

## 风潮正劲——

# 中国汽车业 ESG 之路何以不务虚名

■中国汽车报记者 王璞

尽管面临各种挑战和不确定,但在资本市场的热捧下,覆盖各行业的 ESG (从环境、社会以及公司治理角度,衡量企业发展的可持续性)风潮正不可阻挡地席卷全球。

在中国,ESG 也成为投资界的宠儿。2023 年,我国 ESG 投资总规模较 2022 年提升了 34.4%,创历史新高。在投资人眼中,ESG 是衡量和评估企业投资价值越来越重要的指标。企业层面,随着“双碳”战略的加速落地,ESG 备受中国企业关注和重视,纷纷将 ESG 视为核心竞争力“高地”并积极入局。据万得数据的统计显示,截至 2023 年 11 月底,国内有超过 1800 家 A 股公司披露 ESG 相关报告,比 2020 年底增长超 8 成,披露率达 36.4%,也创出历史新高。与此同时,自 2022 年开始,国资委积极推动国有上市公司的 ESG 建设,中国的 ESG 实践进入到全面铺开、脱虚向实的新阶段。

## 知己知彼 从容入局 ESG

ESG 究竟是务虚的理念,还是务实的实践?

从全球范围看,脱虚向实无疑是全球 ESG 发展的大势。政策、标准、评级的逐步清晰和完善,则是 ESG 走向务实的驱动力。“在可持续发展备受瞩目的今天,世界各个国家和组织都在为推动可持续发展信息披露的标准化作出各自贡献。”中汽中心中国汽车标准化研究院资深研究员、博士张铜柱在接受记者采访时说,“经过多年的积累,ESG 已经不是空泛的、‘虚飘飘’的理念,而是围绕企业在环境、社会和公司治理方面,设定的更明确、更完善的标准和可量化指标的专业、客观评价体系。”

据了解,目前国际上最新的 ESG 标准主要有国际财务报告可持续发展披露准则、欧洲可持续发展报告准则和美国气候披露新规。值得注意的是,这些标准除了对 ESG 信息披露作出一定的要求之外,对气候变化风险以及碳排放等重要议题尤其关注。从标准和评级来看,目前国际上 ESG 以信息披露为主,且相关披露标准已经比较成熟。与标准较为统一有所区别的是,全球 ESG 评级办法呈现相对多元化的特点。

源于国外,持续升温的 ESG 在中国的发展现状如何?据了解,我国的 ESG 政策起源于环境和社会责任信息的自愿披露,并逐渐扩大到强制披露范围。2008 年开始,上海证券交易所要求符合条件的上市公司披露环境和社会责任报告,由此环境和社会责任信息逐渐进入到自愿披露与强制披露相结合的阶段。香港联交所也从 2012 年鼓励上市公司披露 ESG 报告,到 2015 年要求“不披露就解释”,全面提升对在港上市公司的 ESG 披露要求。近年来,ESG 报告被更多监管部门提及,不仅要求披露

聚焦汽车行业,近几年历经经济波动、气候变化、供应链挑战的重重考验,从全球到中国,越来越多的汽车企业以及产业链上下游相关企业都深刻地认识到高质量、可持续发展的重要性,因而对 ESG 的重视程度也与日俱增。数据显示,过去 3 年,国内汽车行业披露 ESG 相关报告总数逐年递增。不可否认,从尽职调查到风险识别、评估、预警,在确保企业健康可持续发展,维护车企供应链、价值链安全稳定、绿色低碳,以及促进整个行业实现高质量发展等方面,ESG 所发挥的作用都不容忽视。

那么,在 ESG 大热的当下,中国汽车行业的 ESG 现状和水平如何?热潮之下,中国汽车行业在 ESG 的探索中,究竟该从何下手?在被资本热捧的当下,中国汽车企业又如何避免陷入 ESG 盲目迎合资本市场的“浮躁怪圈”,将 ESG 扎实落地?

