

转型竞速：驶向更清洁的汽车供应链

— 各大汽车制造商推进供应链脱碳与负责任采购的比较分析



Lead the Charge

目录

关于本报告	3
执行摘要	4
什么是Lead the Charge？	7
什么是Lead the Charge排行榜？	7
排行榜的结构	7
我们关注哪些公司？	9
Lead the Charge排行榜的结果	11
总体评分和与2023年结果相比的区别	11
不同市场的区别	16
结论	17
公司表现总结	18

关于本报告

这是Lead the Charge出版的第二期有关汽车供应链的年度排行榜。该排行榜对全球领先的18家汽车制造商在消除其供应链的排放、环境破坏与人权侵害方面的努力进行评估。本报告对排行榜的结果进行了总结与分析，聚焦上榜公司的进步与差距，在赞扬领头羊的同时点名掉队者，并且辨析行业在未来一年可能面临的挑战与机遇。本年度排行榜的数据全集与每个上榜公司的额外数据均可通过Lead the Charge网站查询：

<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>。

本报告由Pensions & Investment Research Consultants为Lead the Charge网络撰写。

设计：Nanda van der Meer / Studio Lake

执行摘要

本报告的内容反映的是第二期Lead the Charge排行榜的结果。该排行榜通过对80余项指标的分析,对全球领先的18家汽车制造商在消除其供应链的排放、环境破坏与人权侵害方面的努力进行评估,旨在为汽车行业设立一个新的预期与竞争基准,即如何生产一辆真正清洁的汽车。上述概念不仅仅指一辆电动汽车,而是指一辆通过公平、无化石燃料以及可持续与环保的供应链生产的电动汽车。

该排行榜主要通过两个方面关注汽车制造商的表现:一方面是这些公司为建立无化石燃料以及可持续与环保的供应链上所推出的政策与实践;另一方面是它们在确保其供应链尊重人权与进行负责任采购所推出的政策与实践。排行榜给予上榜公司的得分均为百分比值,该评分形式既可以显示每个汽车制造商与排行榜基于清洁制造所设的预期值的差距,也可以显示公司与公司之间的差距。由于Lead the Charge排行榜已进入第二年,这意味着它能追踪公司的表现。

今年的分析显示,整个行业正在稳步向前。相比第一期排行榜的结果,除了一家上榜公司,其余制造商都在今年的评审中显示出了进步。值得注意的是,各大公司在支持无化石燃料钢铁和进行人权尽职调查上的进步尤为明显。

以特斯拉为首的美国汽车制造商的进步最快。特斯拉的排名在一年的时间里从第九蹿升到了第三,是所有上榜公司里跃升幅度最大的。此外,美国汽车制造商在各自的评审中完全达到大多数指标的绩效标准,如此全面的表现增加了其他公司赶超它们的难度。

然而,与整个行业面临的挑战相比,其取得的进步可谓微不足道。今年,所有上榜公司的平均得分仅为19%,没有一家公司在所有指标上的综合得分超过50%。同时,有三分之一的上榜公司仍未在钢铁与铝的脱碳进程上采取切实行动;而在负责任采购转型矿产与保护原住民与工人的权益方面,18家上榜公司在所有相关指标上的平均得分仅比去年上升2%,且有11家公司在保护原住民权益上的得分为0%。

主要发现

- 今年,福特汽车从梅赛德斯手里抢得榜首位置。相比2023年,福特汽车今年的总得分上升9%,达到42%,以2%的优势击败了总得分40%的梅赛德斯。
- 进步最大的公司是特斯拉,其总得分提高了21%,达到35%,排名从去年的第九名飙升至今年第三名。作为一家专注于电动汽车的制造商,特斯拉是所有上榜公司中唯一一家在所有八个指标类别上均取得进步的企业。
- 通用汽车也取得了明显的进步,总得分上升了7%。它的进步主要表现在建立无化石燃料以及可持续与环保供应链上的努力,尤其是在推动低碳钢铁与铝方面。在后者上,该公司不仅设置了目标,还做出了采购保证。
- 今年,美国汽车制造商的表现全面超越其欧洲竞争对手:前者的平均总得分为31%,后者的平均总得分为28%。(与此相比,美国与欧洲公司在去年的平均总得分依次为21%和26%)这不仅因为美国公司取得了显著进步,也由于欧洲公司(特别是大众汽车、雷诺和沃尔沃)的商业惯性。
- 钢铁和铝的脱碳进程也取得了实质进步,特别是美国公司(特斯拉、福特汽车和通用汽车)。在进步幅度上,钢铁比铝更大。然而,在相关类别的指标上,美国汽车制造商仍整体落后于其欧洲同行,东亚制造商则更为落后。

