

# 信贷规模近21万亿 商业银行加速“碳”路

本报记者 王柯瑾 北京报道

按照党的二十大报告擘画的愿景,我国将广泛形成绿色生产生活方式,碳排放达峰后稳中有降,生态环境根本好转,美丽中国目标

## 国有大行成绿色信贷主力

今年以来,银行金融机构绿色信贷规模大增,在推动绿色转型方面的投入不断加码,“碳贷”发力明显。

在党的二十大报告中,“推动绿色发展,促进人与自然和谐共生”单独成章。报告指出,大自然是人类赖以生存发展的基本条件。尊重自然、顺应自然、保护自然,是全面建设社会主义现代化国家的内在要求。必须牢固树立和践行绿水青山就是金山银山的理念,站在人与自然和谐共生的高度谋划发展。我们要推进美丽中国建设,坚持山水林田湖草沙一体化保护和系统治理,统筹产业结构调整、污染治理、生态保护、应对气候变化,协同推进降碳、减污、扩绿、增长,推进生态优先、节约集约、绿色低碳发展。

在加快发展方式绿色转型方面,党的二十大报告指出,推动经济社会发展绿色化、低碳化是实现高质量发展的关键环节。完善支持绿色发展的财税、金融、投资、价格政策和标准体系,发展绿色低碳产业,健全资源环境要素市场化配置体系,加快节能降碳先进技术研发和推广,倡导绿色消费,推动形成绿色低碳的生产方式和生活方式。

绿色产业发展离不开金融“活水”的灌溉。今年以来,银行金融机构绿色信贷规模大增,在推动绿色转型方面的投入不断加码,“碳贷”发力明显。根据央行三季度末数据,我国绿色贷款20.9万亿元余额中,投向具有直接和间接碳排放减排效益项目的贷款合计占绿色贷款的66.4%。

具体来看,2022年前三季度,

基本实现。

随着绿色发展理念不断深入人心,我国商业银行绿色信贷业务实现了跨越式发展。近日,央行公布的2022年三季度贷款数据显示,截至三季度末我国绿色贷款余额达20.9万亿元,同比增长41.4%,高于各项贷款增速30.7个百分点。此外,近期上市银行三季报数据亦显示,6家国有大行绿色信贷规模合计余额占据绿色信贷的半壁江山,股份行和城商行的绿色

金融机构针对基础设施绿色升级产业、清洁能源产业和节能环保产业的贷款余额分别为9.37、5.33和2.91万亿元,同比分别增长34%、40.9%和63.2%。分行业看,电力、热力、燃气及水生产和供应业绿色贷款余额5.33万亿元,同比增长30.8%,前三季度增加8575亿元;交通运输、仓储和邮政业绿色贷款余额4.48万亿元,同比增长11.5%,前三季度增加3577亿元。

