

聚焦全国碳排放权交易市场

全国碳交易市场上线在即 多路资金卡位悄然布局

■本报记者 赵子强 张颖 姚尧 见习记者 任世睿

备受关注的全国碳排放权交易市场正在进行最后冲刺。6月3日,在虹桥国际经济论坛专题对话活动上,上海环境能源交易所股份有限公司相关人士表示,当前全国碳排放权交易市场已基本满足上线要求,根据主管部门的工作部署,预计近期启动上线交易。

而近期,资本市场中碳交易概念股频频发力,让投资者急于一探究竟。什么是碳交易?碳交易市场投资前景如何?如何投、投向哪里等实操层面的问题,成为不少投资者关注的重点。

为此,《证券日报》研究部从宏观面、市场面、资金面、机构面等角度入手,进行深入采访和探讨,以飨读者。

全国碳排放权交易市场 上线进入倒计时

全国碳排放权交易市场(以下简称“碳交易市场”)上线,已进入倒计时。6月3日,上海环境能源交易所副总经理李瑾表示,“在这个月,交易所正在做最后的一些准备,保证碳交易顺利上线。”

近期,中国生态环境部新闻发言人刘友宾表示,按照《碳排放权交易管理办法(试行)》等有关要求,已组织有关单位完成上线交易模拟测试和真实资金测试,正在组织开展上线交易前的各项准备工作,拟于今年6月底前启动全国碳市场上线交易。

对此,华宝证券表示,全国性碳排放交易市场建设进程逐步推进,碳交易市场将从区域试点阶段转变为全国交易阶段。碳交易市场的建立,一方面有利于高排放企业通过节能减排技术降低碳排放,排放配额的市场化交易手段为其提供安全排放动力及经济性支撑,另一方面可再生能源企业也将受益于自愿核证机制的推广,通过CCER交易实现企业价值重估,同时全国碳交易市场建设初期对于相关系统建设需求较大。

接受《证券日报》记者采访的建泓时代投资总监赵媛媛表示,碳交易市场的出现,将使得资源向低碳行业、低碳技术倾斜,减少经济发展对传统能源的依赖,有助于经济可持续发展。

华辉财富投资总经理袁华明对《证券日报》记者表示,碳交易市场会使得碳排放的外部环境成本逐步在企业内部成本化,进而推动相关产业的节能减排和转型升级。

从市场规模来看,刘友宾在发言中提到,中国碳排放覆盖排放量超过40亿吨,将成为全球覆盖温室气体排放规模最大的碳交易市场。此前生态环境部应对气候变化司司长李高透露,2011年以来,我国在7个省市开展了碳排放权交易试点,截至

今年3月份,共覆盖20多个行业,近3000家重点排放企业,累计覆盖4.4亿吨碳排放量,累计成交金额约104.7亿元。

李瑾透露,发电行业2200多家重点排放单位将最先被纳入全国碳交易体系,建材、钢铁、化工等其他重点排放行业将逐步被纳入。

中国碳交易市场上线后,将会对各行各业产生不同影响,分析人士纷纷表达了对碳交易风口的种种预测。赵媛媛认为,对高碳行业而言,比如火电、钢铁、电解铝等,其产能将逐渐收缩,推升相关产品价格并提升使用碳捕捉技术行业龙头的规模经济效益。对低碳行业而言,包括上游的光伏风电、森林碳汇,中游的余热利用、金属回收、氢能、电炉炼钢、碳捕捉、智能电网,下游的碳核查、碳交易等,都将在这个过程中受益。

袁华明认为,从节能减排的角度看,新能源产业是最直接和最大的受益者。碳交易市场有望加快新能源替代传统化石能源、新能源汽车替代传统燃油车的步伐,新能源汽车、光伏、风电、核电等产业因此获益。这几个产业普遍具有成长空间大、产业链长、产业带动作用突出的特点,相关产业的上游和下游也会因此持续受益并加快发展步伐。另外,碳成本显性化会提升环保产业需求,环保产业中长期受益。

“需要注意的是,落后产能的淘汰会导致行业集中度提升,行业龙头受到的冲击相对较弱,甚至还有阶段性受益的可能性。”袁华明表示,从产业升级的角度看,钢铁、有色、化工等高碳排放行业会出现转型升级提速和行业内部结构变化的情况。资本和先进产能占优的企业有望获得更快发展,抢占更多市场份额;缺乏技术储备和特色的企业则承压,成为淘汰和整合的对象。