- 丰田和本田仍是整个汽车行业的“最大气候掉队者”。它们不仅没有向电动汽车转型，也未能对其供应链进行脱碳。起亚汽车和日产汽车的表现也未见起色，与丰田与本田相比，优势微乎其微。另外，这四家制造商在人权与负责任采购方面的得分均非常低。
- 欧盟在立法上的进步似乎对各大汽车制造商的尽职调查产生了影响，所有公司在人权分类下的平均得分上升了6%。特别值得注意的是，中国的汽车生产商为了扩展欧盟市场，在尽职调查上的进步显著。例如，三家中国制造商（分别为吉利汽车、比亚迪和广汽集团）在人权与负责任采购两个大项上原先得分为0%；而今年，它们在人权尽职调查和转型矿产的几个相关指标上均取得了得分。其中，吉利汽车的表现最为突出，在人权尽职调查方面的得分上升为16%。
- 总体而言，在创建公平、可持续和无化石燃料供应链这条漫漫征程上，没有一家公司目前的位置超过半程。但与此同时，只要在与同行的竞争中不断力争上游，制造商们还是可以取得卓越的进步。具体而言，一半以上数量的指标被至少一家公司完全达到。如果将所有指标下的最高表现得分（不管来自哪家公司）相加，此虚拟总得分将超过70%。这也就是说，只要汽车制造商在不同领域里朝该领域的领头羊看齐，它们的表现便可以突飞猛进。
- 在保证其供应链公平转型方面，汽车制造商未能采取切实的行动：在2023年间，七成以上的制造商未在保障原住民权利方面取得进步，而近半数制造商未在保障工人权利方面取得进步。

无化石燃料以及可持续与环保的供应链

- 在创建无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面，所有上榜公司的平均得分仅为16%（低于积分榜总体平均分）。相比2023年的榜单，该得分取得了5%的进步。
- 沃尔沃与梅赛德斯在此方面的得分最高，均为36%，比业界平均分高出两倍之多。
- 沃尔沃在对钢铝原料的脱碳手段上仍大大领先于其他公司。该瑞典汽车制造商在相关指标上的得分为42%，而行业平均分仅为11%。
- 尽管沃尔沃在此领域的得分最高，但是它取得的进步有限。除非该公司在未来加速进步，否则它有可能被其他不断进步的公司反超。例如，相比梅赛德斯，沃尔沃的领先优势已经不足1%，而特斯拉与福德也在快速缩小它们与沃尔沃的差距。
- 上榜的三家德国汽车制造商（分别是宝马、梅赛德斯和大众）在环保单项上的总得分最高，在基准指标上的表现尤其优异。
- 特斯拉是目前范围三排放上的行业领军者。它是首家披露其钢、铝和电池供应链分类范围三排放量的汽车制造商。由于此进步，外加其他因素，特斯拉在无化石燃料以及可持续与环保的供应链这个类别上的排名上升到第三，得分为31%。
- 2024年，上榜公司在钢材脱碳上的进步显著，平均得分上升5%，铝材脱碳的进步同样明显，但稍逊钢材，得分上升幅度为4%。在2023年的排行榜上，大多数汽车制造商（61%）在钢材脱碳上得分为0%，78%的汽车制造商得分低于10%。但在2024年，情况出现了反转：得分为0%或低于10%的制造商如今属于少数，其占比分别为33%和39%。由此可见在过去一年里，来自民间社会、投资商和监管机构的压力成功将汽车钢材的脱碳从一个边缘化问题转变为一个主流问题。
- 特斯拉和梅赛德斯是电池方面的行业标杆，分别得到33%和32%的分数。雷诺在相关指标上的进步也值得注意，其得分上升了13%，该进步主要归功于雷诺新成立的一家专注于闭环电池回收的新公司与其签署的低碳钴的采购协议。

人权与负责任采购

- 在人权方面，所有公司的平均得分仅为21%，与2023年的榜单相比只提高了3%。

- 总体而言，福特汽车以54%的得分处于行业领先。梅赛德斯居次，得分为44%。特斯拉排名第三，得分为39%。相比2023年的榜单，福特与梅赛德斯的排名没有发生变化，特斯拉则超越了斯特兰蒂斯，后者今年得分为37%。
- 在人权尽职调查的基准调研方面(即该单项的总得分)，上榜公司的得分均高于榜单上所有其他单项的得分。例如，在该方面表现最佳的斯特兰蒂斯得分为76%。
- 在负责任采购转型矿产方面，福特汽车的表现尤其突出，得到了86%的高分，这是任何上榜公司在任何单项上得到最高分数。同时，特斯拉在该议题上的得分提高了31%，为任何上榜公司在任何单项上取得的最大得分提升。然而，如此的大幅度进步是少数——在这些指标上，行业的平均得分仅提高了2%。
- 汽车制造商大多对于其供应链对原住民造成的风险视而不见，也未采取切实行动来保障他们的权利。今年的榜单延续了去年的态势，上榜公司在原住民权利单项上的进步令人大跌眼镜：行业的平均得分仅为4%，比去年提高1%。这表示，该单项不仅是所有单项中平均得分最低的一项，也是制造商进步最小的一项。在去年与今年均在此单项上得分的16家公司里，13家在今年未取得任何进步。然而，亮点也同时存在——特斯拉。该公司在其负责任采购的政策里加入了新要求，不仅所有其供应链中的原材料的开采和加工都要获得原住民自由自愿、事先知情的认可权(Free, Prior and Informed Consent)，在对突出人权风险的尽职调查披露中要重点披露有关原住民权利的风险。
- 同时，大多数制造商对其供应链里的工人权利问题也未采取行动。纵观整个行业，汽车制造商在确保其供应商尊重工人权利方面的平均得分为19%。福特汽车和梅赛德斯是仅有两家在这些指标上得分超过50%的公司。行业的整体进步微乎其微，平均得分仅提高了3%，接近半数的制造商毫无进步。
- 仅有三家制造商作出承诺，将确保其供应链对工人支付维生工资。其中，福特汽车和梅赛德斯对维生工资作出过整体性承诺，而大众在其供应链行为守则里加入了维生工资这项要求。但是，这三家公司里还未有一家对“维生工资”作出具体定义。

