

创新型产品量质齐升,绿贷绿债表现抢眼 绿色金融完善标准刻不容缓

■本报记者 王林

近年来,我国绿色金融体系建设取得明显成效,随着蓝色债券、碳中和债券、转型债券等创新型绿色产品发行热度持续高涨,我国已成为全球最大绿色信贷市场、第二大绿色债券市场,初步形成多层次多元化绿色金融市场体系。在此背景下,业内普遍认为,下一阶段发力方向应重点围绕“完善配套政策、细化标准框架”展开。

“在宏观层面,加强顶层设计和系统筹划。绿色金融方面,持续完善绿色和转型金融标准体系,发展绿色金融市场,丰富绿色金融产品,强化以信息披露为基础的约束机制。”中国人民银行行长潘功胜近日表示。

■绿色ABS发行量显著增长

中央结算公司中债研发中心日前发布《2023年资产证券化发展报告》指出,我国资产证券化市场2023年发行各类产品1.85万亿元,产品结构相对稳定。其中,绿色资产支持证券(ABS)成倍增长,去年全年共发行全市场绿色ABS产品351只,规模2438.8亿元,是2022年的1.1倍。其中,交易所ABS发行规模占比最高,为52.18%,银行间绿色ABN(资产支持票据)占比30.34%,绿色信贷ABS占比17.48%。

ABS对于加快直接融资发展、优化金融资源配置至关重要,去年绿色ABS产品创新颇有进展。去年6月,全国首单“绿色+低碳转型挂钩”双贴标资产证券化产品“海通恒信26号绿色资产支持专项计划”在上交所成功设立,发行规模为人民币10亿元。去年12月,全国首单绿色资产证券化产品“泰康资产——中电投租赁1号碳中和绿

色资产支持专项计划”获上交所通过。

惠誉评级表示,2019年至2023年上半年,中国绿色融资年复合增长率约30%,其中绿色ABS市场份额不断上升。绿色ABS交易按照资产类别划分,受大型国有能源企业政府补贴支持的项目,在为清洁能源项目如可再生能源发电筹措资金方面处于领先地位。

■绿贷和绿债规模加速提升

截至目前,我国绿色融资主要以银行贷款为主。惠誉评级指出,我国绿色贷款主要投向交通运输、清洁能源、环保低碳项目。2023年上半年,绿色贷款余额增至27万亿元,占各项贷款整体余额比重从2017年末仅6%升至14%。同时,银行贷款占绿色融资余额比例升至88%,截至2023年上半年,银行业持有超过一半的绿债余额。

五大国有银行在支持政策性贷款方面较其他商业银行发挥着更大作用,在提供绿色贷款支持方面也是如此。2023年上半年,五大国有银行绿色贷款市场份额高达58%,而在各项贷款总体市场的份额为42%。相比之下,惠誉获评的10家中型银行的绿色贷款市场份额合计仅有12%,低于各项贷款总体市场的份额17%。

事实上,在证监会于2017年3月发布《关于支持绿色债券发展的指导意见》后,绿债发展势头尤为强劲。2018年至2022年间,境内贴标绿债发行量猛增5倍,年发行量占境内各类债券发行总量比例从0.5%升至1.9%。

此外,中资证券公司作为服务于股票

和债券资本市场的主要金融中介机构,在支持中国绿色发展方面也发挥着重要作用,特别是贴标绿色债券的发行,有助于引导资金流向相关的环境友好型项目或资产,支持国家的绿色能源转型。业内认为,随着可持续投资成为全球投资者的重要策略,绿贷绿债融资将有助于拓宽我国资本市场的广度和深度。

■完善标准丰富供给

中国外汇交易中心(全国银行间同业拆借中心)党委书记霍颖刚指出,在各项政策支持引导下,我国绿色金融快速发展,成效卓著,但仍存在一些问题,如绿色金融标准不统一、可持续信息披露不完善、绿色金融产品和市场体系不健全、激励约束机制不到位、转型金融框架

