

从“首考交卷”到“提质赶考” 头部车企依托差异化路径推进ESG落地

在全球化竞争与双碳发展理念深度融合的当下,汽车行业作为国民经济支柱产业,ESG(环境、社会、治理)建设既关乎企业自身经营韧性,更直接影响中国车企出海参与全球产业分工的核心话语权。2026年,国内监管规则与海外绿色贸易壁垒同步收紧,行业在完成基础披露“交卷”之后,正式进入披露质量精细化比拼的“提质赶考”阶段,头部企业依托差异化路径推进ESG落地,同时全行业共性短板也集中显现。

■新快报记者 刘佳淇

中国汽车出海承压 加剧车企ESG同步进阶赋能

中国汽车出口规模持续走高的同时,海外合规门槛抬升带来的压力同步传导至企业经营端,ESG能力已经从品牌宣传的加分项,转变为海外市场准入的硬性前提。

根据沪深北交易所《上市公司可持续发展报告指引》要求,首批430家强制披露主体需在2026年4月30日前提交2025年度可持续发展报告,纳入A股强制ESG披露范围的7家整车上市企业为比亚迪、上汽集团、长安汽车、长城汽车、广汽集团、赛力斯、江淮汽车,其中5家企业在2025年度可持续发展报告中主动拆分披露范围三碳排放细分维度数据,上汽集团、江淮汽车未细化拆解全链条碳数据,行业供应链碳信息披露呈现明显分化。多数传统车企供应链管理仍停留在原则性要求层面,尚未搭建穿透二级供应商的数字化碳统计体系,行业普遍存在“重形式、轻实质”的披露短板,出海合规准备进度参差不齐。

海外绿色监管规则持续收紧,中国车企出海面临的系统性合规压力显著升级。欧盟碳边境调节机制

(CBAM)自2026年1月起正式落地实施,结束过渡期数据申报阶段,正式对进口工业品实施碳成本核算,汽车上下游原材料、零部件均被纳入监管范畴,直接抬高国内车企出口欧盟的碳准入门槛。与此同时,欧盟《新电池法》进入落地关键周期,明确2027年起所有在售车用动力电池必须公示完整的全生命周期碳足迹数据,并配套电池护照溯源管理。叠加美国加州气候披露细则正式落地、欧盟CSDDD供应链尽职调查规则持续约束海外经营行为,海外市场已形成覆盖碳数据核算、生产环境合规、供应链劳工尽职调查的立体化监管闭环。全球绿色贸易壁垒常态化、精细化,彻底改变车企出海竞争逻辑,倒逼国内车企加速完善全链条ESG合规体系。

业内专家普遍认为,2026年作为ESG强制披露元年,既是挑战也是契机,只有将国际标准内化为企业核心能力,建立覆盖全链条的ESG管理体系,才能在海外市场站稳脚跟,实现从产品“出海”到绿色品牌“出海”的升级,这已成为中国汽车产业全球化发展的必答题。

新能源车企分化凸显 海外深耕多重瓶颈待破解

国内新能源汽车渗透率持续走高,为产品端减碳打下基础,但供应链治理、合规披露、国际评级差距三大短板,持续制约车企海外深度扩张。

产品减碳层面,2026上半年小鹏交付车辆累计减碳超266万吨,比亚迪依托庞大市场保有量实现千万吨级年度碳减排,广汽新能源车型销量占比突破六成,三家企业依靠产品结构优化兑现环境价值;但供应链管理普遍存在短板,多数车企仅将清洁能源考核延伸至一级供应商,二级及下游零部件厂商碳数据收集、合规监督基本处于空白。

ESG评级差异直接转化为海外融资成本门槛:小鹏AAA、比亚迪AA评级接近国际主流车企,多数国内传统车企标普ESG评分不足30分,与宝马MSCIAA级、本田标普76分存在显著差距,抬高海外绿色债券发行、国际机构投资准入门槛。

行业信披规范性短板突出,企业普遍弱化环境行政处罚、供应链劳工权益等敏感信息披露,违背ESG“真实、全面、可比”核心原则;动力电池回收赛道中小企业回收渠道分散、台账管理不完善,工信部上半年专项督查暴露的合规漏洞,倒逼整车企业强化下游回收体系管控责任。

2026年下半年A股可持续披露细则将全面落地,叠加欧盟CBAM碳关税过渡期约束持续收紧,汽车行业ESG发展将告别流于形式的填报式合规阶段。

中山大学岭南学院经济学教授林江分析,车企可持续发展布局不应局限于短期品牌宣传,只有搭建起可量化、可交易、可复制的常态化ESG管理制度,才能转化为稳定的国际市场竞争力;中汽协副秘书长李邵华则提出,整个汽车行业可联动行业协会协同推进,依托国内成熟的新能源产业基础,提升我国在全球ESG治理规则制定中的参与权重。

站在行业长期发展视角来看,ESG早已脱离单纯的合规成本范畴,成为跨国汽车产业竞争的关键竞争要素,企业全流程精细化可持续管理能力,将直接影响国内车企在全球新能源产业赛道的长期发展空间。

政策升级与技术革新双驱动 碳目标精细化成头部企业优先选择

“十五五”周期国内双碳顶层设计、绿色核算标准密集落地,叠加车企自身低碳技术迭代,政策约束与内生转型形成双向驱动,推动行业ESG建设从愿景叙事转向量化考核。

顶层制度层面,《“十五五”碳达峰行动方案》审议落地、新型能源体系专项规划印发。2026年7月起,550项涉及温室气体核算、绿色产品评价的国家标准正式实施,工信部同步开展动力电池回收、新能源车安全两大专项督查,监管视线从工厂生产端延伸至上游矿产采购、下游电池回收全生命周期。

碳目标精细化成为头部企业的优先选择。比亚迪锚定2045年全价值链碳中和,设定2030年运营碳排放强度较2023年下降50%的阶段指标,三大生产园区入选国家级零碳园区;广汽集团计划2050年实现整车全生命周期碳中和、力争2045年提前达标,依托“4R循环战略实现单车碳排放降低27%;小鹏明确2027年单

车碳足迹、运营碳排放强度双下降目标,制造基地光伏用电占比稳定至25%。

制造端零碳改造分化为两种路径:广汽采取“新建即零碳”模式,新工厂同步配套22MW光伏系统、环保涂装设施,单厂年可发电2200万kWh、年减碳1.3万吨;比亚迪侧重存量园区节能改造、绿电替代,以更低改造成本推进既有产能低碳升级,两种模式分别适配国企新产能布局、民营车企存量优化的不同发展现状。

目前看来,循环经济建设仍是行业共性问题,仅少数头部车企出台包装材料可回收中长期规划,绝大多数企业未制定动力电池梯次利用、再生金属使用量化落地指标,与欧盟ELV法规2030年新车再生塑料占比25%的硬性要求存在明显差距;超半数车企未明确厂区光伏装机、可再生能源用电占比年度提升目标,披露内容仅满足国内监管最低标准,尚未对接ISSB国际可持续披露准则。