什么是Lead the Charge？

Lead the Charge是一个由地方性、国家性和全球性民间社会组织组成的多元化网络，其致力于呼吁汽车制造商对其供应链进行本质性的变革，以使后者远离化石燃料、环境破坏和人权侵害。

该网络的成员覆盖众多专业领域，包括气候、环境正义、人权、原住民权利、重工业以及环境、社会和公司治理等。

我们的愿景是，在未来的汽车制造业中，所有的车辆都将拥有以下特性：

- 公平：供应链的每个环节均尊重与促进原住民、工人和当地社区的权利。
- 可持续：在整个供应链中保护和恢复环境健康和生物多样性。同时，通过有效地利用资源与扩大回收对象来减少对初级资源的需求。
- 无化石燃料：百分之百纯电动，并通过不使用化石燃料的供应链制造。

什么是Lead the Charge排行榜？

Leader the Charge排行榜对全球领先的18家汽车制造商在创建公平、可持续和无化石燃料的供应链方面的进展进行评估，每年发布一次，今年已进入第二年。当全球的汽车生产业为减少温室气体的排放向电动汽车转型时，Leader the Charge排行榜希望通过对“清洁汽车”进行定义来设立行业新预期。这一概念不仅指电动车的尾气排放为零，同时需要其制造供应链做到公正、公平、无化石燃料以及可持续和环保。

综上所述，一辆清洁汽车应该同时具有以下特质：

- 一个完全不使用化石燃料的供应链，且其对人体健康、生物多样性、资源蕴藏和生态韧性方面的负面影响降到可能的最低水平；
- 一个在各个环节对原住民、工人和当地社区的权利均予以尊重的供应链。

上述定义和此排行榜本身基于对世界上两大电动汽车市场——欧盟和美国目前拥有的一系列相关政策和工具的审定后制定。这些政策包括标杆管理、报告标准、最佳实践供应链和立法要求。排行榜所用的指标符合国际常态和广为接受的通行标准，这两者包括《联合国工商企业与人权指导原则》、气候相关财务信息披露工作组、全球报告倡议组织、国际能源署和《欧盟可持续金融分类方案》。在指标初步拟定之后，起草方就其向利益相关方征求了意见，并在之后对拟定的指标做出了微调。欲了解排行榜制定的具体信息，请参见[方法学](#)。

排行榜的结构

排行榜以100%为满分为上榜公司进行评审打分。此设计不仅可以对汽车制造商的表现进行相互对比，还可以显示它们与排行榜设定的预期间的距离。

排行榜被分为两大项内容：一大项是无化石燃料以及可持续与环保的供应链，另一大项是人权与负责任采购。这两大项下又分别有四个单项，每个单项代表供应链所面临的不同议题。具体结构请见下方表格。

排行榜的两大项内容

无化石燃料以及可持续与环保的供应链(气候和环境):

- 无化石燃料以及可持续与环保的供应链(总体)
- 无化石燃料以及可持续与环保的供应链——钢
- 无化石燃料以及可持续与环保的供应链——铝
- 无化石燃料以及可持续与环保的供应链——电池
- 气候游说(作为本大项总得分的乘数)

人权与负责任采购:

- 尊重人权(总体)
- 负责任采购转型矿产
- 尊重原住民权利和其自由自愿、事先知情的认可权
- 尊重工人权利

上述两大项内容里的“总体”指标反映的是上榜公司在其供应链的人权、排放和环境影响方面所作出的总体努力,其他单项则对这些公司在不同供应链细分领域里的表现做了专门的评估。

每个大项的四个单项使用相同的指标结构。在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下,每个单项的指标设定参考了科学碳目标倡议(Science Based Targets initiative,简称“SBTi”)先前发布的一份有关供应链的[报告](#)。虽然该报告重点关注供应链的排放问题,但它为评估供应链的整体环境影响提供了一个同类框架。在人权与负责任采购大项下,指标的设定参考了[《联合国工商企业与人权指导原则》](#)(UN Guiding Principles)。

为了鼓励汽车制造商以实际行动交付清洁汽车,本排行榜的打分制度有意向实践性的指标倾斜。具体的打分设置与权重请见下方表格。

无化石燃料以及可持续与环保的供应链

指标类别	加权(百分比)
信息披露	100%
指标设定与进展	150%
供应链杠杆	200%

人权与负责任采购

指标类别	加权(百分比)
承诺	100%
识别	150%
预防、缓解和问责	200%
补救	200%

在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下,气候政策游说是一个额外考量因素,因为它反映了汽车制造商可以在气候政策中扮演的重要角色,即它们可以支持、而非反对政府制定更严格的标准,以在转型竞赛中争先。因此,本排行榜对汽车制造商在本大项的总得分添加了一个加权值,该加权值为[InfluenceMap](#)对这些公司的评分,而该评分代表的是这些制造商在气候游说上的政策与实践。

这些指标和加权值为评估汽车制造商提供了一个框架。接着,本排行榜通过审阅上榜公司的官方信息披露文件(而非新闻稿、媒体报道或第三方报道)对其政策和行为进行分析。此举有两

个目的：一是为确保本分析是基于公司的官方政策与报告作出的、且这些政策和报告均经公司董事会签署；二是为鼓励整个行业提高透明度。

我们关注哪些公司？

本排行榜对评估对象的选择标准为：某个地区的大型纯电动汽车制造商或大型全球汽车制造商。因此，本排行榜重点关注那些已经成为或未来可能成为引领汽车行业电动转型的企业，因为它们可以发挥鲑鱼效应，拉动电动车供应链的转型。