环境信息和社会责任信息,强制披露范围也逐步扩大。另外,与国际上 ESG 以市场驱动为主有所不同,我国 ESG 的形成主要以监管部门引导为主。目前,我国 ESG 涉及的相关监管部门主要有国务院国资委、生态环境部、中国人民银行、证监会和证券交易所(包括上交所、深交所和港交所)。在我国 ESG 政策的发展过程中,监管部门起到重要的引导作用。2022 年 5 月,国资委发布《提高央企控股上市公司质量工作方案》,对中央企业和国有企业披露社会责任报告或 ESG 报告提出了明确要求;2021 年 12 月生态环境部印发《企业环境信息依法披露管理办法》,对环境信息披露作出了具体要求,信息披露的主体和内容都较以往更完善。

谈及国内外 ESG 的趋势,中汽碳(北京)数字技术中心有限公司(以下简称“中汽碳数字”)碳管理咨询室主任赵明楠判断,纵观欧洲 ESG 的政策变革,目前正在从自愿披露向合规管理转变。在最初的自愿披露阶段,政府及金融监管机构会鼓励企业主动披露非财务绩效信息;进入到半强制与强制披露的第二阶段后,政府及金融监管机构会出台针对企业 ESG 信息披露的强制要求的政策法规,并运用统一标准对 ESG 报告进行规范;在第三阶段,也就是合规要求阶段,以尽职调查为例,要求企业除了做好披露工作,还需要采取适当措施识别、预防、消除价值链上的环境、人权、商业道德、健康安全等风险。“未来无论是国际还是我国的 ESG 治理,都将深度迈进合规管理阶段。这也就意味着对企业而言,将在当前开展披露与追求高评级的基础上,加强对 ESG 政策法规的跟踪、理解,并逐步加大在企业合规领域的投入。”赵明楠说。

不得不承认,“独具慧眼”准确识别 ESG 风险并进行有效规避和化解,是对汽车行业企业的严峻考验。

尤其是对于复杂程度较高的供应链网络和全球运营的企业而言,更要具备全面的 ESG 风险识别能力。但对于国内企业来说,由于汽车行业的供应链涉及供应商多且复杂,供应链数据的透明度和可追溯性不高,企业往往很难准确评估供应链环节中的 ESG 风险。

为了更好地监测和评估汽车产业链的 ESG 表现,提升行业的社会责任意识和风险防范能力,去年 11 月,中汽碳推出了全球首创的针对汽车行业 ESG 的数据信息、风险评估、预警监测及风险应对的全流程信息平台——汽车产业链 ESG 预警平台。利用大数据技术,收集和整合了国内外相关的政策法规、行业标准、市场动态、舆情信息等,构建全面、系统、动态的 ESG 评价体系,实现了对汽车产业链各环节的 ESG 风险识别和预警。

那么,ESG 预警平台将如何助力汽车产业 ESG 相关标准和指标体系的建立?对此,张铜柱认为,汽车产业链 ESG 预警平台与汽车产业 ESG 标准和指标体系建立之间存在着互为依存、互为促进的关系。一方面,汽车产业链 ESG 预警平台可以为汽车产业 ESG 相关政策标准的制定和完善提供数据支持和参考依据,帮助政策制定者了解汽车产业链中的 ESG 风险状况、影响因素和改善措施,从而制定出更科学、合理和有效的政策标准。另一方面,汽车产业 ESG 相关政策标准可以为汽车产业链 ESG 预警平台的运行和应用提供规范指导和监督保障,帮助平台开发者和使用者遵循汽车产业的 ESG 要求,从而提高平台的准确性、可靠性和适用性。



## 亟待建立 ESG 标准和指标体系

值得注意的是,在汽车行业,ESG 的标准化和体系建设正处于“空白期”。而通用的 ESG 相关标准和准则,并不能完全适用、兼容于汽车行业。

“总体而言,国际上无论是 ESG 标准、指标体系,还是评级办法在垂直行业涉猎都相对不足。在汽车行业,目前全球范围内没有一套相对系统完整的 ESG 评价标准和体系,尽管可以使用一些 ESG 的通则,但汽车行业有其特殊性,传统 ESG 指标体系难以兼容汽车行业,这就需要建立适用于汽车行业本身的 ESG 标准和指标体系。”张铜柱坦言,“虽然全球众多机构在 ESG 指标体系建设方面已经开展了卓有成效的工作,但站在汽车行业角度审视,传统 ESG 通用的指标体系依然存在一些无法匹配汽车行业发展的现实问题。”

采访中,不止一位业内人士向记者表示,传统 ESG 指标体系在汽车行业遇到越来越多“水土不服”的尴尬。赵明楠直言,传统 ESG 指标并不能覆盖汽车全产业链,目前市场上的 ESG 更多关注深入到某一家企业内部,但基于汽车行业产业链条长的特征,ESG 的相关指标体系需要将视角扩大到全供应链,推动