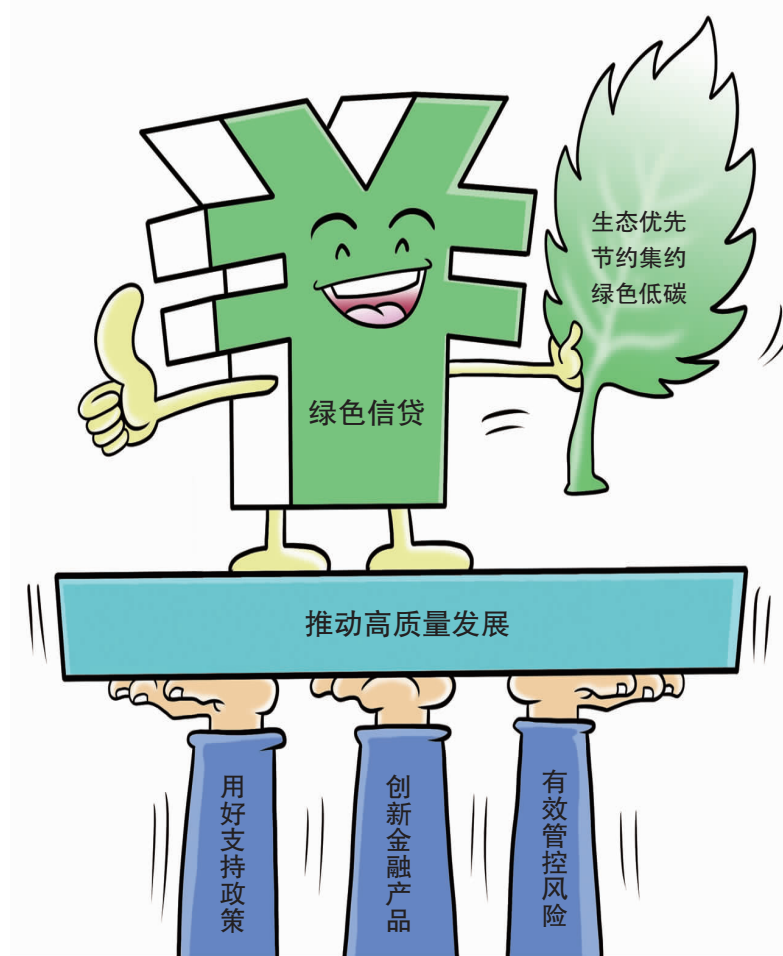
从银行机构披露的三季报数据看,各家国有大行绿色信贷相关数据均保持高速增长。比如,截至三季度末,建设银行绿色贷款余额达2.60万亿元,较上年末增加6319.17亿元,增长32.19%。近日,建设银行召开传达学习党的二十大精神大会时指出,要坚持系统思维,推进绿色与基建、普惠、乡村振兴协同发展。树牢“绿色资产负债表”理念,聚焦清洁能源、绿色交通等重点领域,加大绿色信贷投放,提升数字化、精细化管理水平。推动绿色债券、基金、股权类业务均衡发展,完善集团绿色金融产品体系。持续做好煤炭煤电能源安全保供金融服务,统筹业务转型和支持经济社会绿色低碳发展。

总体来看,我国绿色信贷规模保持较高增速,是经济金融共同作用的结果。中国邮政储蓄银行研究员姜飞鹏告诉《中国经营报》记者,“从经济方面看,绿色发展深入人心,相关主体和项目快速发展,具有融资需求。从金融方面看,央

行出台碳减排支持工具、煤炭清洁

高效利用专项再贷款货币政策工具,金融监管积极引导,银行业也积极发展绿色信贷。”

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也向记者分析了两点原因:“一是政策给力,央行《银行业金融机构绿色金融评价



截至2022年三季度末,我国绿色贷款余额达20.9万亿元。

人民视觉/图

行出台碳减排支持工具、煤炭清洁高效利用专项再贷款货币政策工具,金融监管积极引导,银行业也积极发展绿色信贷。”

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也向记者分析了两点原因:“一是政策给力,央行《银行业金融机构绿色金融评价

信贷增幅也较为亮眼。

业内人士认为,绿色信贷投放提速是未来的大趋势,需要从政策引导、机制完善、产品创新等多方面提升银行绿色信贷的动力,特别是调动中小银行“碳”路的积极性。

一直以来,大中型银行是我国绿色信贷业务的主力军,从今年上市银行披露的数据看,头部城商行在绿色信贷领域发力明显。如三季度末,上海银行绿色贷款余额为604.68亿元,较上年末增长100.15%;三季度末,江阴银行绿色

信贷增速达到165.08%。值得注意的是,相比大中型银行在绿色金融领域的投入和能力,中小银行绿色信贷的业务还有待进一步增强。业内人士分析认为,多数中小银行并未明确开展绿色金融业务的部门和架构,甚至没有指导全行开展绿色金融业务的授信指引和信贷政策,也没有绿色信贷业务管理制度。同时,由于绿色产业和碳减排项目存在技术研发周期长、风险高、资金需求大等特点,资金需求的利率、期限、担保等要求与传统项目差异明显。而多数中小银行由于缺乏专业化的绿色金融复合型人才队伍和业务限制,仍使用传统的风险评估模型去评估绿色产业,无法准确评估绿色产业的预期风险和收益,因而较难做出信贷决策。

