

# 金融机构“碳”路两周年：由试点向深度参与全面转型 规范化绿色金融标准仍有待建立

■本报记者 李冰 余俊毅

“十四五”画卷已然铺展，一幅更高质量、更有温度、更富活力的发展图景跃然纸上。从“绿水青山就是金山银山”到2035年基本实现美丽中国建设目标，绿色发展成为中国经济高质量发展的新引擎。

9月22日，是“双碳”目标提出两周年。对于服务于实体经济的金融业来说，这也是一场渐进式的变革，金融机构在其中由试点向深度参与全面转型。

站在两周年的节点上回顾，金融机构“碳”路情况如何？面向未来，金融机构又该如何以更高质量的金融服务助力实现“双碳”目标？

## 绿色金融产品 全面开花

随处可见“低碳小知识”、“节能小贴士”，这是《证券日报》记者走访上海消费金融北京办公地点的直观感受。“电源随手关，低碳又环保，已经形成了习惯。”公司工作人员对《证券日报》记者表示。

记者注意到，马上消费金融北京办公地多处设计张贴了“低碳办公”专题宣传标识，时时提醒员工形成“低碳办公”习惯；物资循环利用使用，减少一次性用具，倡导打印纸双面、黑白打印等。同时，在宣传屏上也滚动显示相关实时数据，包括减排总量、绿色消费余额、绿色信贷情况、电子合同凭证（全线上无纸化服务）等。

记者与多家机构的工作人员交谈发现，培养员工绿色低碳环保意识已成为很多金融机构的共识。而这仅是两年来金融机构“碳”路的剪影。

两年来，金融机构持续发力，掀起了一股“逐浪”绿色金融的热潮。商业银行、信托机构、消费金融公司等积极支持“双碳”目标，绿色信贷、绿色债券等规模不断增长。

根据中国银行业协会公布的数据显示，截至2021年末，银行业金融机构本外币绿色贷款余额15.9万亿元，新增3.86万亿元，同比增长33%。就国有大行而言，截至2022年上半年，国有六大行绿色信贷余额已突破10万亿元大关。其中，工行绿色信贷余额突破3万亿元，达3.49万亿元，规模排名居首；建设银行、农业银行、中国银行、交通银行、邮储银行绿色贷款余额分别为2.41万亿元、2.37万亿元、1.73万亿元、5.741.37亿元、4336.71亿元（大部分机构较上年末增长超20%）。

绿色债券方面，根据中国银行业协会公布的数据显示，2021年境内绿色债券发行量超过6000亿元，同比增长180%，余额达1.1万亿元。

在中央财经大学证券期货研究所研究员、内蒙古银行研究发展部总经理杨海平看来，“作为资源配置的重要中介，金融机构发展绿色金融体现了宏观金融效率与微观金融效率的统一。就宏观金融效率而言，可以引导更多资源向绿

色发展方向聚焦。就微观金融效率而言，能够更好地管理环境与社会风险，优化自身业务结构。”

另据Wind数据显示，除银行机构外，信托、券商、基金也在绿色金融领域发力布局。截至目前，基金公司发行了263只ESG投资基金（未合并A/B/C/H），总规模突破2600亿元。除公募外，券商资管也在试水ESG产品。截至目前，由证券公司发行的ESG主题存续集合资管计划已有8只（分级产品分开统计）。

“向‘双碳’目标迈进的过程，也是金融行业转型升级的过程。未来金融机构会服务更多的绿色生态行业，支持低排放、低污染、低耗能行业大力发展。”萨摩耶云科技集团首席经济学家郝磊对《证券日报》记者表示，绿色金融体系的构建和转变，仍需要通过一系列顶层设计来推动。

## “双碳”目标 嵌入业务全流程

两年来，金融机构在助力“双碳”目标实现方面成绩斐然。从“三大功能”“五大支柱”的绿色金融发展思路确定，到新版绿债目录发布，再到碳减排支持工具出台，绿色金融顶层设计逐步清晰。进入2022年，绿色金融发展驶入快车道，“双碳”目标正嵌入金融机构业务全流程。

