投资回报周期都很长，对短期投资者而言吸引力自然会下降。”

任鹏指出，目前，瞄准这一痛点，已经有一些创新性的金融产品正在做出尝试。近日，首批新能源不动产信托基金(REITs)正式上市。“REITs就是让短期投资者可以参与到一些长期周期的项目中来，盘活长期资产的短期流动性。”

“当前，中国的可再生能源发展已经进入到一个打科技牌的新阶段，谁的科技投入多，谁才会获得长远发展。”以风电行业为例，高山指出，随着降本压力的增加和机组大型化发展的趋势，风电叶片长度增加带来的技术问题、海上风电漂浮式基础的技术问题、主轴技术等“卡脖子”问题都需要解决，急需相应的金融手段来支持各种研发和技术创新活动。

诚然，对于一些初创企业和技术而言，早期的资金投入确实需要承担一定的风险。为此，《报告》也建议，商业银行可以通过投贷联动的模式加大对风电企业关键核心技术研发活动的支持。对那些已经掌握核心技术的风电零部件企业，可以和其他投资机构进行合作，采用“股权+债权”投资的方式，以达到控制风险、共享收益的目的。同时，为了适应技术研发高风险、高回报的特征，可以积极引入专项基金、产业投资基金、风险投资、私募股权投资等金融工具。

关注

比亚迪2022年净利超166亿元

本报讯 记者姚美娟报道 近日，比亚迪发布2022年年报，营业收入、净利润均创历史新高。公司去年实现营业收入4240.61亿元，同比增长96.20%；实现归母净利润166.22亿元，同比增长445.86%；经营活动产生的现金流量净额1408.38亿元，同比增长115.13%。

单看2022年第四季度，比亚迪实现营业收入1563.73亿元，同比增长120.40%；实现归母净利润73.11亿元，同比增长1114.30%。

资料显示，比亚迪主要从事以新能源汽车为主的汽车业务、手机部件及组装业务、二次充电电池及光伏业务，同时利用自身技术优势拓展城市轨道交通业务。2022年，比亚迪汽车、汽车相关产品及其他产品业务的收入约3246.91亿元，同比增长151.78%；手机部件、组装及其他产品业务的收入约人民币988.15亿元，同比增长14.30%；占集团总收入的比例分别为76.57%和23.30%。

技术研发方面，比亚迪持续大手笔投入，2022年累计研发投入202.23亿元，同比增长90.31%。截至目前，比亚迪全球累计申请专利超3.9万项、授权专利超2.7万项，研发人数近7万人。比亚迪称，刀片电池、DM-i超级混动、e平台3.0、CTB电池车身一体化、“易四方”等技术陆续发布。

“出海”是比亚迪增长的另一大亮点，其新能源乘用车已进入日本、德国、澳大利亚、巴西等43个国家和地区。去年11月，元PLUS(BYD ATTO 3)在泰国上市引发当地用户半夜抢购，该车型在以色列更连续三个月蝉联单车销量冠军。

此外，比亚迪3月1日公布公司2月新能源汽车销量193,655辆，同比增长112.6%。至此，比亚迪新能源汽车累计销量超370万辆。电池方面，今年前两个月，比亚迪新能源汽车动力电池及储能电池装机总量约为17.1GWh。

容百科技2022年三元材料销量近9万吨

本报讯 记者姚美娟报道 近日，容百科技发布2022年年度报告。报告显示，2022年，公司实现营业收入301.23亿元，同比增长193.62%；实现归属上市公司净利润13.53亿元，同比增长48.54%。

资料显示，容百科技主要从事锂电池三元正极材料及前驱体的研发、生产和销售，产品主要用于锂电池的制造，并主要应用于新能源汽车动力电池、储能设备及电子产品等领域，核心产品为NCM811系列、NCA系列、Ni90及以上超高镍系列三元正极及前驱体材料。

受益于下游电池企业需求旺盛，欧美主流车企高能量密度车型的加快推出的趋势，2022年业绩实现显著提升。2022年，公司高镍8系及以上三元正极产品合计销量近9万吨，同比增长70.13%，其中，高镍低钴、超高镍等前沿材料已实现千吨级出货。

在巩固三元材料优势的同时，容百科技加快布局磷酸铁锂(LMFP)、钠电正极材料等新的业务。2022年，容百科技通过投资收购斯科兰德正式布局磷酸铁锂领域，截至当年12月末已形成产能6200吨/年，在国内外多家知名电池客户的产品开发中处于领先地位。

此外，容百科技钠电正极材料产业化进程也全面加速，公司已布局层状氧化物、普鲁士蓝/白及聚阴离子三个技术方向，并已与十余家下游客户完成送样验证，截至2022年年底，公司钠电正极材料产能约1.5万吨/年，综合开发能力与量产进度处于行业领先水平。

容百科技表示，2023年将继续加快推动产品市场应用领域全面覆盖，强化全球布局，坚定实施新一轮一体化战略，持续前沿研发及量产，同时深化变革组织建设，多措并举确保经营目标的实现。

中创新航2022年动力电池收入逾183亿元

本报讯 记者姚美娟报道 近日，中创新航披露上市后的首份年报。数据显示，2022年，公司实现营业额约203.75亿元，同比增长198.9%；净利润约6.94亿元，同比增长521.8%，增长主要原因是公司销售规模的增加及毛利率及毛利额的上扬。

中创新航2022年来自动力电池的收入为183.24亿元，占营收比例为89.9%；来自储能系统产品及其他收入为20.51亿元，占营收的比例为10.1%。

据悉，中创新航主要从事动力电池及储能系统产品的设计、研发、生产及销售。2022年10月，中创新航在港交所主板上市，正式登陆国际资本市场，是港股2022年内最大规模首发IPO，也是第一家在香港上市的动力电池企业，一度公司市值超650亿港元。

2022年，中创新航加速实施规模化战略，新增四川眉山产业基地、广东江门产业基地、欧洲产业基地，进一步扩大产业集群；同时，持续升级关键技术路径及实施方案，不断提升制造工程能力，为市场及客户输出优质产能，助力公司国际化战略目标达成。

动力电池市场方面，在继续保持BEV(纯电动)细分市场领先的同时，中创新航在PHEV/REEV(插电/增程混动)细分市场完成重要布局，通过完善的产品布局，获得多家车企30余款混动车型定点，使混动市场将成为集团的快速增长极。乘用车客户开发方面，在国内，与广汽、小鹏、长安、吉利、零跑等车企继续保持深度合作的同时，新增蔚来、东风、一汽等多家车企平台产品定点，为集团持续高增长奠定了坚实的基础。在国际客户方面，中创新航开始向Smart、本田等车企量产交付。同时，在已有技术储备基础之上，中创新航完成了商用车市场的产品准备、产能配套准备，有力支撑集团商用车业务快速起量。

对于未来发展，中创新航表示，将加强在先进化学储能材料、智能制造技术、高性能电池及系统技术、新型电池、电池全生命周期管理等方面持续创新，在动力电池及储能市场上打造新的增长极。同时，进一步加快国际化战略布局，保证欧洲产业基地建造/运营成本最优，符合欧盟标准及低碳要求。针对产品、技术、销售、供应链、工厂、政策法规、人员能力等各方面进行策划及有效运行，按计划推进欧洲工厂建设，确保按节点实现量产。