记者在采访中了解到,信息不对称是制约中小银行绿色信贷业务发展的重要因素之一。有分析指出,由于环境信息披露机制还不够健全,企业环境评价信息尚未实现信息共享,中小银行机构难以及时全面掌握真实情况。

杨海平表示:“相比大型银行,中小银行在资金成本、单户额度和风险控制等方面都处于劣势。此外,中小银行绿色信贷投放还受到专业能力的限制,主要是绿色项目识别能力、环境效益计量能力、环境风险管理能力等。”

杨海平认为,中小银行要进一步做好绿色信贷业务,还需进一步修炼“内功”。一是在强化战略引导的前提下,通过内引外联提升绿色金融能力,即通过与环保部门、产业主体、国内外咨询机构、国内

## 畅通中小银行绿色信贷路径

中小银行要通过内引外联提升绿色金融能力,开发适合中小银行的绿色信贷产品,一体化推进绿色银行与数字银行打造。

一直以来,大中型银行是我国绿色信贷业务的主力军,从今年上市银行披露的数据看,头部城商行在绿色信贷领域发力明显。如三季度末,上海银行绿色贷款余额为604.68亿元,较上年末增长100.15%;三季度末,江阴银行绿色信贷增速达到165.08%。值得注意的是,相比大中型银行在绿色金融领域的投入和能力,中小银行绿色信贷的业务还有待进一步增强。

业内人士分析认为,多数中小银行并未明确开展绿色金融业务的部门和架构,甚至没有指导全行开展绿色金融业务的授信指引和信贷政策,也没有绿色信贷业务管理制度。同时,由于绿色产业和碳减排项目存在技术研发周期长、风险高、资金需求大等特点,资金需求的利率、期限、担保等要求与传统项目差异明显。而多数中小银行由于缺乏专业化的绿色金融复合型人才队伍和业务限制,仍使用传统的风险评估模型去评估绿色产业,无法准确评估绿色产业的预期风险和收益,因而较难做出信贷决策。

记者在采访中了解到,信息不对称是制约中小银行绿色信贷业务发展的重要因素之一。有分析指出,由于环境信息披露机制还不够健全,企业环境评价信息尚未实现信息共享,中小银行机构难以及时全面掌握真实情况。

杨海平表示:“相比大型银行,中小银行在资金成本、单户额度和风险控制等方面都处于劣势。此外,中小银行绿色信贷投放还受到专业能力的限制,主要是绿色项目识别能力、环境效益计量能力、环境风险管理能力等。”

杨海平认为,中小银行要进一步做好绿色信贷业务,还需进一步修炼“内功”。一是在强化战略引导的前提下,通过内引外联提升绿色金融能力,即通过与环保部门、产业主体、国内外咨询机构、国内

外同业等合作,实现知识转移。二是根据银行自身定位,开发适合中小银行的绿色信贷产品。例如,推进普惠金融产品和绿色信贷产品的融合,推出绿色供应链金融产品等。三是顺应绿色化、数字化、智能化的一体化趋势,一体化推进绿色银行与数字银行打造,并在此过程中强化金融服务与非金融服务的组合。

华北某城商行高管表示,作为地方性银行应该紧跟国家政策方针,制定绿色金融业务的顶层设计,把绿色信贷作为重点工作来抓。具体措施包括立足当地筛选重点企业名单,培养更多的懂环保领域的复合型金融人才,与当地政府部门搭建沟通机制,及时获取绿色产业及客户、项目信息,消除绿色金融业务的“信息差”等。

对于信息披露制度的逐渐完善,央行行长易纲近日在《党的二十大报告辅导读本》中发表题为《建设现代中央银行制度》的文章。文章指出,构建绿色金融“五大支柱”,支持碳达峰碳中和目标的实现。一是按照“国内统一、国际接轨、清晰可执行”的原则,建立和完善绿色金融标准体系。二是分步建设强制性的信息披露制度,有序覆盖各类金融机构和融资主体。三是健全激励约束机制,对金融机构开展绿色金融服务进行评价。四是健全绿色金融产品和市场体系,推动形成碳排放权的合理价格。五是深化绿色金融国际合作,引领国际标准制定。

