

# “双碳”目标下绿色金融实践及问题分析

## ——以交通运输业为例

邓婕, 刁节文

(上海理工大学管理学院, 上海 200093)

**摘要:** “碳达峰”和“碳中和”是我国作为环境友好型大国对世界各国做出的庄严承诺, 绿色金融作为可持续金融的重要组成部分, 能够在金融领域助力我国尽早实现“双碳”目标。在“双碳”的目标下, 我国积极探索交通运输业绿色金融实践, 但也存在着一系列的障碍, 如今绿色金融的发展还存在较大资金缺口, 法规不完善, 发展不平衡, 全球不一致等问题, 本文对这一系列的问题进行深刻分析, 给出了相应的对策。

**关键词:** 碳达峰; 碳中和; 绿色金融

中图分类号: F830.9

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2023) 03—0034—03

### 1 引言

随着气候和环境的恶化, 世界各国都积极开展一系列环境保护的金融服务, 绿色金融就是一种将环境保护与经济效益相结合的新型金融模式。<sup>[1]</sup>2022年2月28日, 联合国政府间气候变化专门委员会 (IPCC, 2022) 发布了第二工作组报告, 这是对世界各地决策者的又一次警醒, 即迫切需要采取行动应对气候变化。该报告指出, 气候变化已经比预期的更加广泛和严重, 人类的应对能力随着气候变暖将变得越来越有限, 需要尽快行动。

2020年, 在联合国大会上习近平主席首次提出, 力争2030年前完成二氧化碳排放量触顶并开始减少、2060年前完成二氧化碳达到“零排放”的中和状态目标。紧接着, 在2021年两会中, “双碳”目标首次被政府工作报告登记在册。2022年3月5日, 李克强总理在第十三届人大第五次会议中指出, 2022年要有序完成“碳达峰碳中和”工作的推进, 将“碳达峰”行动方案落实。据国际能源署 (IEA) 发布的数据显示, 交通运输行业碳排放比例占到了25%, 成为了全球第二大排放行业, 我国交通运输业碳排放占比最大的部分是公路运输, 这是因为我国的运输结构中公路占比最大。<sup>[2]</sup>2022年1月21日, 交通运输部公布了《绿色交通“十四五”发展规划》, 进一步推动了交通运输业绿色低碳发展, 而绿色金融正是交通运输业助力“双碳”目标实现的最有效手段。

### 2 “双碳”目标下交通运输业绿色金融实践

2021年7月16日, 全国碳交易市场首次开始上线

交易, 全国碳市场采用“两个城市”模式建设, 即交易系统建设由上海市负责, 登记结算系统建设由武汉市负责, 碳交易对实现“双碳”目标意义重大。

随着碳交易试点的增加, 我国碳金融产品不断丰富, 2021年4月设立广州期货交易所, 重点研发推进碳权期货品种, 2021年5月, 厦门成立了规模达30亿元的碳中和低碳发展基金, 6月初, 浦发银行推出首单企业碳排放权质押融资贷款, 同年7月, 宝武碳中和股权投资基金设立, 我国规模最大的碳中和主题基金由此诞生。2021年7月21日, 中国船舶租赁成功发行绿色和蓝色的双标签债券, 募集资金达到5亿美元, 募集到的资金将用于污染的防治、能源效率升级以及绿色可持续运输项目的融资。同年12月, 国家开发银行成功发行150亿元“低碳交通运输体系建设”为专题的绿色债券, 为交通运输业提供了大量的资金支持, 地铁出行也是一种绿色的出行方式, 截至2021年7月底, 地铁相关集团发布的绿色债券达到了42只, 平均发行规模为17.25亿元。绿色债券作为绿色金融的主力军, 能够提供的资金不容小觑。

绿色保险在支持交通运输业低碳发展中也扮演着非常重要的角色, 深圳在2013年就推出了鼓励绿色出行行动, 对于申报绿色出行连续停驶一个月以上的车主, 可以顺延车险合同期。2021年6月11日, 中国保险行业协会在“聚焦碳达峰碳中和”会议上发布了《保险业聚焦碳达峰、碳中和目标助推绿色发展蓝皮书》, 2018到2020三年间, 保险业向全社会提供绿色保障45.03万亿元, 支付533.77亿元人民币赔款。与应对气候变