有待建立等。

霍颖刚建议相关部门密切协作,不断完善绿色金融发展政策框架,为推动经济绿色低碳发展提供特色化的金融供给,包括统一绿色金融标准、完善可持续信息披露机制、丰富绿色金融产品和市场体系。

对此,惠誉评级金融机构—银行评级董事徐雯超表示,我国已加紧绿色融资监管措施出台,包括进一步明确符合绿色融资条件的行业,以及对绿色债券募集资金用途作出更严格的规定。

徐雯超坦言,近年来,我国绿色融资监管框架加速发展,对符合绿色融资条件行业的定义愈加明晰,从而与全球标准接轨,并针对绿色债券募集资金用途制定了更严格的规定。包括对募集资金用于一般营运资金的较高比例加以限制,以化解“漂绿”风险或应对在项目环境影响方面误导投资

者的问题,同时推动金融机构更加一致地披露ESG信息。

显然,完善和细化配套政策及其相关标准,将是绿色金融发展的重要趋势。2023年中央金融工作会议强调,要做好科技金融、绿色金融、普惠金融、养老金融、数字金融五篇大文章。推动绿色金融与转型金融有效衔接,总结提炼绿色金融发展的有效做法和有益模式,并将其运用到转型金融领域,是提高金融支持绿色低碳发展质效、服务经济高质量发展的重要一环。

“如何根据具体技术指标或者行业特点来区分绿色和转型经济活动,以及如何最大程度降低‘漂绿’风险,一直是政策制定者以及投资者持续关注的问题。”惠誉常青ESG研究联席董事贾晋薇对《中国能源报》记者表示。

电池降本为车企促销添底气

■本报记者 姚美娇

近期,比亚迪、上汽通用五菱、长安、哪吒等多家新能源车接连官宣降价或推出限时优惠。业内人士表示,新能源车企可以通过降价策略吸引更多消费者,巩固扩大市场地位,而当前核心部件动力电池成本下跌正是降价的底气。动力电池占据纯电动汽车制造成本的40%—60%,是控制成本的重要因素。

■车企相继官宣降价

2月19日,比亚迪率先喊出“电比油低”的口号,同时推出秦PLUS与驱逐舰05荣耀版,起售价为7.98万元,相较于上一版本冠军版车型,两款新版本车型价格均下降2万元。随后,五菱、哪吒等多家车企亦相继在当天下调相关车型售价。例如,哪吒汽车宣布多款主力车型降价,其中哪吒X全系降价2.2万元,哪吒AYA全系降价8000元,哪吒S全系降价5000元;上汽通用五菱汽车宣布,其旗下产品五菱星光插混车型150公里进阶版售价由10.58万元调整为9.98万元。

随后,又有多个品牌跟进官宣降价。长安启源官方宣布,启源Q05125km长续航版车型9.69万元起售,此前的起售价为13.19万元;奇瑞集团推出“百亿补贴置换季”活动,以旧换新置换补贴高达4万元,部分车型推出限时优惠,最高综合优惠幅度达到1.9万元。

“当某一品牌率先降价时,其他车企如果选择跟进,就还有一线生机。如果不跟进,就会面临丢失市场份额,逐步被边缘化的风险。”中欧协会智能网联汽车分会秘书长林示在接受《中国能源报》记者采访时表示。

“2024年是新能源车企稳脚跟的关键年,竞争注定非常激烈。”乘联会秘书长崔东树称,价格竞争是新技术领域充分市场竞争的体现,也是中国电动车走向世界的竞争利器。

■降本带来调价空间

不少业内人士表示,当前电池等相关成本的特

续走低,是车企敢于降价抢单的重要原因。中国银河证券研究院研报认为,尽管价格战对车企盈利不利,但从成本端来看,碳酸锂价格的走低以及规模效应的继续发挥有望对冲部分降价损失,提升产业链经营韧性。

