

以绿色数字化协同发展为抓手 ESG理念成汽车产业重要课题

近年来,随着国家“双碳”目标的持续推进,清洁能源将逐步成为能源主力,ESG理念的重要性也日渐普及。其中汽车产业加速发展,俨然已经成为能源结构变革的主阵地。

中国汽车产业正处在快速发展阶段,绿色数字化建设和协同发展是车企高质量发展的内在需求。在主营业务之外,车企需要通过不断提升环境、社会、公司治理等方面的表现来满足利益相关方的多元化期待。换言之,在当前阶段,一家车企想获得持续性的成功,需要兼顾所有有利于企业和社会共同可持续发展的要素,也需要制度创新来激活数字化和绿色化协同的潜能。

■新快报记者 张磊

车企全周期探索践行ESG理念

作为践行ESG理念的“排头兵”,我国的车企肩负着持续推动“双碳”进程的使命。如何通过科技创新,深化改革等手段夯实绿色低碳理念,是我国车企必须面对的重要课题。

数据显示,去年我国汽车保有量达3.2亿辆,其中燃油车占比达96%。燃油车每年全球排放约20亿吨二氧化碳、一氧化碳、氮氧化物等有害物质,对气候变化影响举足轻重。工业和信息化部原部长、中国工业经济联合会会长李毅表示,提高汽车燃油经济性仍是碳减排的

主要方面。

但是,汽车生产制造是一项复杂的系统工程,涉及到生产制造销售等多个环节。中汽数据有限公司研发主任工程师孙铎认为,汽车行驶过程中直接排放的二氧化碳只是冰山一角,对于汽车碳排放量的计算,应从目前的汽车使用拓展到汽车生产和零部件制造等全周期。因此,在制造过程中如何减碳,成为各汽车企业探索“碳中和”的重要方向之一。

早在2020年,全球龙头车企就开

始陆续关注以碳中和为基础的ESG发展规划。在ESG生态环境议题方面,车企普遍通过原材料的可循环回收利用、工厂生产中的低碳减排标准、零售环节的线上无纸化等一系列举措,为实现汽车产业链全生命周期碳减排而不断努力。部分车企也通过助力自然生态保护相关项目,践行绿色低碳发展目标。在社会议题层面,车企通过公益形式履行社会责任,在人文关怀、科普教育等领域履行职责,目前多家车企已经将ESG纳入公司经营的总体战略中。

专家
观点

●金蜜蜂智库 专家代奕波:

ESG对中国汽车企业有四层价值,第一,汽车企业在电动化转型过程中,积极应对气候变化挑战。越来越多的汽车企业需要通过新能源替代、低碳化改造等方式,实现生产制造低碳转型,并加大对清洁、绿色、零碳燃料的开发,尝试建立ESG时代下的循环低碳经济模式;

第二,汽车企业向循环经济转型过程中,迎来自然受益型商业模式的发展机遇,随着生物多样性等议题上升到国家战略的高度,以资源节约和循环利用为特征的商业模式会迎来巨大的发展机遇和市场空间;

第三,汽车供应链的融合变革,正在形成更具韧性的可持续供应链,ESG有利于促进汽车企业进一步思考在供应链上的履责延伸;

第四,智能驾驶需要汽车企业承担超越个人隐私保护及信息安全要求的数据责任。企业所要承担的数据责任可能成为未来汽车企业履行社会责任或相应ESG管理中的重要组成部分。

●天津大学讲座教授、国际汽车工程师协会会士尧命发:

混合动力是目前车企降低碳排放最有效、成本最低的路径,其结合电动汽车的优势,包括电动汽车的驾驶性能和燃油汽车的便利性。同时,混合动力也降低电池的使用度,对环境有着可预见的影响,是实现零碳排放的路径之一。

传统车企和造车新势力共同赋能

在转型背景下,以燃油车起家的传统车企正在加速电气化转型,同时,如何进一步降低燃油车能耗并通过更好的技术平稳向电动化过渡,也是车企不断思考的问题。因此,传统燃油车的节能减排、混合动力汽车等都是汽车行业向低碳化过渡的可选方案。