化和实现社会绿色低碳转型的保险需求相比，绿色保险发展仍有巨大空间。

在监管部门的指导下，中国境内机构投资者也在积极探索 ESG（环境、社会与治理）投资，并逐步开展了相关能力建设，2021 年，国内资产管理机构的 ESG 投资实现翻倍增长，据 wind 统计，2021 年 ESG 指数产品数量大幅度上升，同比增幅 414%。从 ESG 产品发行来看，目前国内 ESG 产品主要以公募基金和银行融资为主，占比高达 80% 以上，2021 年新成立的公募基金有 62 只。2021 年 12 月 3 日，新浪财经 ESG 评级中心发布了中国企业 ESG 排名前五百强的企业名单，其中交通运输业上榜了 22 家，推动了适合中国国情的 ESG 评价标准建立。

### 3 “双碳”标下交通运输业绿色金融发展存在的障碍

#### 3.1 较大资金缺口

交通运输业的低碳转型离不开资金的支持，虽在过去的一年间，我国绿色信贷金额大幅度增加，但相比中国实现“双碳”战略所需投融资要求约 150-500 万亿元人民币，还有巨大的上升空间。中国实现碳中和目标需要长期、稳定、大量的资金支持。考虑到“双碳”目标近 40 年的时间跨度，且中国 M2 增速放缓，未来几十年资金流入减碳领域是否能达到要求还有不确定性。我国交通运输业想要绿色转型，在新能源电池方面的研究必不可少，无论是公路运输还是船舶运输，都需要将动力来源从传统的汽油转向电池。而且除了前期的投入，充电桩的建设以后后期新能源汽车、船舶等的售后维护也不可或缺，整个产业链的发展都需要资金，技术的突破和创新也离不开资金的支持，这也要求绿色金融对“双碳”的支持更加的稳定，而且还需进一步提高资金供给。

#### 3.2 绿色金融政策及管理不完善

绿色金融虽逐步出台了一些文件，但以规范性文件为主，很少将监管落实到法律层面，如《绿色信贷指引》和《绿色贷款专项统计制度》。深圳市的监管部门在 2021 年 3 月颁布了《深圳经济特区绿色金融条例》，将法律层面首次引入到绿色金融的规范中，但由于是地方颁布，对于全国其他地方还是缺乏约束性。对于交通运输业绿色项目来说，面临着初期投入成本较高，后续资金流的不稳定，项目回收期长等一系列的风险问题，

但金融机构往往只能在绿色金融产品上做一些局部的创新，很难全程监测运输行业绿色项目的经营风险，流动性风险，对于气候风险，环境风险的识别与把控程度有限，管理存在一定的局限性。

#### 3.3 绿色金融发展不平衡

从整个国家的地域来说，发达地区的绿色金融活动更多，投资者也更能够接受，政府和企业对环境保护的重视程度也更高，会将大量的资金投入新能源汽车等交通运输业的技术研发中，而我国中西部地区的绿色金融发展水平要明显低于东部地区<sup>[3]</sup>。自从开始绿色金融改革试点及碳排放权试点，虽说促进了我国绿色金融的发展，但试点地区绿色金融整体的发展也比非试点地区更强势，绿色金融基础配套设施也该更加完善，造成了区域绿色金融发展不平衡的局面。

#### 3.4 缺乏全球一致性标准

在绿色债券国际化的进程中，避免不了外国投资者身影的出现，然而在国内市场上与国际上对绿色资金的去向要求的严格程度有所差异，国际上要求绿色债券至少 95% 的收益要投向绿色项目，而在我国，国家发改委只将该要求定为 80%，沪深交易所则更低，只有 70%。由于缺乏与全球原则的一致性，任何特定的绿色认证计划的价值仅局限于本地投资者。当外国投资者投资我国交通运输绿色债券时，又需要重新评估，这会进一步打击他们的交易意愿。全球一致性的标准，能够打破国外投资者与国内投资工具之间的壁垒，能够帮助交通运输企业更高质量地募集到绿色资金。

### 4 “双碳”目标下绿色金融发展的对策及建议

#### 4.1 完善信息披露机制

目前，明晟（MSCI）ESG 指数发展时间最长，体系更为完善，MSCI ESG 评价体系主要分为环境、社会、内部治理三个领域，这对我国 ESG 评价管理机制建设有一定的参考价值。如今，我国也建立了中证指数 ESG、华证 ESG 等，但并未有统一的评价体系，评估较为分散化。除此之外，虽然 ESG 披露率逐年上升，但也只达到了约 25%，披露情况并不十分理想。汽车、休闲服务、计算机、机械和电气行业，只有不到 20%。

日本《环境报告书指南》要求上市公司披露环境信息，包括具体的环保措施等，还需披露历史的环保信息及对未来的对策。但对我国大多数交通运输业企业来说，是否披露 ESG 指数由企业内部决定，并无强制要求，

