

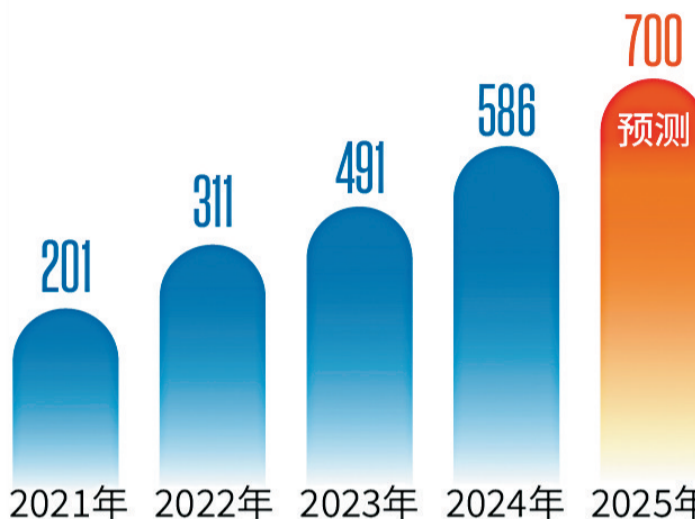
响应“十五五”绿色转型 中国车企以ESG打开国际市场新通道

在全球化竞争与可持续发展理念深度融合的当下,汽车行业作为国民经济的支柱产业,其ESG(环境、社会、治理)建设不仅关乎企业自身的生存与发展,更影响着国家“双碳”目标的实现与全球产业链的竞争力。

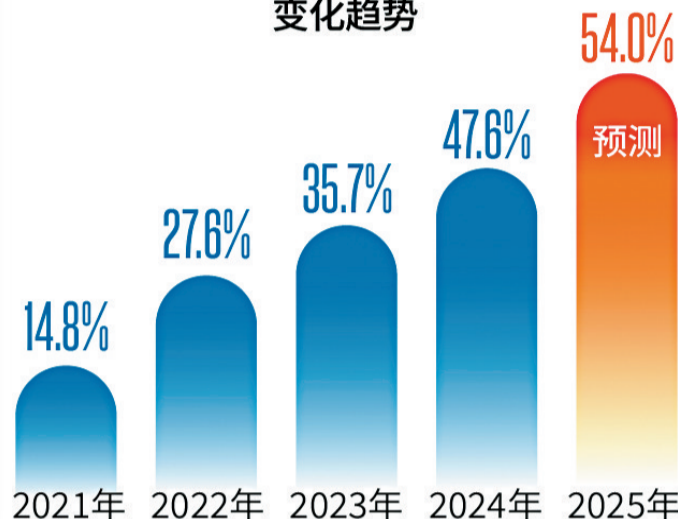
回顾“十四五”,中国汽车行业在ESG领域实现了从“概念探索”到“实践深化”的跨越;展望“十五五”,在政策升级、技术变革与国际竞争加剧的背景下,行业又将面临新的课题与使命。

■新快报记者 刘佳淇

“十四五”期间中国汽车出口量增长趋势



中国狭义乘用车市场新能源零售渗透率变化趋势



■廖木兴/制图

中国汽车出海连续登顶 车企ESG同步进阶赋能

中国车企出海正迎来爆发式增长。数据显示,2021年至2024年,中国汽车出口量从201万辆跃升至586万辆,预计2025年将突破700万辆,连续3年成为全球第一汽车出口大国。同样值得注意的是,仅2025年前11个月,汽车出口额已超1000亿美元,占我国1.08万亿美元贸易顺差的近10%。

中国汽车工业协会专务副秘书长许海东表示,“十四五”期间中国汽车出口实现爆发式增长,成为支撑我国外贸的重要力量。他强调,车企国际化要实现可持续发展,必须同步加强售后服务体系、国际化人才储备和品牌建设,三者缺一不可。

显而易见,车企出口规模的跨越式增长背后,是ESG建设的同步赋能与进阶,这意味着中国车企在新能源转型、治理体系、绿色发展、国际话语权四大维度实现关键突破,为全球汽车产业高质量发展注入中国动能。

据Wind数据显示,2025年汽车行业ESG报告披露率达45.08%,港股汽车上市公司披露率高达88.64%,新能源车企更是达到87.5%,远超行业平均水平。小鹏汽车连续两年斩获MSCI ESG“AAA”全球车企最高评级,吉利汽车获评AAA-pi级,国际认可度持续攀升。

在绿色转型方面,中国汽车也取得了

可观的成果。中汽中心数据表明,汽车车型碳足迹均值从2021年款的270.35g CO₂e/km降至2024款的258.57g CO₂e/km,降幅达4.4%,自主品牌环保表现优于德系、美系车型。

更为重要的是,中国汽车行业在国际的话语权成功实现质的飞跃。中国主导的固态电池安全规范(ISO23829)成功纳入欧盟准入体系,由中国汽车技术研究中心牵头制定的《新能源汽车碳排放核算方法》正推进成为联合国工作文件,标志着中国汽车行业在全球ESG规则制定中,实现从“规则跟随者”到“核心塑造者”的转变。