展望未来,受访业内人士均认为,商业银行绿色信贷业务规模不断扩大是大趋势。

“面对绿色发展趋势,银行业需要增加对绿色发展的研究,用好政府和金融监管的相关支持政策,创新针对性金融产品,按照市场化选择有效管控风险,推动绿色信贷高质量发展。”姜飞鹏如是表示。

# “多边央行数字货币桥”试行显效 跨境交易革新迎来破局点

本报记者 李晖 北京报道

多边央行数字货币桥(m-CBDC Bridge)项目已走出实验室进入真实测试阶段,其有望为全球跨境支付改进带来新前景。

近期,香港金融管理局联合国际清算银行(香港)创新中心、泰国中央银行、中国人民银行数字货币研究所、阿联酋中央银行发布了《“货币桥”项目:通过央行数字货币(CBDC)连接各经济体》报告(以下简称《报告》),阐述了多边央行数字货币桥项目2022年的试行成果。

此前6个月内,上述四地的20家商业银行在“多边央行数字货币桥平台”上,首次成功完成了基于四地央行数字货币的真实交易试点测试,实现跨境支付和外币兑换同步交收业务逾160笔,结算金额折合人民币超过1.5亿元。试行成功验证了该平台提高跨境支付速度和效率的能力,并在真实交易环境中降低了结算风险。

事实上,市场对于货币桥项目的关注点在于其有望打破传统国际跨境支付的诸多瓶颈,其试行经验也可以协助各央行加速利用CBDC改进跨境支付。

中国人民银行数字货币研究所(以下简称“数研所”)所长穆长春在“2022香港金融科技周”上表示,多边央行数字货币桥项目充分复用现有基础设施,可以实现不同央行数字货币系统间及其与传统金融市场基础设施间的互联互通。

## 新型跨境支付基础设施现雏形

央行数字货币在跨境支付中的应用,自2020年起就是二十国集团(G20)框架下的一个重要研究课题。2020年7月,国际清算银行(BIS)的支付与市场基础设施委员会在《G20关于“加强跨境支付”的报告》中,梳理出5方面共19项工作,其中第19项即“将国际维度纳入央行数字货币设计”。

G20和BIS的关注点来自当下一日趋严重的跨境交易瓶颈。BIS的一项报告显示,当前国际代理服务网络日渐收缩,特别是一些新兴经济体的用户无法充分利用全球金融系统网络或无力负担上述网络服务成本。

以我国为例,当前,人民币跨境支付基础设施主要包括2013年以来

## 探索兼容开放机制

市场对于货币桥的期待,在于其未来是否能够在更大范围推动便捷、低成本的跨境交易,吸引更多国家加入和使用,提升区域货币之间流动性。

央行数据显示,人民币跨境收付在本外币跨境收付总额中的占比已接近一半。根据国际清算银行10月27日发布的《2022年三季度央行调查报告》,人民币在全球外汇场外交易量的占比从三年前的4%升至7%,由三年前的第八大交易货币升为第五大交易货币。

而目前,跨境支付的基础设施水平与人民币体量和发展前景可能并不匹配。在邹传伟看来,SWIFT尽管属于国际金融的公共基础设施,但一旦沦为金融制裁工具,客观上可能损害其他国家的货

币主权和金融安全。同时,SWIFT不支持中文报文,不完全兼容大额支付系统的报文。

此外,当前亚洲地区许多货币之间的货币流动性较低。货币桥项目搭建的基础设施有助于启动市场,提升支付便捷度,强化流动性。要鼓励更多国家和地区参与货币桥项目,就需要应对各司法管辖区不同监管要求和技术标准异构性。因此,货币桥在设计过程中也更多考虑了兼容性与可拓展性。穆长春在前述论坛上透露,货币桥在业务设计之初就建立了基础设施对接模块,可兼容多种对接模式,包括跨境收付双方均有各自的CBDC系统,或其中一方尚未建成CBDC系统等,拥有本国央行数字货币系统不是参与货币桥项目