逾三成碳交易概念股 获机构“点赞”

“碳交易本质上是一种金融活动,其核心是通过市场来解决碳排放问题,让生态环境变得更有价值。在‘碳中和’大背景下,碳交易成为一个非常重要的手段,也是‘碳中和’行动中的重要一环,因此长期看好碳交易概念股的投资价值。”接受《证券日报》记者采访的私募排排网研究员刘文婷表示。

《证券日报》记者根据同花顺数据统计发现,4月份以来,碳交易概念股共有8家公司被机构密集走访,被机构调研公司家数占行业内成份公司家数的比例达25.81%。从参与调研的机构家数来看,上述8家碳交易板块上市公司中,协鑫能科、中泰化学、海油发展、金融街等4家公司接待调研机构家数均在10家及以上,分别为22家、14家、10家、10家。

各大机构在密集调研摸底碳交易概念股上市公司后,不断对优秀公司“点赞”。

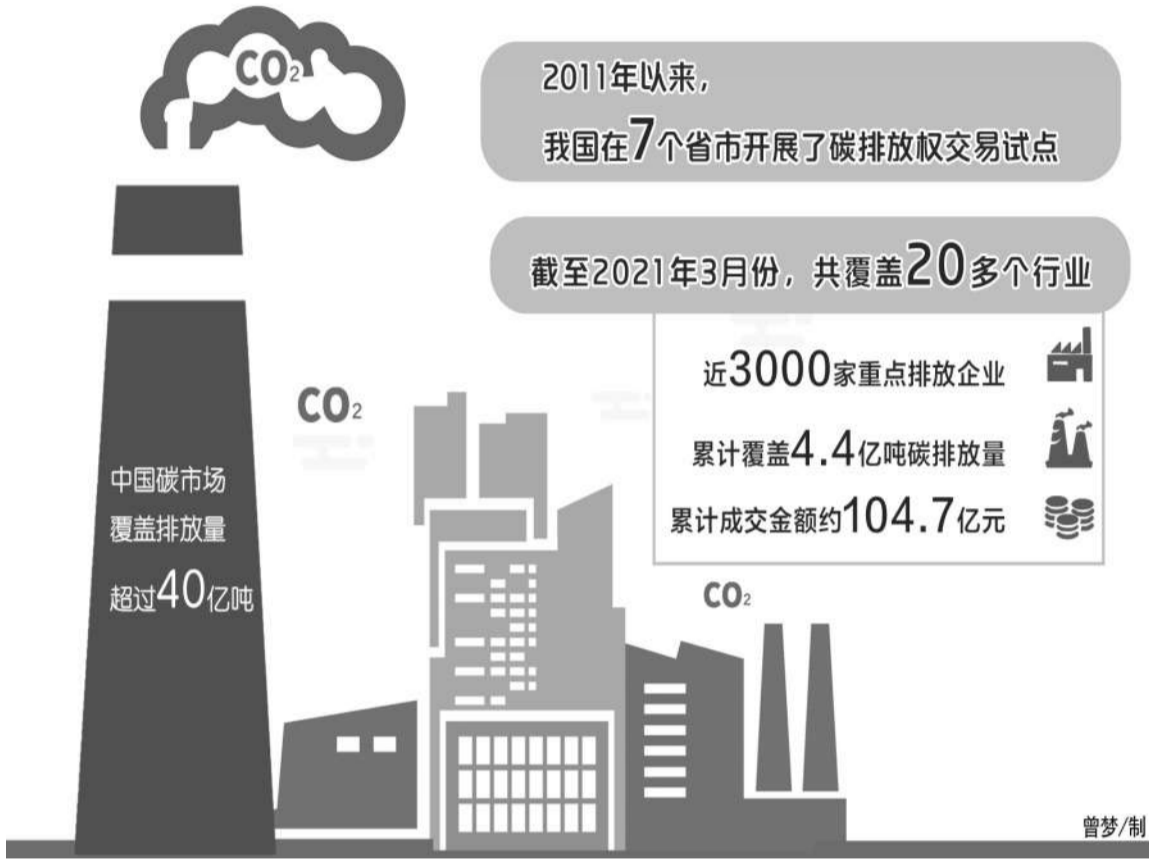
记者统计发现,在31只碳交易概念股中,机构近30日内给予“买入”或“增持”评级的个股达到10只,占比逾三成。其中,四川路桥、海油发展、中国电建、太阳能、云铝股份、中钢国际等6家公司期间机构看好评级次数均为2次。