下方表格罗列了所有被选中的评估对象。其中，雷诺-日产-三菱汽车联盟(R-N-M Alliance)的销售数据显示了雷诺与日产汽车的信息，但由于这两家公司在运营、政策制定与信息报告上大体独立，排行榜对分别它们进行了单独评估。虽然该联盟里还有三菱汽车，但由于三菱汽车在该联盟提供的所有电动汽车销售数据中所占的比例很小，今年的排行榜上没有包含该公司。同样，现代汽车和起亚汽车虽然拥有联合销售数据，但排行榜也对这两家公司进行了单独评估。

在本排行榜发布前，所有上榜公司均提前接到排行榜方的联络，它们获知了各自的评估结果，同时被给予了与排行榜方进行讨论、提出疑问、发表澄清与提供反馈意见的机会。排行榜方审阅了所有公司提供的反馈，并已将必要的相关信息融入到了最终的排行榜分数与本报告中。

本分析包含的汽车制造商名单

原始设备制造商 (OEM)	纯电动汽车销量	所有汽车销量	纯电动汽车占比	总部地点
宝马集团	165,303	1,286,153	13%	德国
比亚迪	711,556	1,474,077	48%	中国
福特	43,570	1,763,257	2%	美国
广汽集团	265,391	439,253	60%	中国
吉利汽车	172,105	690,161	25%	中国
通用汽车	311,070	2,597,538	12%	美国
本田	9,334	1,777,932	1%	日本
现代汽车集团(包含现代和起亚)	191,560	2,584,073	7%	韩国
梅赛德斯-奔驰集团	138,207	1,264,493	11%	德国
雷诺-日产-三菱汽车联盟(包含雷诺和日产)	152,517	2,302,027	7%	法国/日本
上汽集团	60,351	180,917	33%	中国
斯特兰蒂斯	151,236	2,416,540	6%	荷兰
特斯拉	945,119	945,119	100%	美国
丰田汽车公司	46,821	4,111,313	1%	日本
大众集团	370,513	4,145,279	9%	德国
沃尔沃汽车集团	88,156	378,671	23%	瑞典

来源：EV-Volumes OEM Share tracker

所有数据均为截至2023年7月的年累计数据。数据仅指乘用车，市场范围涵盖欧洲、中国、韩国、日本以及美国和加拿大。

Lead the Charge 排行榜的结果

Lead the Charge 排行榜对全球领先的电动汽车和汽车制造商在消除其供应链的排放、环境破坏与人权侵害方面的努力进行评估。排行榜选取共18家汽车制造商，并使用排行榜发布的相关方法学、对这些公司各自披露的信息进行了评估和审阅。

总体评分和与2023年结果相比的区别

今年的榜单见证了一些实质性的进步。除了大众汽车，所有第一年也上榜的公司均在今年实现了积分上的进步。这意味着，两年同时上榜的公司的平均分在今年上升了16%到20%，提高幅度达四分之一。

然而，汽车行业如果想要成功应对未来征程上的挑战，它的转变速度必须大大加快。没有一家上榜公司在所有指标上的综合得分超过50%，所有公司的平均得分仅为18%。在人权和负责任采购方面，所有公司的平均得分为21%，略高于它们在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面的平均得分，后者为16%。

与此同时，留给行业进步的空间还很大。2024年的排行榜有了新的领军者，福特汽车以42%的得分从获得40%的梅赛德斯手里抢得榜首位置。福特汽车在人权方面继续领先其他公司，其在气候和环境指标上的排名也从去年的第五位上升到了今年的第四位。梅赛德斯在这两个方面的表现也很突出，均位列第二。

Lead the Charge 排行榜

排名	汽车制造商	无化石燃料以及可持续与环保的供应链	人权和负责任采购	排行榜综合得分
1	Ford	29%	54%	42%
2	Mercedes	36%	44%	40%
3	Tesla	31%	39%	35%
4	Volvo	36%	27%	32%
5	Stellantis	16%	37%	27%
6	Volkswagen	25%	26%	26%
7	BMW	17%	31%	24%
8	GM	19%	26%	22%
9	Renault	17%	21%	19%
10	Hyundai	12%	18%	15%
11	Nissan	12%	15%	13%
12	Geely	15%	6%	10%
13	Kia	7%	9%	8%
14	Honda	4%	11%	8%
15	Toyota	5%	9%	7%
16	BYD	2%	5%	4%
17	GAC	3%	1%	2%
18	SAIC	2%	0%	1%

在所有公司中，特斯拉的进步最大。该汽车制造商在本年度排行榜上的总得分提高了21%，排名从去年的第九名飙升至今年的前三甲。特斯拉以行动向其他制造商证明，专注的努力会取

得回报。特斯拉也是所有上榜公司中唯一一家在所有八个指标类别上均取得进步的企业，其最大的进步在创建无化石燃料以及可持续与环保的供应链上——该公司不仅得分提升了20%，还因为支持气候政策，获得了额外的20%的加分。

