

随着全球能源紧缺问题的加剧和环保意识的增强，“低碳经济”已经成为全球经济形势的重要议题。基于此，作为人口大国和制造业大国，我国提出“双碳”战略——2030年前实现碳达峰目标，2060年前实现碳中和目标，开始对高能耗、重污染、多排放的产业进行转型升级。随着“双碳”战略的持续推进，降碳主力行业之一的汽车制造业正在加速碳减排进程，主要方式就是大力发展新能源汽车。

环境污染问题，燃油汽车制造业发展首要“痛点”

事实上，传统燃油汽车制造业的发展进程中面临诸多“痛点”，其中最为显著的就是环境污染问题。传统燃油车尾气中含有大量碳氧、氮氧化合物以及有害雾霾颗粒物，会造成全球气候变暖。相关数据显示，2021年我国汽车行业全生命周期碳排放总量达到12亿吨，汽车碳排放占我国交通领域碳排放量的80%以上，占全社会碳排放量的7.5%左右。

此外，传统燃油车对石油等不可再生资源的依赖度过高，而且我国是典型的“富煤、贫油、少气”国家，一直以来，石油和天然气对外依存度很高，在发展燃油车的过程中对国外产生较强的依赖性。不仅如此，传统燃油车能耗偏高，乘以我国人口基数，能耗可谓相当庞大。

在河南鹏邦新能源汽车集团运营总监翟朝阳看来，核心技术也是国内传统燃油汽车制造业发展的掣肘之一。“由于中国汽车产业的发展时间较短，本土汽车企业的核心技术研发能力相较跨国汽车巨头落后明显，更是缺少拥有自主知识产权的核心技术，如发动机、变速箱等。此前，中外合资汽车品牌一度占据国内市场半壁江山。”他说。

“对于我国而言，不管是从国家安全还是从经济长远健康发展角度来说，转型绿色汽车制造业都是不得不做的事情。”方正中期期货研究院分析师彭博表示。

新能源汽车作为汽车业绿色升级的重要抓手，对实现碳达峰、碳中和目标具有重要意义。当前，新能源汽车正在成为绿色低碳新兴产业的重要增长极。期货日报记者了解到，自2012年我国出台实施《节能与新能源汽车产业发展规划》以来，新能源汽车销售的年均复合增长率达到87%，累计推广新能源汽车近1600万辆，市场占有率达到25.6%。

在政策和市场的双重作用下，2022年我国新能源汽车持续爆发式增长，产销分别完成705.8万辆和688.7万辆，同比分别增长96.9%和93.4%。可以说，我国正在成为全球汽车产业电动化转型的引导力量。

“在消费者对新能源汽车认可度和接受度逐渐提升之际，除了特斯拉、比亚迪等电

动汽车龙头企业和‘蔚小理’等造车新势力外，相对而言后知后觉的燃油车巨头们也开始加大力度布局电动汽车市场。海外方面，大众汽车推出了ID系列、福特有电马。国内方面，巨头们除了在现有品牌中推出电动车产品外，纷纷通过设立全新品牌向中高端发展。上汽集团有飞凡、智己两大品牌，吉利旗下有极客、银河等品牌。”中信建投期货有色金属高级分析师张维鑫介绍说，不过，从市场表现来看，传统燃油车的新能源产品并未表现出足够优势。2023年1月份前20畅销车型中，七成是比亚迪、特斯拉及一众造车新势力，传统燃油车企业的转型还有很长一段路要走。

彭博介绍说，我国新能源汽车产业逐步壮大，目前已经形成具有全球竞争力的产业链。除了品牌、技术，智能驾驶方面也做到了全球领先，对于环境也是非常友好的。北京市正在大力推广新能源汽车，尾气污染问题得到了较大改善，空气质量显著变好，绿色出行观念深入人心，促进产业实现正向循环。

全产业链布局，我国新能源汽车实现“弯道超车”

汽车行业的绿色转型为我国汽车制造业转型升级、弯道超车提供了黄金窗口期。

“在燃油汽车领域，由于我国汽车工业起步晚，在底盘、发动机、变速箱等核心部件上与欧美企业存在一定差距，但在新能源汽车领域，国内企业在锂资源布局、电池材料、动力电池、三电系统等方面，无论是技术还是市场规模，都已具备明显先发优势，并且正在将这种优势转成‘护城河’。我国有望借新能源汽车之势从汽车生产大国迈向汽车制造大国，成为全球汽车产业的领导者。”张维鑫表示。

从产业链角度来看，新能源汽车产业链涉及上游的电池、电机、电控等核心原材料及零部件供应，中游的整车制造，以及下游的充电服务、市场服务等领域。“十年前，我国就开始对新能源汽车全产业链进行布局，当前基本实现全产业链闭环。”翟朝阳表示。

现阶段，在新能源汽车的上中下游，我国自主品牌已经形成较为完整的产业链条。上游来看，作为新能源的战略资源，锂电池被广泛应用于新能源电动车，我国锂矿资源丰富，随着市场的快速发展，涌现出一批全球领先企业，如赣锋锂业、华友钴业等原材料供应商以及宁德时代等核心零部件供应商。中游的汽车制造环节主要有比亚迪、上汽集团等国产企业。下游的充电等环节主要有国家电网等新能源汽车充电及后市场服务商。