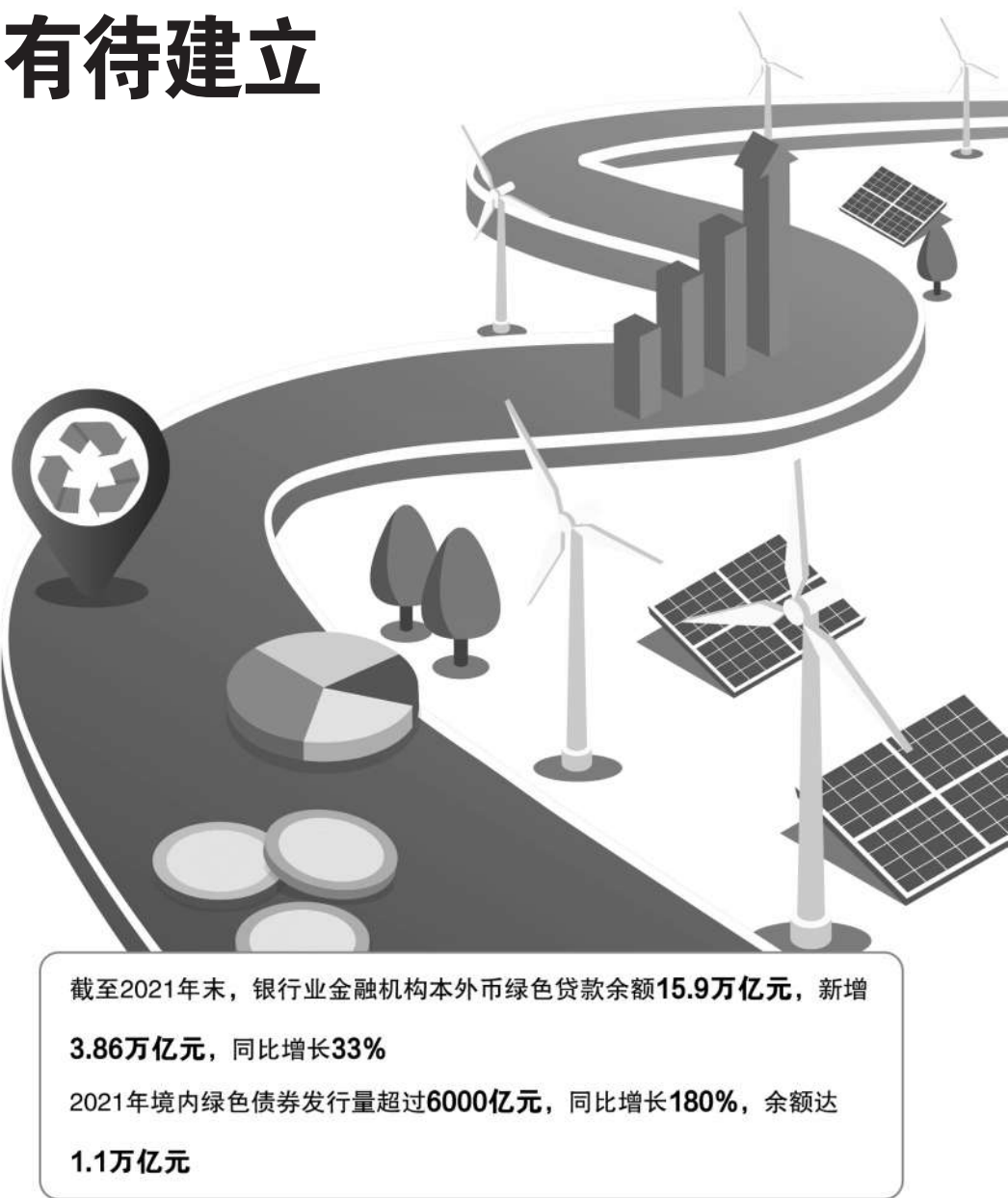
记者走访了解到，不同金融机构正根据自身特点积极助力“双碳”目标实现。例如，有银行从线下网点做起。不久前，兴业银行天津分行营业部获颁《碳中和证书》，成为天津市首家股份制银行碳中和营业网点。

兴业银行相关负责人对《证券日报》记者表示，“早在2007年，我们就开始研究国际碳市场，独立开发碳资产评估工具，在全国率先推出了涉及碳交易前、中、后国际碳金融综合服务。”