监管部门目前只重点针对高污染行业，我国整体信息披露工作还须进一步加强。随着披露机制的完善，一些正在观望的投资者也会进入到交易体系中来，这一部分投资者将会提供很大一部分的资金供给，有利于我国交通运输业绿色金融更平稳快速地发展。

#### 4.2 增加碳市场活跃度

我国碳试点市场已经覆盖 20 多个行业近 3000 家单位，但碳排放权市场开市以来，进行交易的都是重点排放单位，对于交通运输业来说，主管部门并没有让投资机构以及相关个人进入这个市场，这也导致碳交易活跃度不足。

截至 2021 年 11 月底，参与碳交易的企业也只有近 120 家，这说明多数企业对于碳交易的态度还是相当谨慎的。相关负责人需尽快制定不同的标准，分步让更多的满足要求的企业及投资机构甚至个人加入到碳交易的市场中来，以提升市场的活跃性及交易效率，更好地发挥碳排放权交易市场的定价作用，发挥市场化效用实现减碳。

#### 4.3 推出多元化绿色金融产品

碳市场需进一步加强碳金融及衍生产品创新，尤其是期货产品。目前我国碳市场还是以现货交易为主，而碳期货却是国外的主要市场，占到了全部碳市场交易的 80%，欧盟的配额交易占到了全球总量的四分之三以上，这其中大多数也是期货交易。这主要是因为期货交易能更好地帮助投资者规避风险，也满足大部分投机交易者的需求，这也说明我国还需加大交通运输行业期货衍生品的推出力度。除此之外，在现有交通运输业绿色债券的模式上要积极创新，如蓝色债券、“碳中和”专项债券等，我国碳市场需进一步完善适合交通运输企业和不同投资人群体的多元化的绿色金融产品和服务。<sup>[4]</sup>

#### 4.4 完善法律法规 加大监管力度

一些发达国家，比我国更早的探索绿色金融的发展，如欧盟通过委员会统筹，特别成立高级专家组和技术专家组来制定绿色金融政策，并由三大监管机构共同监管；英国和加拿大也成立了专家组；澳大利亚成立可持续金融倡议组织。早在 1969 年，美国国会通过《国家环境政策法》，标志着环境保护的重心从事后治理转入到了事前预防，紧接着又颁布了《清洁空气法案修正案》、《21 世纪金融行动原则》等法案来明确企业需要承担的环境保护的责任，将环保意识投入了市场经济中。欧盟也发布了《可持续金融分类方案》，韩国发布

《绿色贷款原则》等来规范金融机构和企业的绿色金融行为。为了我国的绿色金融能够进口迈出国际化步伐，在这些地方是需要向发达国家学习经验。<sup>[5]</sup>

完善相关金融产品的法律法规，制定出全国范围的法律性文件，并且安排设定的机构进行监督。如：出台一系列绿色保险相关的交通运输业规范性文件，扩大化涉及的险种；对于已发行的交通运输绿色债券，要定期核查其是否“名副其实”，减少“漂绿”现象。加大碳价调控力度，缓解碳价暴跌，解决碳配额过剩的问题。如今各省市碳金融市场准入门槛因为管理的差异性有较大不同，标准相对独立，这不利于碳市场的长期发展。我国碳市场需发挥政府部门、交易所、及社会公众三位一体监督格局，建立更加完善监管体系，以帮助碳市场更快更稳地发展。

## 5 小结

环境与气候的问题迫在眉睫，经济的快速发展不能以牺牲环境为代价，在经济发展的同时，利用经济发挥的作用，使用好绿色金融工具，不仅能够更好地促进交通运输行业的低碳转型，也能对环境保护做出极大的帮助。随着双碳目标的出现，绿色金融的发展更是到了前所未有的高度，但并没有达到完全成熟，对于交通运输业来说，利用好绿色金融的能力，能够助力“双碳”目标的实现。

#### 参考文献：

- [1] WANG Y, ZHI Q. The Role of green finance in environmental protection: two aspects of market mechanism and policies [J]. Energy procedia, 2016 (12):311 — 316.
- [2] 黄雅迪, 陈泽生. 我国交通运输业碳排放的典型特征辨析 [J]. 交通与运输, 2022, 38(01):69-73.
- [3] 孙杰光. 吉林省经济振兴的绿色金融支持研究 [J]. 吉林金融研究, 2021(5):1 — 4, 10.
- [4] 温丽雅, 张丽娟, 金思甜, 姚诗汝, 董文杰. 我国交通运输业绿色低碳发展对策 [J]. 交通节能与环保, 2022, 18(01):1-4+8.
- [5] 李治国, 吴茜. 山东省交通运输业低碳化发展评价与优化研究 [J]. 甘肃科学学报, 2021, 33(01):140-146.