

# “选择题”变“必答题” ESG成车企竞争新筹码

自2004年首次在联合国全球契约计划中被明确提出，环境、社会及治理ESG已走过20年的发展历程，逐渐由虚到实，从小众走向大众，从“选择题”变为“必答题”。聚焦汽车行业，“加强ESG管理”也正在从车企的“场面话”变为“真心话”。

## 已成车企“必答题”

ESG是指一系列衡量企业环境、社会、治理绩效而非财务绩效的投资理念和企业评价标准。近年来，随着“双碳”目标的加速落地，ESG逐渐成为中国企业必争“高地”，ESG的管理路径也日渐明晰。

今年5月1日，上海证券交易所、深圳证券交易所、北京证券交易所共同发布的《上市公司可持续发展报告指引》正式施行，强制458家上市公司披露ESG信息，标志着中国资本市场逐步迈入ESG报告强制披露时代。

随后，5月27日，财政部发布《企业可持续披露准则——基本准则（征求意见稿）》（简称《基本准则》），提出“到2027年，我国企业可持续披露基本准则、气候相关披露准则相继出台；到2030年，国家统一的可持续披露准则体系基本建成。”《基本准则》的施行，将采取区分重点、试点先行、循序渐进、分步推进的策略，从上市公司向非上市公司扩展，从大型企业向中小企业扩展，从定性要求向定量要求扩展，从自愿披露向强制披露扩展。

国内相关政策法规不断出台的同时，国外ESG监管也在不断收紧。今年5月，欧盟理事会批准通过《企业可持续发展尽职调查指令》（CSDDD），要求企业及其上下游合作伙伴（包括供应、生产、分销、运输、存储等）预防、终止或减轻对人权和环境的负面影响，将尽职调查程序纳入企业制度，对尽职调查过程的有效性进行持续跟踪和公开披露。CSDDD将逐步适用于欧盟企业，以及在欧盟境内达到相同营业额门槛的非欧盟企业。

无论是国内通用ESG政策的实施，还是欧盟CSDDD等国外相关政策的推进，都给步入高质量发展阶段的汽车产业带来较大压力。

## 汽车行业ESG水平领先

通用及汽车行业ESG政策标准的逐渐清晰和完善，给汽车行业ESG生态营造了良好的发展氛围，车企ESG管理日见成效。相关数据显示，我国上市汽车企业（沪深港）MSCI ESG评级整体表现亮眼，远超我国上市公司平均水平。在我国有MSCI ESG评级的12家上市汽车企业中，理想汽车、小鹏汽车获最高评级“AAA”级，A级及以上占比达58.33%。

根据《报告》，2023年我国汽车行业可持续发展管理呈现持续完善社会责任管理体系、愈发重视技术创新的可持续性、与供应链合作伙伴共同推进汽车产业的可持续发展、生态保护成为关键议题、建立严格的质量控制制度、职业发展与关爱是企业开展员工权益保障工作的重要领域、将可持续发展理念融入消费者关系维护、社区公益行动聚焦提高交通安全意识等九大特点。

其中，在环境治理方面，不少自主品牌持续发力减排降碳，部分车企已明确提出碳中和时间表。其中，长安汽车2023年单车制造碳排放同比下降2.36%，单机制造碳排放同比下降6.25%。全年共计消纳绿色电力5760万度，实现降碳5万吨。根据规划，长安汽车预计2025年实现万元产值综合能耗降低15%，万元产值二氧化碳排放量降低18%；2030年实现万元产值综合能耗降低20%，万元产值二氧化碳排放量降低30%；2027年实现单车全生命周期降碳25%；2030年供应链较2020年降碳30%；2045年实现碳中和。

作为首个对ESG展开详细阐述的中国汽车品牌，吉利汽车制定了“三端协同一体化”的降碳路径，2023年碳排放较2020年基准年减少12%，共计减排约200万吨。吉利承诺，2025年实现乘用车单车全生命周期碳排放减少25%，2030年实现全集团运营层面碳中和，2040年实现自身运营的零碳就绪，2045年实现全链路碳中和。

在新能源车企方面，小鹏汽车、理想汽车已开启产品碳足迹核算工作，覆盖原材料采购、整车生产、产品使用等全生命周期。其中，小鹏汽车2023年交付电动汽车实现全生命周期减碳逾150万吨；理想汽车单车能耗达0.096吨标煤/辆，并对旗下理想L9、理想L8等全部车型的生命周期碳排放情况进行了公布。

中汽协总工程师叶盛基强调，发展ESG对于推动行业绿色转型、增强企业竞争力、促进社会和谐、引领行业标准建设等方面具有

重要意义，汽车行业还需进一步践行ESG理念。

## 抢占标准制定话语权

尽管成效显著，但不容忽视的是，我国汽车行业的ESG生态建设仍道阻且长。

在相关的标准体系上，汽车行业亟须有“中国特色”的ESG标准。中央财经大学可持续准则研究中心博士刘倩表示，我国在新能源汽车以及关联企业在整个产业链乃至全球供应链中相关的标准参与度实际上尚显不足，导致很多国际标准对我国头部企业形成压制。在ESG方面，自2021年以来，新能源车企和头部企业的报告披露情况越来越好，而其他车企并无明显进步。“ESG是一项极具包容性且涵盖四至五级指标的标准，未来中国企业在其制定过程中究竟能有多少话语权，是需要密切关注的。”刘倩称。