“就可持续发展而言，仅仅依靠产业转移实现碳达峰、碳中和是不够的，碳中和战略在本质上是一场关于低碳技术、业务全链条变革的生态革命。”某机构相关负责人向《证券日报》记者表示，目前很多机构都已经意识到，实现“双碳”目标不可能“毕其功于一役”，越来越多的机构将绿色金融发展纳入顶层设计，然后由点及面打通至业务的全流程中。

平安银行方面向记者透露，目前已成立了由行长担任主任的绿色金融办公室，并设立绿色金融事业部一级部门，将绿色金融作为一项产业长期发展；另据五矿信托透露，其已正式开启ESG授信评审评价机制，并将ESG理念引入信托项目评审流程。

以网商银行、百信银行等为代表的互联网银行则更倾向于通过科技手段参与其中。例如，网商银行已构建出一套数字化驱动的绿色评级系统，系统自动完成对小微主体的绿色认定，进而完成相关绿色贷款的审批，截至2022年上半年，累计支持超过400万小微经营主体获得绿色评级。



崔建岐/制图

是商业银行以服务实体经济为根本宗旨，利用金融科技服务于绿色低碳发展必将成为一种趋势，绿色银行与数字银行的一体化推进必将成为一种趋势。

仔细剖析目前金融机构的“双碳”业务不难发现，诸多产品不仅帮助中小企业解决融资难、融资贵问题，而且可以促使中小企业加大绿色低碳转型投资力度，着力推动脱碳减排，可谓“一箭双雕”。未来助推绿色低碳发展，绿色金融大有可为。

展望未来，金融机构该如何以更高质量的金融服务助力实现“双碳”目标？微众银行相关负责人告诉《证券日报》记者，数字金融亦可以助力“双碳”目标的达成。过去，不少银行已将绿色可持续发展理念融入日常运营之中，逐步探索实现业务流程的数字化和无纸化，并尝试从根源上实现绿色环保。

## 绿色金融 仍有巨大探索空间

两年来，监管支持政策密集出台。2021年4月份，央行等三部门联合发布《绿色债券支持项目目录（2021年版）》；2021年7月1日起，《银行业金融机构绿色金融评价方案》正式施行；2022年6月份，银保监会印发《银行业保险业绿色金融指引》，进一步推动各项绿色金融政策落地见效……

虽然当前我国绿色金融呈现蓬勃发展态势，但我国在低碳转型过程中仍面临多重挑战，需要谨慎把握其中风险，加强前瞻性研判，从而使绿色金融行稳致远。

有业内人士向《证券日报》记

者坦言，“如何既要绿色低碳又要能源安全？如何依托专业化管理平台构建市场化、规范化的绿色投融资体系，建立规范化绿色金融标准等，这些问题都是需要金融机构深思熟虑的。”

“金融机构实现‘碳中和’仍然面临挑战。”北京鑫科金融发展研究院执行院长甘玉涛对《证券日报》记者表示，一是创新不足；二是仍有“假绿色”存在，当前绿色金融标准在分类、信披与压力测试等诸多方面存在短板；三是碳核算整体标准不统一，业内尚未形成公认的统一标准，还未建立全国性的碳核算体系，碳价计算的精确与否，直接关系到后续金融工具应用与产品创新开发工作。

“当前我国绿色金融各领域蓬勃发展，但也不应该注意到，参与的市场主体并不活跃，体现在碳交易市场热度不及预期。”清华大学经济管理学院金融系副教授、清华大学中国金融研究中心副主任黄凯对《证券日报》记者表示，当前金融机构“碳”路仍处于探索阶段，需要更积极的出台、调整相应法律法规，以达成更灵活、更符合市场需要的监管体系，从而促进各方参与，更好的服务我国减碳事业。

零壹财经研究院院长于百程对记者表示，“目前绿色金融相关的‘监管沙盒’仍处于探索阶段，绿色金融体量和程度较低，大规模的商业应用仍难以实现，绿色金融仍有巨大的探索空间。随着云计算、区块链、人工智能、大数据等创新科技在绿色金融领域的持续渗透，科技将在绿色金融发展过程中成为越来越重要的力量，助力绿色金融实现精细化、多元化发展。”

## 各路玩家纷纷入局网约车行业 自营模式和聚合模式哪种更香？

■本报记者 许洁

近日，美团打车在上海正式接入腾讯出行，引发业内关注；9月21日，网约车头部阵营的T3出行宣布与轻舟智航在苏州联合启动Robotaxi（自动驾驶出租车）的公开运营，将自动驾驶技术运用于网约车平台。