在张维鑫看来，新能源汽车未来大有可为。“在新能源汽车市场纯电、混动双管齐下的情况下，消费者对于新能源汽车的认可度和接受度越来越高，新能源汽车行业已经迈入快车道。以智能手机为例，我国智能手机的出现是在2007年，2010年前

后可以视为中国智能手机爆发的起点，之后几年智能手机迅速实现对功能机的替代。对应的，燃油车就像是一个‘功能机’，重点只是作为出行工具，而电动车则是一个‘智能手机’，功能多样，能够满足使用者的各种需求。如果认为电动车从出现到实现10%的渗透率花费了10年，那么从10%到80%，可能只需要5年。随着电池产能、新能源汽车产能的快速提高，新能源汽车将迅速实现对燃油车的替代。2022年全年，新能源汽车渗透率达到25%，而11—12月，渗透率超过30%，预计2023年全年新能源汽车渗透率将超过35%，2024年达到50%。”他说，在这样的背景下，抓住机遇，当下的造车新势力有望成为一方巨擘；转型成功的燃油车企也有望迅速扩大市场份额，优秀者如比亚迪已布局全产业链，但部分企业将面临较大的转型压力。综合来看，新能源汽车的发展对于整个汽车行业而言是机遇和挑战并存，前景广阔但竞争激烈。

“目前新能源汽车制造业主要以电池电动汽车为主，其他新能源汽车发展相对有限。然而，电池电动汽车还存在不少问题，比如电池污染、回收再利用等，暂时没有很好的解决方案。这个过程可能还会造成环境的污染。氢能汽车处于试点过程中，很多技术难点仍待有效攻克。此外，虽然出台了相应的政策予以支持，但具体制度和配套基础设施建设需要时间才能逐步完善。”彭博坦言。

降本提质增效，期货市场助力汽车业绿色转型

伴随着新能源汽车的高速发展，作为电池重要原材料的锂需求大幅增长，张维鑫介绍说，锂使用量在过去三年增幅超过100%，价格涨幅最高超过10倍，再加上过去三年铜、镍等电池、电气化材料价格也出现大幅上涨，整车企业饱尝成本上升的苦楚，某头部车企甚至直言是在为电池企业打工。

“期货是经市场充分检验的有效的价格风险管理工具，当前越来越多的企业意识到价格风险管理的重要性。我国期货市场涵盖贵金属、有色金属、黑色金属和能源化工等诸多领域，与新能源汽车产业链高度相关，期货市场的平稳发展有助于企业降低相关原材料的价格波动风险。另外，期货市场的平稳运行以及价格发现功能为企业提供了具有预期性和连续性的价格信号，助力企业稳定经营，有效提升市场竞争力。”光大期货研究所有色金属总监展大鹏表示。

张维鑫介绍说，在过去，由于行业尚未进入成熟阶段，关键材料也缺少期货工具，期货在助力新能源汽车发展方面的作用体现得并不明显，只有部分正极材料、电池企业在镍、铜等金属市场尝试了套期保值。未来，广期所推出的碳酸锂期货将在助力市场定价规范和价格风险管理方面发挥重要作用。一方面，目前市场缺乏一个具有公信力的碳酸锂定价基准，广期所的碳酸锂期货将填补这一空白。另一方面，上下游均可通过碳酸锂期货实现售价/成本的锁定，规避价格剧烈波动风险。

“长期来看，新能源汽车可能还将花费10余年的时间实现对燃油车的完全替代，铜、镍、锂的消费需求将稳步攀升，新能源汽车消耗金属材料的比重将不断增加，汽车行业波动对金属价格的影响也将越来越大，其中锂市场尤为明显。未来几年，动力电池将是锂消费最重要的增长点。市场也看好锂需求，纷纷加码锂资源开发布局。在这个过程中，一旦消费和供给增速出现错配，就将对价格产生较大影响。这是未来3—5年分析锂价的一个重要因素。”张维鑫表示。

此外，相关品种也将长期受益于新能源汽车产业的高速发展。展大鹏认为，随着新能源汽车的发展，商品资源市场将出现两方面的变化：一是能源格局方面，新能源汽车市场份额提高促使能源结构向电气化快速推进，进而促进全球节能减排、“低碳”经济快速推进，可再生能源相比传统能源占比将进一步提升；二是能源金属地位方面，受益于电气化和轻量化需求，新能源车上铜、铝、锂等金属的单位用量相比传统燃油车大幅提升，相关品种的供需关系得到提振。

“新能源汽车的快速发展使得能源金属需求快速增加，但相关金属供给受到资本开支、产能限制、罢工等诸多因素掣肘并未有效跟进，供给紧张格局频现，长线能源金属价格重心势必逐步上移。”展大鹏表示。

在彭博看来，期货将在助力新能源车发展方面起到很大作用。其一，提供原材料的保值渠道。铜、铝、铅、锌、钴、镍、锂等大宗原材料可以通过期货市场保值增值，甚至直接可以通过期货市场采购，进而降低企业成本。其二，未来上市的碳排放期货将成为企业交易碳排放权的重要市场、成为新能源企业的重要利润来源。

本文源自期货日报