



施懿宸：新能源汽车行业绿色债券的现状与未来展望



文/新浪财经意见领袖专栏作家 施懿宸



引言

本文从碳排放总量逐年增加与环境承载力临近阈值的背景出发，关注新能源汽车行业绿色债券的发展及其对实现碳中和目标的意义。文章粗浅剖析了新能源汽车行业当前发展困境，以及新能源汽车行业绿色债券发行状况及其缩减原因等。并基于前文分析就后疫情时代新能源汽车行业高质量发展与行业绿色债券投融资提出建议和展望。

一、新能源汽车行业发展背景

面对因经济社会发展导致的碳排放总量逐年增加与环境承载力临近阈

值，越来越多国家意识到控制碳排放、保护生态环境的重要性，并将气候变化视为可持续发展重要议题。2015年12月12日，联合国195个成员国在联合国气候峰会通过《巴黎协定》以加强全球合作共同应对气候变化。根据《巴黎协定》拟定的“到本世纪末全球平均气温较工业化前水平上升幅度控制在 2°C 之内”的目标，全球需在2065年—2070年左右实现碳中和。我国作为全球最大碳排放国（2020年末占比32%），长期以来积极响应国际号召，注重履行大国责任。基于此，习近平总书记在2020年9月22日第七十五届联合国大会一般性辩论上提出了“二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值，2060年前实现碳中和”的目标。

新能源汽车是交通行业实现碳中和目标攻坚的关键要素。交通是我国三大主要碳排放来源部门之一，其中超过90%的碳排放来自于机动车。交通行业碳减排对于我国实现碳达峰、碳中和目标至关重要，而发展新能源汽车是交通行业实施节能减排的必由之路。相比于传统燃油车，新能源汽车二氧化碳、硫、硝排放更少，对于标准煤的使用能耗更少，除锂电池耗电外无其他能耗，符合交通行业应对气候变化、推行绿色发展的战略需要。

绿色债券可为新能源汽车行业提供有效融资手段。绿色债券的兴起为新能源汽车行业融资提供新选择，目前我国已成长为全球第二大绿色债券发行市场，创新产品不断涌现，行业涉及资本货物、运输、汽车与零部件等多个行业。作为一种新型融资手段，绿色债券的发行对新能源汽车企业扩大产能、改进技术等均有利好。与普通债券相比，绿色债券有更低的利

率，在融资成本上具有一定优势；除此之外，国家支持和鼓励绿色债券的发行和新能源汽车行业的发展，这使得新能源汽车企业发行绿色债券具有很大优势。目前在汽车行业，仅北京汽车和比亚迪已发行绿色债券，其他新能源汽车企业仍尚未发行绿色债券，新能源汽车企业发行绿色债券上一次发行已能追溯到 2019 年。因此，研究新能源汽车行业绿色债券发行现状、预测未来发展趋势，具有重要意义。

二、新能源汽车行业支持政策变化

新能源汽车在我国发展稳步增长、市场前景广阔。中国的新能源汽车产业是“863 计划”的 12 个重大项目之一，发展始于 21 世纪初，过去十年新能源汽车发展最为迅猛。截至 2020 年末，全国新能源汽车保有量达 492 万辆，同比增加 111 万辆，增长 29.1%，新能源汽车保有量占全国汽车总量的 1.75%^[i]，总量和占比都有明显增加。

新能源汽车行业作为一个新兴产业，在发展上离不开国家的政策支持。而在政策方面，从初期到现阶段是发生了很大变化的。根据财政部发布的我国新能源汽车产业政策来看，我国对新能源汽车的政策补贴，主要体现在税收优惠、资金支持、消费补贴、技术要求等方面。从趋势上来看，技术要求的门槛逐步提高，补贴的额度逐渐退坡。在这里，我们将其归纳为扶持性政策和门槛性政策。

从 21 世纪初期到 2015 年前后，我国对新能源汽车的补贴政策以“扶持性政策”为主。虽在后期提出退坡机制，但总体上来看补贴力度相当大。

2001 至 2008 年我国新能源汽车产业处于初期起步阶段，该阶段我国相关补贴政策和具体的财政拨款都较少，但已经把新能源汽车纳入发展规划。2001 年我国将其列入“863 电动汽车”12 个重大专项之一并投入 8.8 亿元用于技术研发。2006 年，“新消费税”对新能源汽车实施一定的税收优惠。2007 年，新能源汽车进入国家鼓励产业目录，新能源汽车多项标准相继出台。

第二阶段则是 2009 至 2015 年。这一阶段大量新能源补贴政策出台，新能源汽车产业实现爆发式增长。2009 年，国务院提出新能源汽车战略，新能源汽车至此上升为国家战略，同时国家投入 100 亿元用于支持产业化发展，并开始对私人购买新能源汽车以及多个城市的公共服务领域新能源汽车进行补贴。2012 年，我国开始对燃料电池车、插电式混合动力汽车和纯电动汽车等多种类型新能源汽车免征车船税，并设立超过 1000 亿元的专项补助资金。

从 2016 年至今，我国对新能源汽车的补贴政策以“门槛性政策”为主，补贴门槛提高，补贴力度也越来越小。

2016 年 9 月，包括深圳五洲龙汽车股份有限公司等多家新能源汽车企业被曝光存在骗取国家新能源汽车补贴的行为，补贴政策的负面效应开始被政府部门所重视，国家对新能源汽车补贴愈发谨慎，补贴门槛进一步提高。从 2014 年和 2015 年开始补助开始下降，并提出 2017 年开始实行退坡机制，根据节能减排效果等因素逐渐下降补贴，同时增加续航里程要

求。将以此为分界点，2014—2016 年分别下降 10%—20%，2017-2018 年下降 20%，2019-2020 年下降 40%，以倒逼新能源汽车企业的发展。过补贴政策的调整，2016 年 12 月，财建[2016]958 号文件（《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》）正式发布，补贴力度降低并细化了补贴标准，提高整车能耗要求和续驶里程门槛。同时，该文件还对中央和地方的补贴上限进行了规定，2019 年到 2020 年各类车型（燃料电池汽车除外）在现行标准基础上退坡 20%，地方财政补贴需要小于中央财政单车补贴额的一半。2018 年，我国提高对电池能量密度的技术要求，补贴门槛进一步提高。2019 年至今，补贴力度持续退坡，下降超过 50%。

三、新能源汽车行业发展问题分析

然而，在新能源汽车快速发展的同时，其作为一个新兴产业也面临着过度依赖国家政策支持和财政补贴等问题。此外，企业融资难、融资贵的问题在新能源汽车行业表现地也更为明显。

1、疫情致新能源汽车行业产销比下降

新冠疫情开始于 2019 年 12 月，据 wind 资讯相关数据，我国新能源汽车销量自新冠疫情开始后便大幅下降，尤其是 2020 年 1 月份，节能与新能源汽车销量相比去年同比下降 51.5%，2020 年新能源汽车的年产销比环比下降 8.75%，具体情况如下图所示。



图 1 2016-2020 年新能源汽车月销量情况

数据来源: Wind 数据库



图 2 2011-2020 年新能源汽车产销量情况

数据来源：Wind 数据库

此外，受新冠疫情影响，全国各企业停产停工，营销活动停止，再加上城市封锁等因素的影响，消费者对于新能源汽车的需求也被有所缩减。因此，新能源汽车从生产端到消费端的完整供应链受到了疫情的严重打击，行业发展受挫。

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_34290