的先决条件。

“换言之,即使某国没有推出央行数字货币,该国的中央银行和商业银行也能通过接入多边央行数字货币桥来改进跨境支付。理论上,无论有多少国家参与,它们都可以共用一个多边央行数字货币桥。”在邹传伟看来,“批发型央行数字货币+多边央行数字货币桥”模式相当于保留了代理银行,但代理银行链条显著缩短,也不存在代理银行网络对流动性的占用,不仅可以支持跨境的大额交易,而且由于仅限于特定的境外商业银行持有和使用,也不会影响境外国家的货币主权。

记者注意到,根据《报告》,本次试点只尝试了三类交易,分别是中央银行与商业银行的CBDC发行与赎回,两地商业银行之间的单

“如果把跨境支付涉及的个人、非金融机构和金融机构视为节点,把它们之间的账户联系视为节点之间的路径,那么跨境支付的‘路网’远非互联互通状态,而是存在不少‘孤岛’‘断头路’和‘梗阻’。”他直言。

多边央行数字货币桥项目的出现,即为解决跨境支付中长期存在的痛点,提高国际支付的金融包容性,大幅增加国际贸易流动和跨境业务能力。

事实上,货币桥项目最早可追溯到2019年泰国央行与香港金管局进行的一个双边试点项目。2021年,数研所在该项目进行到第三阶段时加入,担任该项目技术委员会主席,并搭建了多边央行数字货币桥平台。

一CBDC跨境支付、两种CBDC之间的汇兑及跨境支付。而国内交易、使用外国的数字货币在本国支付、使用双方都不熟悉的货币进行跨境交易等方面没有尝试。

邹传伟认为,这可能主要考虑到货币替代和货币主权等问题。单纯从技术上讲,“批发型央行数字货币+多边央行数字货币桥”支持双方使用第三方国家货币进行跨境交易。但多边央行数字货币桥的互联互通性,使第三方国家货币的这种桥梁作用变得没有必要,从维护货币主权的角度看更没有必要。

事实上,为应对跨境支付的发展瓶颈,全球范围内各国针对CBDC的探索都在加码。BIS今年5月发布的一项针对CBDC的调查显示,在参与调查的全球81家中央

从技术原理上看,货币桥之所以被称为“桥”,在于其本质是一个新的走廊网络(Corridor Network),加入平台的各方可以在不需要中间账户的情况下,通过流通凭证(Depository Receipt)以点对点的方式进行交易。通过这种方式,平台能够无缝地在不同货币和不同司法管辖区之间提供代币化的点对点转账。

穆长春在前述论坛上指出,货币桥的系统核心是货币桥区块链。货币桥平台采用了乐高积木式的架构即模块化架构。与“烟囱式架构”相比,模块化架构的优势在于它允许模块之间的互动和协同,大幅度降低合规及监管成本,提升多国(地区)间业务治理、监管和政策体系的

灵活度和适应能力。

记者注意到,除了上述四地的货币桥项目,目前BIS推动的类似项目还包括Prosperus(法国央行和突尼斯央行)、MAS(法国央行和新加坡金管局)、Aber(沙特央行和阿联酋央行)、Dunbar(澳大利亚央行、马来西亚央行、新加坡金管局和南非央行)和Jura(法国央行和瑞士央行)等。

市场共识在于,一项新的跨境支付基础设施应该具有低风险、低成本、透明度高和开放性好等特点,并有助于尊重各国货币主权。在邹传伟看来,从技术模式和达成效果看,“批发型央行数字货币+多边央行数字货币桥”已接近对于“将国际维度纳入央行数字货币设计”的共识。

银行中,有90%的央行正在进行CBDC相关研究,超过一半的央行正在进行CBDC的研发或进行试点。在此基础上,基于CBDC的多边机制有望加速建立。

需要注意的是,一项基础设施的成功需要充分交易的支持。有市场人士认为,如果要达到当前主流跨境支付的便捷度和覆盖度,仍需要参与方相关货币的流动性,以及相应的对冲工具和外汇衍生品市场。

毕马威的一份报告就指出,多边央行数字货币桥真正广泛应用起码要10年以上的时间。除了要面对全球稳定币的挑战,项目发展与全球各国对CBDC的积极程度有直接的关系。“如果各国均推出CBDC,认可并加入货币桥,则成功了一半。”