安爵资产董事长刘岩对《证券日报》记者表示,“预计2021年,我国碳交易市场成交量或达到2.5亿吨,为2020年各个试点交易所交易总量的3倍。从中长期来看,碳交

易市场上线后,对于碳交易上下游产业形成利好,对需求方来说,成本的提高会加剧行业资源集中,有利于行业龙头做大做强;对于供应方来说,额外增加的碳交易收益将极大提高业绩水平,龙头企业有望实现超额收益。”

提及碳交易概念板块的后市投资机会,国泰君安证券研究团队表示,碳交易将改善垃圾焚烧公司盈利能力以及现金流,长期提升垃圾焚烧行业天花板;首先,碳交易将会为垃圾焚烧公司带来额外的收益和更多现金流,除在一定程度上弥补国补退坡影响之外,还可以通过交易或者配套的绿色金融政策改善现金流;其次,2019年,填埋和焚烧在我国城市生活垃圾处置中的比例分别为45%、50%,碳减排的约束也将进一步降低垃圾填埋的比例,焚烧工艺的渗透率有望提升至更高水平,带动行业天花板进一步提升。“碳中和”利好新能源运营商,环保板块重点推荐垃圾焚烧领域龙头股。

首创证券环保行业策略分析师邹序元则指出,碳交易市场渐行渐近,碳排放权交易是生态环境价值的体现,也是未来一段时间“碳达峰、碳中和”行动的核心工作。以数字化和信息化为载体的智慧环保将深度赋能碳市场与碳交易。智慧环保是优质赛道,且处于行业生命周期中的快速成长期,相关公司将享受市场爆发的红利。



逾四成碳交易概念股 二季度以来跑赢大盘

受碳交易领域相关消息的持续刺激,4月份以来碳交易板块震荡上行,截至本周五(6月4日)收盘,东方财富碳交易指数累计涨幅1.84%,期间最高涨至1248.17点。尽管5月28日以来碳交易指数有所回落,但是并未对上趋势造成实质性影响。

个股方面,同花顺数据显示,4月份以来,截至本周五收盘,碳交易板块31只个股中,有15只个股期间实现上涨,有13只个股跑赢同期上证指数(涨4.13%),占比达41.94%。

其中,岳阳林纸、华银电力、中钢国际、长源电力等4只个股表现强势,累计涨幅分别为58.70%、56.39%、46.74%、43.44%;云铝股份、闽东电力、华自科技、四川路桥、巨化股份、德展健康等6只个股累计涨幅均超10%;此外,华银电力和长源电力等2只个股在此期间涨停天数居前,分别涨停10天、9天,岳阳林纸、中钢国际、闽东电力的涨停天数均为6天。

对于碳交易板块二季度以来的市场表现,私募排排网研究主管刘有华对《证券日报》记者分析称:“4月份以来,碳交易板块延续了一季度的火热走势,并且板块指数突破了年内新高。从背后的逻辑讲,

碳交易板块的投资重点在于清洁能源,以及相关材料研发领域。叠加政策刺激,导致4月份以来板块指数大幅上涨。”

接受《证券日报》记者采访的金融资产管理董事长龙源表示,“按国家安排,全国碳排放权交易系统即将上线启动,从而刺激了碳交易相关板块的上涨。特别是6月份以来,随着全国碳排放权交易系统启动运营的临近,相关光伏、风电等清洁能源板块轮动上涨。”

再从总市值角度看,同花顺碳交易板块最新市值达到5898.14亿元,31只个股平均总市值187.24亿元。其中有2只个股的总市值超500亿元,中国电建以595.13亿元的总市值位居首位,深圳能源紧随其后,总市值为515.23亿元;此外,云铝股份、大唐发电、国网英大、四川路桥、长源电力、巨化股份、海油发展、中泰化学和金融街等9只个股总市值均超200亿元。

从估值角度看,碳交易板块中,最新市盈率低于20倍的有11只股票,包括中钢国际、太阳能和海油发展等。

刘有华向记者分析称:“从市值来看,碳交易板块普遍市值不大,以中等市值个股为主,目前整

个板块总市值不到6000亿元;从估值来看,板块经过大幅上涨后,部分个股估值较高,并不便宜,短期有回调的压力,中长期需精选个股;相较而言,清洁能源和碳交易中的新材料两个领域最有想象空间。”