专家观点

中大岭南学院经济学教授林江:
应建立“可量化、可交易、可复制”制度性能力

中山大学岭南学院经济学教授林江指出,“十五五”汽车行业ESG建设的关键,从来不是做了多少零散的ESG项目,而是能否建立起“可量化、可交易、可复制”的制度性能力——让ESG真正成为支撑产业升级、利润韧性与全球竞争力的基础设施。

他建议,针对国际合规与规则话语权争夺,车企应分阶段应对,短期以欧盟CBAM、CSDDD等法规为硬约束,锚定欧盟方法论开展碳核算与尽职调查,避免“技术性不合规”;中长期则要将中国“产业链协同降碳”“政府与市场共治”的实践模式嵌入国际规则,通过参与ISO、UN等国际组织的标准制定,推动中国标准与国际等效互认,将产业优势转化为规则话语权。

中汽协副秘书长李邵华:
车企需联合行业组织将产业优势转化为规则话语权

中汽协副秘书长李邵华表示,“十五五”期间,行业组织将发挥桥梁纽带作用,一方面推动建立“链主企业+中小企业”的ESG协同帮扶机制,破解中小企业ESG转型难题;另一方面搭建国际交流平台,助力中国车企深度参与全球治理,在规则博弈中抢占先机。

他认为,未来5年,谁主导ESG国际规则,谁就掌握全球汽车产业竞争主动权,中国车企需联合行业组织将产业优势转化为规则话语权。

政策升级与技术革新 “十五五”双轮驱动

“十五五”期间,中国汽车行业ESG发展将迈入系统性重构阶段,政策升级、技术创新、国际竞争、产业链协同、价值创造五大方向形成合力,推动行业ESG生态全面升级,为高质量出海和长远发展筑牢根基。

例如,ESG监管将实现根本性转变,从“柔性引导”全面升级为“刚性约束”,《上市公司可持续发展报告指引》落地后,ESG信息披露正式从“自愿”转向“强制”。监管重点将聚焦披露质量真实性、数据准确性和内容规范性,中汽协预判,2027年前将完成全行业强制披露框架搭建,未达标企业或将面临监管问询、信用

扣分等惩戒措施。

再者,碳管理体系建设同步深化,中期将逐步建立碳排放统计核算、产品碳标识认证、产品碳足迹管理三大核心机制,推动企业从“生产端减排”延伸至全生命周期控碳,覆盖原材料采购到回收利用全链路。

业内人士分析,在全球竞争格局下,ESG生态领域或将呈现合规门槛持续抬高、全球各方围绕规则制定话语权的博弈日趋激烈的态势。“十五五”期间,ESG建设将打破企业“单打独斗”模式,在产业链协同与国际规则博弈中,构建全新的行业发展生态。

不得不说,全球汽车行业ESG竞争已从“产品比拼”延伸至“规则博弈”,国际合规压力与话语权争夺并存,欧盟《碳边境调节机制》(CBAM)、《企业可持续发展尽职调查指令》(CSDDD)、《零毁林法案》等法规全面生效后,将形成“碳足迹+人权+供应链”的三重监管网络。在此背景下,ESG成为车企“走出去”的“必备通行证”,参与全球规则制定成为突破壁垒的核心路径。对中国车企而言,将深度参与ISO、联合国等国际组织标准制定,在智能网联、动力电池回收等领域推动中国主导标准与国际等效互认。

新能源汽车表现亮眼 制约海外深耕瓶颈待破解

中汽协数据显示,2024年汽车产销分别达3128.2万辆和3143.6万辆,同比增长3.7%和4.5%;其中新能源汽车表现尤为亮眼,2024年产销首次突破1000万辆,达1288.8万辆和1286.6万辆,同比增幅超34%,市场渗透率提升至40.9%,较2020年提升近30个百分点。2025年前11个月,新能源汽车产销进一步攀升至1490.7万辆和1478万辆,渗透率达47.5%,成为行业ESG“环境维度”实践的核心载体。

然而,在ESG领域斩获显著成就的同时,中国汽车行业仍存在三大结构性短板,已成为制约其深耕海外市场的关

键瓶颈,亟待破解。

环境维度表现欠佳,合规风险凸显。《2025中国汽车可持续发展蓝皮书》数据显示,行业环境维度C等级占比高达49.4%,在能源管理、温室气体精细化管理等核心议题上与国际先进水平存在差距。

社会维度的建设滞后同样不容忽视。汽车制造业200万从业人员中,一线员工占比达60%,但职业健康风险防控体系仍需完善;供应链层面,劳工标准落地不力,中小企业员工权益保障缺失问题普遍存在。与此同时,行业在公益事业、社区贡献等延伸领域的投入与实

践不足,难以满足海外市场对企业社会责任的全面要求,这也成为部分车企出海受阻的重要原因。

企业发展的两极分化与供应链协同不足,头部企业与中小企业发展失衡。《2025中国汽车可持续发展蓝皮书》调研显示,超83%的主机厂已应用前沿低碳技术,而供应链企业应用比例仅57%;新能源车企ESG披露率达87.5%,传统车企不足30%。中小企业受资金、技术、人才短缺制约,ESG实践多停留在基础合规层面,难以融入产业链协同降碳体系,导致行业ESG发展呈现“头部领跑、尾部掉队”的不均衡格局。