据了解,由于缺乏订单,动力电池产业链各供应商为稳定现金流,采取低价抛售抢单策略,各类产品价格继续下行。据TrendForce集邦咨询研究显示,2023年12月,中国动力电池均价月跌幅扩大至6%—10%。车用方形三元电芯、铁锂电芯和软包型三元动力电池均价分别跌至0.51元/Wh、0.45元/Wh和0.55元/Wh。零跑汽车副总裁曹力近期表示,采购的磷酸铁锂电芯价格为0.4元/Wh,有进一步压缩到0.32元/Wh。

厦门大学中国能源政策研究院助理教授吴微告诉《中国能源报》记者,锂资源价格下跌是电芯价格走低的主要原因。另外,近几年新能源汽车市场火热,大量企业纷纷涌入投资相关产业链。随着产能不断释放,市场竞争加剧,企业通过降价来应对,一定程度上降低了动力电池成本。

动力电池价格下降,有助于整车生产成本进一步降低,为车企带来更多调价空间。“以一辆电池包容量为60kWh的电动汽车为例,其中锂材料的用量约达到0.04吨碳酸锂当量。去年以来,碳酸锂的价格从60万元/吨降至10万元/吨左右,相应的电动汽车动力电池成本也下降了约2万元/辆。”吴微说。

■打造结构性趋势

在动力电池市场价格整体走低的背景下,新能源汽车相比于燃油车已具备明显的技术和成本优势。中国科学院院士欧阳明高近日公开表示:“从‘电比油贵’到‘油电同价’,再到‘电比油低’,这是一个结构性趋势。”

不过,动力电池并不能覆盖电动汽车所有生产成本,且动力电池的价格由市场供求关系所决定,电池产能、锂资源价格以及新能源汽车需求量都会对电池市场产生影响。吴微指出,目前锂资源价格已处于低位,很难进一步下降,随着全球新能源汽车市场增长,锂价仍有可能出现上升。“电池企业要多把重点放在电池技术更新,积极扩展储能等新应用领域。”

“动力电池市场‘强者恒强’的趋势不可逆。有核心技术、规模大的企业才能生存下来,产品一致性、市场推广方面存在不足的企业会面临出局的风险。”林示表示,“跟整车企业一样,今年动力电池市场竞争也将进一步加剧。谁能率先掌握固态电池技术并实现商业化应用,谁就能占领行业技术制高点。谁依然局限于低能量密度电池产品、依靠低价应对竞争,终将会被市场淘汰。”

日前,黑龙江省鸡西市风电耦合生物质绿色甲醇一体化(一期)项目获备案,项目拟建设30万吨绿色甲醇工厂,总投资52亿元;中广核兴安盟200万千瓦风电制氢制甲醇一体化项目签约,年产绿色甲醇约80万吨,总投资160亿元……今年以来,绿色甲醇领域陆续有项目签约、备案。

在碳达峰碳中和目标下,绿色甲醇受到青睐,迎来投资热潮。不过,多位受访者对《中国能源报》记者表示,当前绿色甲醇项目机遇与风险并存,投资“热”背后需要“冷”思考。

■项目相继落地

自去年以来,一大批绿色甲醇项目加速落地,包括中广核、中国能建、国家电投等在内的能源企业以及吉利集团、中远海运、招商轮船等交通行业企业均参与其中。去年9月,中国能建中电工程与黑龙江省双鸭山市人民政府签订百万吨级绿色甲醇生产基地项目投资合作协议,总投资约168亿元。同年11月,中远海运物流供应链有限公司与中广核风电有限公司在内蒙古赤峰市举行年产百万吨绿色甲醇产销一体化项目战略合作协议签约仪式。今年1月,由吉利集团旗下内蒙古液态阳光能源科技有限公司实施的全球首个亿吨级液态阳光绿色甲醇制造项目正式备案立项,项目总投资185.3亿元,远期规划总体形成年产1亿吨绿色低碳甲醇产能。