受各种因素推动,碳交易板块正全面进入上涨周期。龙源说:“特别是一些新能源发电龙头企业,包括可再生能源(风电、光伏、水电与生物质能等)、垃圾处理类(垃圾焚烧和垃圾填埋)股票的价格可能出现翻倍行情,建议投资者在关注能源获取行业企业的同时,重视储能环节与传输环节企业,包括储能转型领域(新能源汽车和充电桩)相关企业,与碳监测相关企业也会长期受益于碳交易概念。特别是当碳交易相关企业被纳入碳交易系统后,将有更大投资价值。”

“目前我国已成为全球碳交易规模最大的市场之一,虽然碳交易价格整体偏低,但随着钢铁、水泥、石油、化工、建材、造纸、有色金属和民用航空等行业企业被纳入其中,‘十四五’期间,我国碳排放权交易市场的发展潜力将十分巨大。”龙源进一步介绍。

多路资金追捧碳交易概念股

“近日,碳交易板块全面进入上涨周期,主要是受到资金推动,短期投机的属性比较强,对于相关概念股应从基本面出发,选择业绩良好的新能源企业,碳交易作为催化剂对板块会形成长期利好支持。”接受《证券日报》记者采访的方信财富投资基金经理郝心明表示。

《证券日报》记者根据同花顺统计发现,6月份以来的4个交易日中,中国电建、海油发展、国检集团、维尔利等4只碳交易概念股均呈现大单资金净流入态势,期间合计资金净流入4222.19万元。

与此同时,备受关注的北上资金也在加仓布局碳交易概念股。6月份以来,四川路桥、巨化股份、协鑫能科、海油发展、大唐发电等5只概念股,期间受到北上资金净流入合计达8865.05万元。其中海油发展备受资金青睐,不但受到市场资金的热捧,同时也被外资加

仓,成为两路资金共同持有的个股。

对于碳交易板块的投资机会,中投证券资产管理部总经理潘绍敬告诉《证券日报》记者,力争2030年前达到碳排放峰值、2060年前实现碳中和,是A股市场上最确定的中长期高速发展的行业赛道之一。而且去年以来新能源汽车产销量持续保持快速增长,上下游产业链都受到实实在在的支持,在长期有政策支持、中期有较高业绩增速、短期市场轮动的情况下,继续逢低把握相关个股机会仍是上策。

“虽然全国碳市场交易首批仅纳入2225家发电企业,不过,在未来碳市场建设逐渐成熟的情况下,将最终覆盖发电、石化、化工、建材、钢铁、有色金属、造纸和航空等八大行业。”华宝证券表示。

对于公用事业、钢铁、建材、交运和化工等高碳排放行业来说,能否受益于碳交易取决于企业碳减

排的能力。分析人士认为,行业龙头一般兼有产能及技术优势,通常具备更高的减排能力,因而也将相对更受益于碳交易市场。

龙源富泽资产管理部总经理陈轶也对《证券日报》记者表示,碳交易概念股很多,有些是持有地方碳排放权交易公司股权,有些是在碳捕捉等方面有一些技术积累,此外还涉及到一些环保及新能源发电公司。进入6月份,随着时间节点的临近,可能会再次出现一些交易性机会。长期来看,在公司发展及业绩层面能有多大的体现,还需要进一步观察。

私募排排网研究员孙恩祥在接受《证券日报》记者采访时表示,碳交易市场开启在即,利好以新能源为代表的低碳产业发展,一方面新能源企业可通过碳排放交易获取额外收益来提升业绩,另一方面对新能源装机积极性有明显的提振作用。

欧洲市场跌出榜单 中国市场订单减半 特斯拉单日市值蒸发近2000亿元

■本报记者 龚梦泽

自4月19日特斯拉在中国遭遇“车顶维权”事件后,关于特斯拉质量问题的争议愈演愈烈。目前来看,安全事故、舆论压力直接影响了其在中国市场的销量。《证券日报》记者查阅发现,2021年4月份特斯拉销量环比下跌65.51%。其中,特斯拉的主力销售车型Model 3在4月份的上险销量为6431辆,首次跌破1万辆。

令特斯拉股价跌势加剧的另一个导火索,是瑞士信贷发布的一份最新报告。报告中称,特斯拉的全球市场份额已经从3月份的29%降至4月份的11%,这可能是该公司自2019年1月份以来占有率最低的一个月。