在很大程度上，特斯拉的进步要归功于其在范围三排放量披露上的巨大进步。去年，特斯拉是少数没有披露任何范围三排放量的公司之一，但今年，它成为了唯一一家披露其钢、铝和电池供应链分类范围三排放量的汽车制造商。该公司在负责任采购转型矿产这个单项上也向前迈出了大大的一步，单项得分提高了29%。同时，特斯拉在其负责任采购的政策里对获得原住民自由自愿、事先知情认可权提出了要求。该公司如今还对其供应链对原住民权利产生的风险进行具体披露，虽然披露的信息并不充分，而这些信息是该公司人权风险尽职调查中专门针对供应链的人权风险调查揭露的。

福特是本年度进步第二大的公司，总得分上升了9%。通用汽车位列第三，总得分上升了7%。这两家公司在无化石燃料以及可持续与环保的供应链下的每个单项上均取得了显著的进步，在钢铝相关指标上的进步尤其突出。在后者上，这两家公司不仅在钢和铝这两个领域加入了“先行者联盟”(First Movers' Coalition)，还分别做出了到2030年使用一定比例的低碳钢铝的承诺。同时，这两家公司为实践各自的承诺，分别签署了低碳钢的采购承诺，同时在钢铝的回收上作出努力。作为三家美国制造商，特斯拉、福特和通用在钢铝的脱碳方面均取得了不俗的进步。在相关指标上的得分上，它们三者的平均进步幅度是19%，而剩余15家上榜公司的平均进步幅度仅为1%。

鉴于这些进步，福特将梅赛德斯挤下了榜首位置，而特斯拉取代沃尔沃，成为第三。梅赛德斯和沃尔沃的总体表现也有进步，但它们的得分分别仅上升3%和2%，不足以捍卫去年的排名。

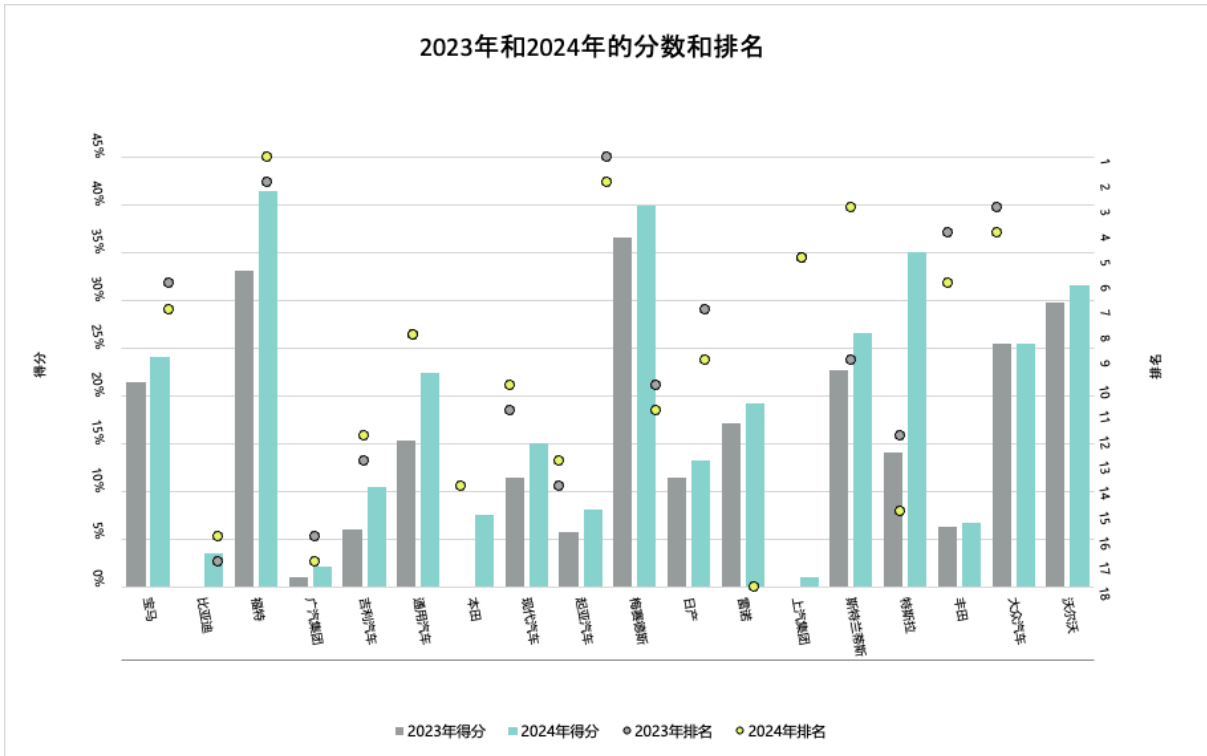
排名在沃尔沃之后的是另外三家欧洲汽车制造商：斯特兰蒂斯、大众汽车和宝马。它们的得分均为满分的四分之一至三分之一。斯特兰蒂斯和宝马的得分均优于去年，但大众却未有进步，这致使该德国制造商的排名从去年的第四滑落至今年的第六。

雷诺此次的表现并非名列前茅，且其总体得分也未有大幅度提升，但它在电池单项上的得分却飙升了13%。这是由于雷诺成立了一家专注于闭环电池回收的新公司，同时还签署了低碳钴的采购协议。

日本和韩国的企业平均总分约为10%，整体落后于其美国和欧洲同行。本田和丰田不仅是在电动化转型上表现垫底的汽车制造商(具体请参见上方章节：“我们关注哪些公司?”)，同时在供应链脱碳和尊重人权方面也极其差劲。事实上，丰田是唯一一家没有在无化石燃料以及可持续与环保的供应链该大项下的任何一个单项上取得分数提升的公司。由于丰田在过去一年里未取得任何进步，其排名从去年的第十二位下降到今年的第十五位。