ESG 评级更全面客观;另外,传统 ESG 指标往往难以与行业技术的迭代和进步相匹配,一个最直接的表现是,传统 ESG 指标无法全面体现电动化、网联化、智能化、绿色化等汽车产业新发展趋势,所以汽车行业有必要在专属 ESG 体系中构建与时俱进、不断更新迭代的 ESG 指标。

张明(化名)是国内某车企海外业务相关负责人,近几年他所在的企业整车出口规模快速攀升,欣喜之余,他也坦诚地向记者透露,ESG 对未来企业全球化竞争中争取主动至关重要,如何以全球化视角完善中国汽车行业 ESG 标准化和指标体系更是重中之重。“毕竟传统 ESG 常常忽略国内外政策的衔接,在中国车企及关键零部件企业海外出口规模大幅提升的态势下,需要应对来自不同国家或地区的法规和标准。但目前以传统 ESG 的水平看,用于国内外政策的衔接性较差,企业可能会面临不同国家或地区之间存在差异而产生的标准冲突等问题;另外,传统 ESG 指标往往对汽车行业 ESG 风险识别不足,汽车行业需要扎实的专业领域知识,以及足够的监测机制,并对政策标准有深入透彻的理解,才能清晰识别企业 ESG 存在的风险。但通用的 ESG 机构

缺乏相关专业经验。”他说。

采访中,中汽碳数字碳数字技术室高级主管张延也表示,当前汽车产业链 ESG 风险多发,比如气候与疫情因素造成的供应链停产,技术封锁带来的芯片短缺造成的生产线生产能力下降等。这些风险事件将会影响整个汽车供应链的稳定性和可持续性,因此汽车企业需要加强供应链管理,建立专门的 ESG 风险管理体系,制定有效的应对措施以防范和应对这些风险事件。

“说实话,国内汽车及产业链上的大部分企业目前对 ESG 评级都有了一定的认知,但普遍忽略对 ESG 政策与合规要求的满足,在落实 ESG 的过程中,企业究竟该做什么、怎么做,有时候并不十分清楚。企业的 ESG 报告往往会陷入‘盲目迎合资本市场、只炒概念不务实的怪圈’。这就为今后日益收紧、趋严的国内外 ESG 监管和供应链尽职调查埋下隐患。从这个角度看,对中国汽车行业和企业而言,亟需建立适用于汽车行业的 ESG 政策标准和指标体系,来更主动、更全面地识别、防范和化解风险,提升可持续发展的综合竞争力。”某企业 ESG 相关业务负责人坦言。



## 打造兼具国际视野和中国特色的标准

在业内人士看来,ESG 标准化的“空白期”也正是推动中国企业 ESG 战略务落地、树立中国汽车 ESG 本土化标准优势的良机。

去年全国两会期间,奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃建议,加快制定本土化的 ESG 信息披露标准和评级评分规则,兼容国内外通用规范和中国社会、文化;ESG 信息披露标准优先从上市公司和国企开始,并分行业实施,逐步推广到一定规模以上企业和组织,推进公开透明的 ESG 信息平台构建。

“打造兼具国际视野和中国特色的汽车行业 ESG 标准和评级规则,对中国汽车行业来说势在必行。当然在建立本土化 ESG 标准的同时,与国际标准的互通互认也很关键。”张铜柱说。

事实上,在汽车行业 ESG 标准化、建立中国汽车行业 ESG 标准体系的过程中,多家行业机构也在发挥着积极的作用。

去年 12 月底,中国汽车工业协会正式发布《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》系列团体标准。梳理了汽车行业企业 ESG 信息披露的基本原则、步骤、方法和主要内容、ESG 信息披露参考指标;有

助于企业更全面地了解、监测和评价 ESG 目标、行动、结果、风险应变能力等方面的执行状况,并采取有针对性的改进措施;帮助企业将 ESG 理念更充分地融入战略、制度、规范运营,防止和控制 ESG 不良影响、促进有益影响。