在一系列负面消息影响下,特斯拉股价持续疲软。截至6月4日,特斯拉股价下跌5.33%,报收572.84美元/股,市值一天蒸发310亿美元(约合人民币1990亿元)。相比今年1月份的高点,特斯拉股价已下滑36%,总市值更是蒸发超过3150亿美元(约合人民币20174亿元),目前总市值为5518亿美元。

新浪财经专栏作家林示认为,特斯拉的成功让汽车行业重新审视和重视电动车,但如今特斯拉正面临着前所未有的竞争局面。对比今年和去年的收益会发现,特斯拉在出售碳排放信用额度方面的收益远高于自身业务带来的收益。未来随着信用额度的枯竭,其汽车业务将面临更大的盈利压力。

中国市场5月份订单减半 特斯拉“焦虑”渐升

据乘联会数据显示,特斯拉今年4月份在华销量为11954辆,环比下跌65.51%。其中,特斯拉的主力销售车型Model 3在4月份的上险销量为6431辆,环比下跌73.75%,这也是Model 3上险销量在今年首次跌破1万辆。

另有消息称,特斯拉5月份在华订单较4月份减少了近一半。据悉,特斯拉在中国的月度净订单从4月份的超过1.8万份降至5月份的约9800份。据瑞士信贷发布的报告显示,特斯拉在全球电动汽车市场的份额也出现下降,由3月份的29%骤降至4月份的11%。

然而在此期间,全球电动汽车销量增长并没有放缓,电动汽车在全球的普及仍在继续。数据显示,4月份全球电动汽车销量占全球新车总销量的6.1%,增速远超2020全年。而特斯拉在美国、欧洲市场的市场份额正逐渐被福特Mach-E、大众ID.3等车型蚕食。

此外,近来特斯拉还连续上演召回事件,继6月2日召回近6000辆电动汽车之后,特斯拉6月3日又在美宣布两起新的召回,涉及约8000辆电动车。同时,我国国家市场监督管理总局网站在6月3日发布消息称,特斯拉在华召回700余辆进口Model 3汽车。

德国建厂屡次遇阻延期 欧洲市场已落后大众

相较于在中国市场上的一骑绝尘的销量表现,特斯拉在欧洲市场上日渐陷入短兵相接的阶段。为此,在欧洲建立一个本地制造基地成为特斯拉今年的首要任务。

据《证券日报》记者了解,特斯拉柏林超级工厂是特斯拉的第4座超级工厂,另外3座分别是位于上海的超级工厂、位于内华达州的超级电池工厂,以及位于纽约水牛城的超级工厂。然而,与上海特斯拉超级工厂一年内建成并投产相比,德国特斯拉超级工厂的建设进度却慢了许多。

相关资料显示,特斯拉柏林超级工厂位于GVZ Berlin-Ost Freienbrink工业园区附近,于2020年开始建设。工厂原定于2021年7月份投产,但由于过度砍伐森林,影响蛇、蝙蝠冬眠和未支付安全押金等方面的问题,该工厂的施工多次暂停,从而导致投产时间延迟。

除此之外,多家机构还在调查工厂建设过程中特斯拉是否违反了有关最低工资、工作时长、工作环境等方面的法律法规。

这也引起了特斯拉方面的不满。此前,特斯拉痛批德国当局,称其冗长的审批程序与建厂项目的紧迫性不符,已严重拖延特斯拉的建厂进程。而今,因为项目迟迟不能推进,马斯克之前放出的“2021年7月1日投产”的豪言壮语,大概率将会爽约。

事实上,马斯克急于柏林超级工厂投产,与特斯拉在欧洲市场的战略布局以及竞争环境的变化有关。由于没有欧洲本土化工厂,目前特斯拉在欧洲出售的车辆,都是从美国、中国上海工厂出口而来。即便电动车可以享受欧洲各个国家地区的推广补贴,但是因为进口车税费的存在,特斯拉价格并无优势可言。

记者查阅4月份欧洲新能源车销量榜单发现,大众ID.4、ID.3以及福特Ford PHEV分别位于榜单前三位,而特斯拉Model 3在欧洲只交付了1244辆,与3月份28184辆的交付量相比,下跌了95%,未能挤进前二十位。

林示称,“过去特斯拉能在欧洲市场实现高速增长,很重要的一个因素是欧洲市场缺乏相对应的抗衡产品。当欧洲车企巨头在新能源赛道上开始倾注全力时,特斯拉就会面临从生产体系、品牌影响,到销售渠道、售后服务的全方位挑战。”