本排行榜也包含了在电动化转型上发展神速的中国汽车制造商，然而，它们极少披露其供应链在环境、社会问题与风险等议题上的管理信息。这些中国制造商在信息披露、政策制定和实践上有快速上升的空间，这可帮助其缩小与竞争者之间的差距，在中国制造商酝酿或加速“出海”的当下，这点尤其重要。比如，虽然比亚迪是电动汽车转型的领导者之一，但其在建立清洁和公平的供应链方面却表现糟糕。

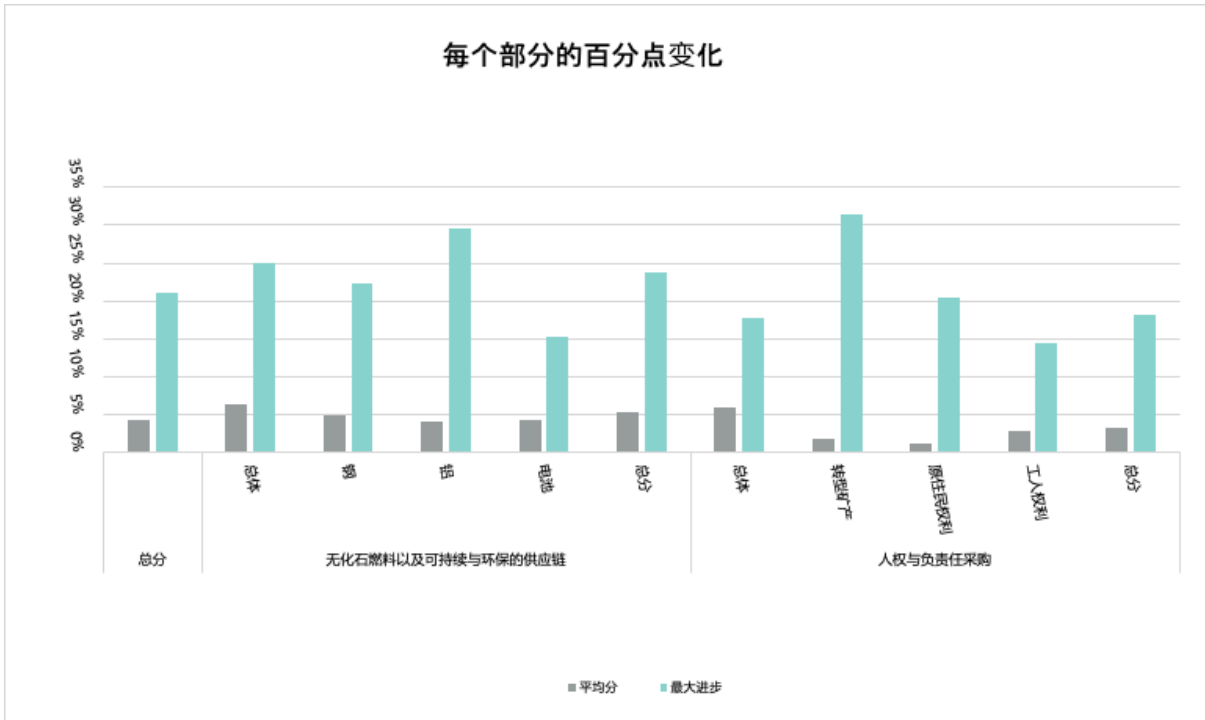
然而，吉利汽车用行动证明了，进步是可能的。在去年的排行榜上，吉利已经是无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下表现最佳的东亚汽车制造商。今年，它再接再厉，在尊重人权上取得了16%的得分提升，为所有上榜公司中在该单项上进步最大的公司。同时，它也是所有人权相关指标上进步第二大的公司，排在特斯拉之后。



不同汽车制造商的表现在两个大项之间、甚至在两个大项之内表现出了差异。例如，福特在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上排名第四，但在人权与负责任采购上却名列第一，并在在负责任采购转型矿产这一单项上表现强劲，得分为86%。相反，沃尔沃在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上领先于所有其他公司，但在人权与负责任采购上却只排名第六。

这些数据暗示，所有公司都有很大的进步空间。具体而言，超过半数的指标被至少一家公司完全达到。同时，如果一家制造商在每个指标上的表现为业界最佳（例如，是所有制造商中得分最高的），如果将它们得分相加，此虚拟总得分将超过70%。这也就是说，只要汽车制造商在不同领域里朝该领域的领头羊看齐，它们的表现便可以突飞猛进。

在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下，所有上榜公司在钢、铝、电池和总体这四个单项上均取得了4-6%的得分提升，进步稳定且持续。在这些单项上，表现较佳的汽车制造商的进步幅度达到15-30%。



除了之前提到的钢铝脱碳，各大制造商在闭环电池回收上的努力是今年榜单展示出的另一大进步。宝马、吉利、通用、梅赛德斯、雷诺、特斯拉和大众均在计划或成立电池矿产的闭环回收上采取了行动。同时，中国制造商比亚迪和广汽集团在向市场推出不含钴和镍的新型锂离子电池技术上取得了进展。