对此，叶盛基强调，中国汽车企业需要积极参与到国际ESG标准的制定和绩效评价体系之中，通过技术创新、绿色制造、低碳出行解决方案等方式，向世界展示中国汽车的绿色实力和担当。

为规范汽车企业ESG管理，去年底，《中国汽车行业ESG信息披露指南》《中国汽车行业ESG评价指南》《中国汽车行业ESG管理体系要求及使用指南》三大标准正式发布。中汽协副秘书长李邵华表示，作为我国汽车行业首套ESG系列团体标准，这三项标准填补了国内空白，解决了汽车行业ESG“怎么管”“怎么说”“怎么评”的问题，引导汽车企业建立和完善ESG管理体系，共同答好“ESG”这一“必答题”。

此外，加强供应链管理也至关重要。根据汽车产业链ESG风险预警平台的数据，2019~2023年间，我国汽车产业供应商ESG风险显著增长，总体风险数量增长近3倍；供应链末端ESG风险管理薄弱，需要更有效的管理体系和控制机制。

对于供应链管理，广州汽车集团有限公司品牌公关部副部长陈艳梅认为，车企可以将供应商管理分为三大层面：一是系统规范供应商的质量，通过巡查、推动标准作业规范等方式进行监督；二是围绕供应商的能耗问题进行管理，不断提升供应链的碳减排表现；三是督导供应商在包装材料上采用更加环保的材料，形成循环利用理念，推动上下游共同降低运输、销售等过程中包装材料所带来的潜在环境影响。

## 用ESG搭建“出海”桥梁

“ESG是帮助中国车企‘出海’，获得更多市场准入的关键，并非纯粹的环境、社会问题。”代奕波称。近年来，国际市场尽职调查法规日益严格，要让ESG成为中国汽车高质量出口的“桥梁”，而非“枷锁”。

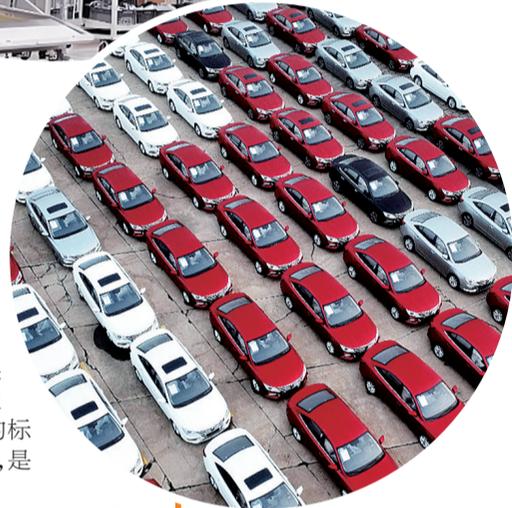
面对这一问题，长安汽车副总裁王辉坦言：“去年我在海外考察时，部分国家的政府官员问我，长安汽车的产品在他们这个区域的市占率已经很高了，我们除了赚钱，还会给当地留下什么？”王辉表示，中国车企“走出去”在充分考虑合规性的同时，也需要主动提升自身责任感，真正与海外市场融入，进行深度布局。

陈艳梅表示，中国车企在出海过程中面临着适应不同国家和地区ESG标准、管理跨国供应链中环境与社会责任的问题、满足投资者和消费者对透明度的更高期望、在快速变化的监管环境中保持合规性等众多挑战。倘若不尽快采取实质性措施，中国车企“出海”将受到较大影响，品牌形象也会受损。对此，她认为，中国车企不仅要“走出去”，更要“走进来”，通过在当地投资建厂等方式融入当地市场，让ESG成为助力中国车企海外战略的“软实力”。

对于中国车企海外ESG，责扬天下副总裁代奕波提出四点建议：第一，加入一个组织、发起一次调研、公开一份承诺，通过加入当地的可持续发展组织，快速学习当地的可持续发展背景；第二，制定海外整体ESG策略，进行系统性行动；第三，ESG基础设施建设最关键的就是供应链的尽责管理，内容非常繁琐，必须要落实到位；第四，共同行动，高效率合规。“中国车企包括供应链企业面临的问题都是一样的，大家可以共同行动，共同分担时间成本、资源成本。”代奕波称，出海企业可以考虑借助相关平台，摊薄合规成本，快速解决ESG问题。



工人在一家汽车企业生产线上工作  
新华社发



码头上等候装船的汽车  
新华社发

## 相关

### 新能源车月销量首次超过燃油车

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会8月8日发布的全国乘用车市场分析数据显示，7月份新能源车国内零售渗透率51.1%，较去年同期提升15个百分点，首次实现月度突破50%。常规燃油乘用车零售84万辆，新能源乘用车零售87.8万辆。新能源乘用车国内月度零售销量，首次超过传统燃油乘用车，标志着新能源车正成为市场主流。

乘联会分析认为，国内乘用车新能源渗透率突破50%受到诸多因素影响，如中国制造业不断强大带来的产业链优势的赋能，在新质生产力推动下，中国车企全力发展新能源车，推动着中国汽车由大变强等。此外，7月份国家出台乘用车报废更新政策，纯电、插电等较常规燃油车补贴高出0.5万元，进一步助力新能源车发展。

综合中国汽车报、证券日报、天津日报