同样在去年,国内汽车 ESG 领域的行业标准推出也取得进展,全国汽车标准化技术委员会启动《道路车辆企业环境、社会、治理(ESG)实施指南》的预研和立项工作,其内容涵盖了道路车辆企业开展 ESG 工作所需遵循的 ESG 指标框架体系,并对企业内部 ESG 如何管理、外部供应商如何开展 ESG 治理给出了可行路径,助力行业规范化实施 ESG 信息披露工作,并帮助行业企业系统性提升自身 ESG 管理水平和竞争力。按照计划,《道路车辆企业环境、社会、治理(ESG)实施指南》预计在今年相关标准管理部门审查、批准后,下达立项通知。去年 8 月,中汽碳数字也成立了汽车行业 ESG 研究工作组,针对汽车行业开展 ESG 面临的产业链长、针对性强、指标更新快、受监管力度高、数据体系建设困难等问题,展开研究,寻求破解之道。在搭建中国汽车行业 ESG 标准体系的同时,助力中国汽车企业的可持续发展,并高效实现社会绩效与财务绩效的“双赢”。

张铜柱表示,突破重点难点,首先要明确什么是当前汽车行业的 ESG 关键问题,基于传统 ESG 评级指标,融合汽车行业特色指标与其特有指标,构建具有汽车行业通用的 ESG 评级基础指标。其次是发现问题,通过梳理产业链条、建立国际视野的 ESG 指标以及数据分析,帮助企业发现自身及供应链的 ESG 各细分领域的问题。第三是解决问题,结合企业实际以及法规政策要求,帮助企业制定 ESG 不同层面出现问题的解决方案,提升企业 ESG 管理水平。最后是预防问题,设计 ESG 问卷,由企业向供应商发送问卷,通过对问卷分析,结合产业发展、政策标准趋势等,发现企业可能存在的 ESG 短板以及分析预判可能存在的问题。最后基于 ESG 管理,系统性帮助企业识别重大发展战略,制定可持续管理体系。

“在开展深度调研的基础上,贴合汽车行业特色开展 ESG 政策与标准研制;通过跟进各国各地区政策标准、披露要求,调研各证券市场评级规则,搭建出适用于汽车行业的 ESG 指标评价体系;同时积极利用数字化平台,将指标与 ESG 数据信息双向赋能,保障汽车行业企业 ESG 标准建立和管理工作稳步推进。”张延说。



## 汽车产业链 ESG 可量化评估更进一步

据参与预警平台搭建和维护的技术工程师纪柯柯透露,目前汽车产业链 ESG 预警平台涵盖主机厂 70 余家、供应商 23000 余家,包括从原材料供应商、零部件制造商、整车生产商、经销商、维修服务商等各个环节的参与者。平台的数据来源主要基于政府官网和主流媒体披露,共涉及 50 余家官方平台,100 余家主流媒体;包含企业违法信息、舆情信息以及政策合规信息等。数据更新频率为隔天更新。

透过预警平台的数据显示和分析,目前我国汽车全产业链的 ESG 风险一目了然。按照环境、社会、公司治理三个维度划分,社会领域发生违法风险和舆情事件比例最高,接近 50%,其次是公司治理领域,占比超过 30%,最后是环境领域,占比

略超 20%。其中,国内车企在环境领域发生的违规风险和舆情事件主要集中在污染方面;在社会领域发生的违法风险主要集中在员工安全生产方向,舆情事件主要集中在信息披露与对外宣传方向;在公司治理领域发生的违法风险以涉外贸易为主,舆情事件主要集中在技术创新方向。汽车企业 G(公司治理)领域发生的违法风险包括海关监管、交通运输、漏缴税款等方面。

预警平台的数据显示,从汽车产业链的角度来看,整车企业的违法风险和舆情事件集中在在社会关系领域和公司治理领域。而非整车企业,社会关系领域的违法风险和舆情事件占比最高。这一差异,或许在一定程度上表明,汽车产业面向新能

源和智能化快速迈进的过程中,整车企业相较上游供应链企业,会经历更为猛烈的企业文化理念、制度架构等方面的转型冲击。在对各级供应商 ESG 风险的对比中显示,目前汽车产业链上游相较下游的环境风险和舆情挑战更大。随着供应商从一级、二级、三级的顺序向上游跃迁,环境领域的违法风险逐步提升。而社会关系和公司治理领域并没有这样的变化特征,且没有表现出一定的阶梯化规律。也就是说,随着产业链自上游至下游价值附加的逐步增加,环境问题的占比将逐渐缩小,社会和企业治理的问题将占据更加重要的地位。

“未来,汽车产业链 ESG 预警平台将积极跟进国际政策要求持续升级平台,并强化与相关机构的合作推动数据的互联互通。不仅为汽车行业 ESG 的务实推进提供支撑,也为全球针对汽车行业 ESG 标准体系的完善、和互通互认提供有益的‘中国方案’。”张延说。