一时间，沉寂许久的网约车市场热闹起来。易观数据显示，在刚刚过去的8月份，网约车行业订单量创下新高，各路玩家也纷纷布局，不仅网约车企业在积极扩大经营区域，造车新势力“蔚小理”与通信巨头华为等也纷纷涉足其中。

一位从业者对《证券日报》记者表示，“尽管新入局者众多，但行业里已经没有人再去追求规模，主要是资本市场不再看重，而投资者的投资逻辑也发生了变化，企业将重心都放在了盈利能力上，比如有些企业在招股书里不再突出用户规模，而是突出季度的盈利情况。此外，从监管层面来看，也不鼓励各家再去扩大规模；从C端用户来说，大家的使用习惯也已经固化。当下，最考验各个平台的是其流量变现能力，而这又体现在平台对司机是否有足够的黏性上。”

## 美团打车选择与腾讯出行继续合作

网约车发展进入新阶段，聚合打车平台备受关注。9月16日，美团打车宣布，继杭州、郑州、重庆之后，在上海正式接入腾讯出行服务平台。这是腾讯推出聚合平台打车模式以来的又一重要动作，双方将在网约车出行领域结合自身用户和运力优势开展新的探索。截至目前，腾讯的出行服务中已经包含了美团打车、T3出行、曹操出行、首汽约车等网约车服务商。

对此，美团相关人士对《证券日报》记者表示，“美团打车接入腾讯出行，为其提供了丰富的运力支持，平台之间的互联互通符合用户的利益需求，不仅增强网约车的服务保障能力，更能促进行业自律和规范发展。”据悉，美团打车目前是以自营网约车运力接入腾讯出行。在价格上，美团打车的起步价格相比其他平台也会优惠一些。

“美团打车之所以选择和我们合作，主要是看中两点，第一，腾讯出行服务是开放平台，开放平等接入各方运力，不下场做网约车运力，意味着所有的网约车运力都是腾讯出行服务的合作伙伴；第二，腾讯出行服务拥有微信生态海量的流量和精准的场景。”腾讯相关人士对《证券日报》记者表示，“腾讯出行服务会依托微信小程序生态，持续接入行业合规运力，帮助行业更高效的连接用户。”

易观分析近日发布的报告显示，8月份，中国网约车出行市场总体订单量达到了7.03亿单，环比上升1.1%，同比上升9.3%。美团打车由于大部分用户仍以美团App为主要入口，因此导致MAU较低。“事实上，美团自己做打车业务还是有点顾虑，不像高德。”上述从业者指出，“腾讯出行目前也只是在试水，进行了架构上的调整，但发展战略还不是很明朗，但到今年年底就会清晰。”

## 行业集中度或进一步提升

网经社电子商务研究中心数字生活分析师陈礼腾对《证券日报》记者表示，“网约车行业发展至今，已经形成了三种发展模式，第一类，纯自营出行平台，如滴滴出行、曹操出行、如祺出行、T3出行等；第二类，自营+聚合出行平台，如美团打车；第三类，纯聚合出行平台，如高德打车、百度地图等。”

聚合模式对于网约车服务商来说，可以把地图软件作为出行领域的流量端口，有助于解决流量问题，获得更多用户；而从聚合平台的角度看，缩减了运营方面的支出成本，助力自身实现流量变现，增加用户黏性反哺自有业务；对于用户来说，一站式打车服务也节省了时间和精力。

但聚合平台发展过程中也面临不少问题。“网约车信息聚合平台是否需要取得网约车平台经营许可、信息聚合平台与接入的网约车平台公司之间权利义务关系如何确定等，都是需要探讨的话题。”陈礼腾表示，“并且，对于平台来说，自营的长远价值更大，通过聚合平台获取订单，如果不能转换为品牌用户，最终还是为聚合平台打工。”

东高科技高级投资顾问揭冲对《证券日报》记者表示，“聚合平台基于庞大的流量优势，在用户拉新方面相对容易，但这类平台的流量留存相对较差，无法保障用户的乘车体验。自营平台凭借充足的运力、专业的司机服务，在合规和服务品质方面更容易赢得客户的信赖。”