以广汽集团为例,在《广汽集团“十四五”社会责任(ESG)发展规划》中提到,到“十四五”期末,形成具有广汽特色的社会责任管理模式,重点深耕低碳环保和安全驾驶两大社会责任重点领域;发布“钜浪动力”混动技术升级的成果——“绿擎技术”,全面推进双电机混动系统的搭载应用;发布“GLASS绿净计

划”,计划2050年前(挑战2045年)实现产品全生命周期的碳中和,致力于通过研发新能源产品及技术打造绿色广汽。

作为“清洁能源大户”,ESG评价体系对于新能源汽车制造业的重要性不言而喻。小鹏汽车连续发布ESG报告。2022年,碳中和和工作小组升级为碳中和委员会,开展全价值链碳盘查,同时搭建碳排放测算体系。报告显示,小鹏已交付电动汽车全生命周期碳减排达172吨左右,工厂光伏发电实现碳减排14188吨,其中广东基地碳减排1103.5吨,肇庆基地一期光伏项目减少13085吨二氧化碳当量,碳减排贡献最大。

理想汽车在ESG报告中披露,目前已投产的制造基地实现了100%ISO14001环境管理体系认证,其中常州制造基地被评为省级“绿色工厂”,实现了废水氮磷零排放,北京研发总部二期项目通过可再生能源建设,可在50年周期使用中,碳减排30272.3吨。

整体来看,传统车企的节能降碳行动时间最长,节能降碳成效最为显著。新能源车企的碳中和规划尚处于起步阶段,但全生命周期减碳行动迅速且见效快,ESG评级相对较高。如小鹏汽车在MSCI ESG评级中为AA级,理想汽车连续两年MSCI ESG评级为AA级。

我国车企ESG披露体系有待完善

咨询机构数据显示,2020年全球ESG投资资产规模达到45万亿美元,2020年末全球ESG基金管理规模已突破1万亿美元。2021年全年约1/3的A股上市公司发生了ESG风险事件,ESG治理和风险管理能力亟须提升。

ESG投资市场在中国尚处于起步阶段,参与主体、资产规模等维度仍有较大提升空间。数据显示,目前中国上市企业的ESG信息披露的比例还处于较低状态,2020年所有上市公司中只有不到三成的企业披露社会责任报告,其中还存在不少需要改进的指标。

首都经济贸易大学中国ESG研究院执行院长柳学信认为,建立和完善ESG披露标准和评价体系,有助于为资本市场提供高质量的ESG信息,使企业获得更多发展机会,实现资源的有效配置,而目前我国ESG披露体系并不完善。车企

基本上都是基于自愿的原则进行披露,没有明确规范的综合ESG信息披露要求,无法实现企业ESG信息披露的实质性、可靠性、可比性和公开透明。

由于整车企业产业链员工数量多、零配件供应链庞大,生产过程中的能源和污染物排放密集,车企想要在供应链中做好ESG风险管理并非易事。据统计,汽车行业ESG报告2021年平均篇幅为33.44页。与传统制造业比,汽车行业的ESG披露率低很多,2022年披露的2021年度ESG报告有55家,披露率22.54%,位居行业末位,报告平均篇幅低于A股均值;汽车民营企业披露率低于15%。

在ESG评价体系逐渐走向“主舞台”的当下,车企的社会新闻也将成为ESG评级的重要标准之一。以特斯拉为例,其在公司治理和环境风险维度优

势明显,在数年内均保持了较少的碳排放,为全球节能减排做出了贡献,这也使得其获得了ESG评级机构MSCI给出的A级较高评级。

值得注意的是,小鹏2021年发布的首份ESG报告也获得了优先级别较高的AA级,甚至超过了特斯拉、丰田等头部车企。这与其社会贡献有着密切联系。社会新闻与ESG评级相挂钩并不是个例,也不只车企。小米集团由于在清洁技术机遇、电子废弃物以及内部治理等层面处于行业落后位置,也在ESG评级中久居B级。

业内人士分析认为,ESG并非仅仅代表车企企业责任和投资刚需,也与每位消费者息息相关。在未来,ESG可能不仅仅是资本市场对一家新造车企业未来发展判断的参考标准,或能成为消费者售前了解、品牌对比的重要感知手段。