“甲醇作为燃料的应用目前方兴未艾,同时它作为一种基础化工产品,也有本身内生的绿色发展需求,两个需求叠加,形成良好的需求端态势。”全球甲醇行业协会中国区首席代表赵凯在接受《中国能源报》记者采访时表示,“最近几年,很多大型船运公司订购甲醇动力船舶,目前来看甲醇是唯一在航运业技术成熟、具备规模,并且有一定供应量的绿色燃料。未来,甲醇还可以做电制合成汽油、电制合成航煤,这些也都会驱动脱碳市场的进步。”

数据显示,2022年全球航运业消耗柴油约3.2亿吨,若50%的燃料由绿色甲醇替代,则绿色甲醇需求量约3.8亿吨。相较之下,当前全球甲醇产能约1.7亿吨/年,而来自生物质或绿氢生产的绿色甲醇有效产能较低。

■警惕投资风险

在中国科学院大连化学物理研究所研究员王集杰看来:“当前绿色甲醇上下游市场并不对称。尽管绿色甲醇引起了航运领域的极大兴趣,但绿色甲醇上船的价格到底多少航运领域才可以接受?”以当前柴油价格约7000元/吨计算,考虑欧洲碳税为700元/吨,则缴纳碳税后,柴油价

绿色甲醇投资「热」需要「冷」思考

■本报记者 李玲

格增加到9000元/吨。

若用绿色甲醇替代柴油,考虑到甲醇的热值,船东期望绿色甲醇的加注成本控制在3750元/吨。对于上游绿色甲醇生产端,国内资源最好的地区生产绿色甲醇成本亦需要4000元/吨,再考虑运输、港口仓储、加注等,绿色甲醇加注成本约需5000元/吨,其他地区的绿色甲醇成本更高。

在技术层面,绿色甲醇的大规模生产技术仍待验证。

“绿色甲醇生产包括生物质制甲醇、可再生能源制氢驱动的二氧化碳加氢制甲醇、生物质耦合可再生能源制氢合成甲醇等技术路径。其中的生物气制甲醇、规模化适应风光发电规律的制氢技术、二氧化碳加氢制甲醇技术已完成若干工业中试,但10万吨级以上规模的绿色甲醇合成装置尚无运行案例,大规模生产技术有待示范和完善。”王集杰指出:“甲醇合成属于化工行业范畴,绿色甲醇合成亦是如此,生产的关键环节均属于化工范畴。但目前拟开展绿色甲醇生产呼声较高的企业均非化工企业,这些企业能否顺利、安全、按质按量开展相关生产业务尚存在不确定性。若擅长化工运行的国家能源集团、中煤集团及各地方化工企业转头从事绿色甲醇合成,这些企业将面临惨烈的竞争。”

■从技术和政策上发力

当前,绿色甲醇产业正处在发展关键期,需要更大的投资热情,也需要从技术和政策上发力。

赵凯指出:“从生产端来看,目前生物质制绿色甲醇路线还需要进一步明确生物质的来源,保证原料成本的可控性;对于绿电的技术路线,还需要进一步降低成本,提升电解槽的效率和寿命。从消费端来看,大规模绿色燃料的使用成本更高,需要更多支持政策。”

赵凯建议:“企业要仔细地分析产品定位和目标市场,研究成本和销售价格,保证有足够的盈利空间,实现绿色燃料可持续生产。”

在王集杰看来:“绿色甲醇产业可借鉴电动车产业发展经验,煤电或风光发电对于电动车都一样;煤制甲醇或绿色甲醇,对于甲醇作为燃料亦无区别。可以利用既有甲醇全产业链,待产业链完善后,再从上游进行绿色替代。”

“绿色甲醇合成端也要加大工业生产验证、先行先试。目前公开报道签约、备案的绿色甲醇项目已有几十个,但仍无一个项目落地。除了市场不明朗之外,从工业中试到大规模工业生产也缺乏案例,需要资本市场对技术进行投资,先行先试。另外,需要争取国家对绿色产品的实质性政策,尤其是财政支持,推动全国性的、全领域的有价碳排放机制建立,这样绿色甲醇的生产才有动力和压力。”王集杰说。