揭冲表示，“目前除滴滴之外的其他网约车平台竞争力相当，未来网约车行业一定会朝着更加规范、更加健康的方向发展，所以无论是聚合平台还是自营平台，网约车市场的竞争一定是以合规性和服务质量为中心展开的。可以预期，各平台会共存发展，但行业集中度会进一步提升。”

而在经营模式上，自营模式和聚合模式也出现了深度交融的现状。

对此，揭冲认为，未来网约车市场很可能是采取混合模式发展，也就是聚合+自营模式。“从监管层面看，监管部门对于聚合平台的管理正在加强。强监管之下，会倒逼聚合平台和自营平台在合规性建设和品质服务方面投入更多的资源。将聚合平台的流量优势与自营平台的运力、合规及服务品质有效融合，是网约车市场更有前景的演变方向。”

当前网约车市场需求和运力供给大体处于平衡状态，但揭冲认为，由于网约车市场运力供给还在快速扩张中，未来很可能会呈现出供大于求的格局，且后续需求增速或会放缓。

上述从业者也指出，“网约车行业的接单入口其实已经开放了，未来会更加开放，而平台更应该关注司机的留存，因为订单的结算是要看司机在哪儿接的单，钱才会留在哪个平台。因此平台提升对司机的服务能力非常关键。”

# 国际油价“探了个底”扰动涉油企业 专家建议合理运用金融衍生品管理风险

■本报记者 王宁

近日，国际油价呈现大幅波动行情，WTI和布伦特期货价格相继跌至重要支撑位。截至记者发稿，布伦特原油主力12月合约勉强站稳90美元/桶关口，报收于90.61美元/桶；WTI原油主力11月合约报收于85.13美元/桶。

多位专家向《证券日报》记者表示，近期主导国际油价下探的主因在于宏观因素扰动较多，虽然供应偏紧利多因素有所支撑，但原油期价“探了个底”更多是对弱需求的高度担忧。对于涉油企业来说，

在国际油价大幅波动的情况下，应适当增加库存储备，并运用衍生品工具实现风险管理。

海外市场居高不下的通胀使得以美国为主的主要经济体仍有加息可能，这将进一步推升美元走势，进而对以原油为主的大宗商品期价进行打压。

中行期货投资咨询部研究员王莹向《证券日报》记者表示，美国8月份CPI数据超预期上涨，引发市场对美联储加息的担忧。“年内很难看到美国通胀掉头，大宗商品或将整体承压下行，原油仍有跌至80美元关口附近的可能。”

美国对遏制高通胀的决心势必对经济增长产生制约，当前美国经济增速放缓已成事实，在美联储继续加息预期升温下，海外市场原油资产对于其他资产持有者来说成本会更高。短期来看，国际油价多空矛盾主要集中在宏观面对需求的影响，和供应偏紧格局能否缓和，这是主导国际油价走势的主因。

方正中期期货首席石油化工研究员隋晓影告诉《证券日报》记者，海外市场货币政策收紧对经济复苏形成明显冲击，进而打击石油消费，当前全球地缘局势持续动荡，对国际油价形成一定支撑。

大有期货工业品分析师唐佩向《证券日报》记者表示，美联储加息预期持续升温引发市场对经济复苏的担忧加剧，而高利率则推升美元，原油资产对于其他资产持有者来说成本会更高。短期来看，国际油价多空矛盾主要集中在宏观面对需求的影响，和供应偏紧格局能否缓和，这是主导国际油价走势的主因。

国际油价的大幅波动令涉油企业生产经营风险加大，对于石油开采企业来说，油价下滑侵蚀利润，对于炼油企业来说则会降低原料采购成本。多位专家认为，油价的波动势必对涉油企业的生产经营产生一

定影响，应尽快采取措施管理风险，可通过期货市场联动避险。

“对于进出口贸易和物流企业来说，油价下跌将在一定程度上缓解经营压力，生产和运输成本将得到有效控制，订单情况有望改善。”唐佩表示，对于炼化加工企业来说，将对企业盈利造成影响，油价若持续下行，高成本库存将给企业带来资金流动性偏紧难题。原油供应困境目前尚未有效解决，涉油企业可根据生产经营和利润情况，适当增加库存储备，并合理运用期货、期权等金融衍生品工具，进行风险管理以平滑收益。