各大汽车制造商在人权的“总体”单项上也取得了显著的进展，该单项对制造商应对其供应链的人权风险和影响方面的努力作出了基准性评估。得益于特斯拉、吉利、斯特兰蒂斯、宝马和比亚迪在该单项上取得的进步，所有上榜公司的平均得分上升了6%，而前述五个公司的得分分别上升了9-18%。

然而，上榜公司在人权与负责任采购大项下的其他三个单项——即负责任采购转型矿产、原住民权利和工人权利上的前进步伐却慢了很多。它们在这些指标上的得分分别提升了2%、1%和3%。在原住民权利方面的进展尤其令人担忧，因为去年它已经是平均分最低的单项。在该议题上，13家公司没有取得任何进步，这导致所有制造商在该单项上的平均得分只有4%。很显然，这是汽车行业未来必须解决的首要问题。

最后，即使公司在人权尽职调查的政策和实践上已经取得了进展，但要保证这些进展的有效实施，制造商仍面临重大差距。例如，特斯拉在其人权政策中加入了尊重国际劳工组织所有五项原则的具体承诺（之前的人权政策中省略了结社自由和消除歧视两项原则），也因此在今年的工人权利单项上取得了额外的分数。但在2023年，特斯拉却因未在瑞典尊重工人的集体谈判权遭到批评。

同样，现代汽车由于在其人权风险显著性评估中纳入了一些工人权利问题，在工人权利单项上获得了加分。然而，这些行动离现代汽车所需的根本性、全面性改变差距甚远，尤其是在其位于美国阿拉巴马州的供应链被曝光使用童工之后。2023年，位于乔治亚州和阿拉巴马州的劳工组织对现代汽车美国供应链中若干侵害工人权利的指控进行了批判，它们督促该公司对其供应商进行第三方监管，并与当地社区签署社区福利协议。这些要求至今未得到答复。

转型矿产和原住民权利也面临类似问题。例如，福特在负责任采购转型矿产方面是行业翘楚，特斯拉在2023年也在该方面取得了重大进步，但这两个公司(外加大众)却被国际气候权利组织(Climate Rights International)识别为印尼纬达贝工业园所加工的镍的下游购买方，而该组织认为，纬达贝工业园与一系列人权与环境侵害问题有关。同时，通用汽车是为数不多、明确要求其供应商尊重原住民自由自愿、事先知情的认可权的公司。然而，当通用汽车投资的美洲锂业公司(Lithium Americas)旗下的萨克帕斯(Thacker Pass)被指责未能尊重该认可权时，通用汽车被批评缺乏行动，无视自身的承诺。

不同市场的区别

以企业所在的地区来划分，欧洲和美国制造商¹的表现不分伯仲，两者的平均总得分依次为28%和31%。东亚汽车制造商的分数较低，平均总得分为8%。欧洲和美国企业在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项上的平均得分也很接近，但总体而言，美国制造商在人权和负责任采购指标上的分数更高。

在无化石燃料以及可持续与环保的供应链下的“总体”这个单项上，欧洲汽车制造商的得分要高出不少。但是，美国汽车制造商在转型矿山的采购议题上成绩不俗。因此，它们在人权大项上表现更好，这可能部分缘于该国《多德·弗兰克法案》(Dodd-Frank Act)强制公司对冲突性矿产进行报告。这一规定可能致使美国汽车制造商拥有了更完备的供应链跟踪经验，而这些经验可以被运用到其供应链的其他矿产上。但这并不能保证所有美国汽车制造商取得好的分数，所有上榜的美国公司在转型矿产上的得分参差不齐。

在两年均上榜的公司里，美国公司在平均得分上取得了快速的进步，上升幅度为10%。欧洲汽车制造商的进步缓慢不少，平均得分上升2%。这是几家美国公司超越了它们的欧洲对手。例如，特斯拉从沃尔沃手里抢到了第三，而榜首位置则有梅赛德斯变为福特。

东亚汽车制造商的进步速度与欧洲企业类似，同样取得了2%的平均分提升。然而，由于东亚公司的起点较低，这意味着，与去年相比，他们今年得分的提升幅度达到33%。无化石燃料以及可持续与环保的供应链与人权与负责任采购两大项下的“总体”单项是它们进步幅度最大的方面。

对于得分较低的制造商而言，它们首先应该探索的是在可持续与负责任的供应链方面实现高承诺与高要求，因为这可以带动它们在其他领域的进步。例如，吉利汽车在人权大项上的进步主要来自于其供应商守则里的新要求，即所有吉利的供应商均必须尊重人权。在这点上，比亚迪、上汽集团和广汽集团也可以考虑复制。东亚汽车制造商也可以向一些位于排行榜中游的公司学习，以实现短期改变。这可能意味着在“总体”的单项上进行提升，因为很多排行榜中游公司在这两个单项上的表演远远强于下游的公司。

美国汽车制造商在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上的进步最为明显，尤其是在钢和铝两个单项上。它们在该大项上的平均总分上升了14%。相比之下，美国公司在人权和负责任采购大项上的平均总分仅上升5%，进步主要发生在转型矿山的单项上。

不同地区之间与内部，企业的表现也不尽相同。虽然美国公司今年势头强劲，但通用汽车的总分比福特要低20%。在欧洲，雷诺的总分比梅赛德斯低21%。在日本和韩国，丰田、本田和起亚的得分仅为现代汽车的一半，后者总分为15%。同时，吉利汽车的总分要比其他中国汽车制造商高6-9%，而在与无化石燃料以及可持续与环保的供应链相关的指标上，吉利的领先优势达到12-13%。这些区分表示，即使只放眼来自同一地区的竞争对手，公司也可以找到很大的进步空间。

¹ 斯特兰蒂斯为一家意大利与美国多方拥有的公司。为有效地对欧洲和美国企业进行比较，斯特兰蒂斯的得分被平均地分配在欧洲和美国两个市场。

结论

Lead the Charge的年度排行榜评估汽车制造商在实现一个公平、可持续和无化石燃料的汽车供应链方面所具备的竞争力。该排行榜可以成为汽车制造商、投资者、政策制定者和消费者的一项工具，用以识别在该方面领先与落后的公司，并了解汽车供应链能如何作出积极的改变。

2024年度的排行榜显示，上榜公司在几个方面取得了重要的进步，而它们中的某些进步是巨大的。这足以表明，汽车制造商可以在相对较短的时间内获得快速提升；同时为了保护自己的竞争优势，他们也愿意在压力下作出一些调整。

尽管汽车行业展现出了一些积极的变化，但是它要走的路还很长：没有一家上榜公司的总得分超过满分的一半。一些汽车制造商的表现整体糟糕，另一些公司则在不同方面的表现差别很大。在一些方面，上榜公司几乎没有进步。这点在与公平转型有关的指标、特别是尊重原住民权利的指标上尤其明显。在后者上，上榜公司的政策和行动在去年就已经是最弱。

汽车行业快速电动化转型的最初目的是为了应对肮脏的尾气排放，但是汽车制造商必须仔细审视各自的供应链，这样才能保证其制造出来的汽车在整个生命周期里都将是清洁的。这意味着，它们不仅需要降低其供应链的排放量，同时也需要应对其整个供应链（从采矿、制造到回收利用）产生的其他环境问题与人权影响。实现这一目标——即通过公平、可持续和无化石燃料的汽车供应链制造车辆不仅是道义使然，也是监管机构、投资者和消费者越来越期望看到汽车制造商达到的。

公司表现总结

纯电动汽车销量数据来源:EV-Volumes OEM Share tracker. 所有数据均为截至2023年7月的年累计数据。数据仅指乘用车, 市场范围涵盖欧洲、中国、韩国、日本以及美国和加拿大。

宝马(BMW)

公司	宝马(BMW)
纯电动车销量	165,303
纯电动车销量占比	13%
2024年排名(2023年排名)	7(6)
总得分	24%
无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	17%
人权与负责任采购得分	31%

宝马公司去年的电动汽车产量几乎翻了一番。但2023年以来, 该汽车制造商在建立更公平、更可持续的供应链方面的进展却甚微。宝马在气候和环境方面的得分仍然很低, 主要原因是其在钢和铝的脱碳方面缺乏行动, 在气候游说方面也有令人无法接受的记录。在对气候政策的支持力度上, InfluenceMap将宝马列为全球汽车行业中排名倒数第二。

- 该汽车制造商对其范围三的温室气体排放总量进行披露, 并对此制定了基于科学的减排目标, 但未按不同供应链对其范围三排放量进行分类。
- 该汽车制造商缺乏专门的目标和战略来实现其生产汽车所用的钢、铝和电池的脱碳进程。
- 然而, 该汽车制造商在合同中要求其电池供应商使用绿色电力, 这一点优于其大多数行业同仁。同时, 该汽车制造商通过与中国的一家电池回收商进行合作, 在建立电池闭环系统方面取得了进展。
- 该汽车制造商制定了一些统领性的人权尽职调查政策。比如, 它建立了专门机制, 以识别、减轻和纠正供应链中的侵权行为。
- 该汽车制造商的上述政策和机制需要得到进一步加强, 以确保负责的矿物原料采购、工人权利和原住民自由自愿、事先知情的认可权(Free, Prior and Informed Consent), 最后一点尤为重要。
- 2023年, 该汽车制造商成为首家在供应商行为准则中引入支付生活工资要求的汽车制造商, 因此在工人权利方面取得了重大进步。

比亚迪(BYD)

公司	比亚迪(BYD)
纯电动车销量	165,303
纯电动车销量占比	13%
2024年排名(2023年排名)	7(6)
总得分	24%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	17%
人权与负责任采购得分	31%

比亚迪仍然是电动车转型的领头羊之一。该汽车制造商在2022年停止生产使用内燃机的车辆，目前只生产纯电动车和混合动力车。在电池研发方面，比亚迪也是行业先驱，其创新的技术减少了镍、钴和锂等高排放矿物原料的使用。

比亚迪披露了一些新的基本信息，因此，较去年相比在得分上有所提高。但是，该汽车制造商的供应链仍然缺乏整体透明度，这使其整体得分在排行榜上几近垫底。作为全球第二大电动汽车生产商，比亚迪可以利用其垂直整合的供应链，成为倡导公平和可持续供应链的领导者。

- 该汽车制造商是少数几家未披露其供应链排放或脱碳目标的公司之一。
- 该汽车制造商几乎没有披露任何减少钢、铝和电池对气候和环境影响的措施。
- 不过，该汽车制造商现已推出了不含钴和镍的锂离子电池，并表示将在不久之后向市场推出使用钠离子电池的汽车。
- 该汽车制造商披露，其对供应商在社会问题上的表现进行监管，这是在确保整个供应链尊重人权方面迈出的第一步。然而，它没有对该监管过程的要求或流程进行任何披露。

福特 (Ford)

公司	福特 (Ford)
纯电动车销量	43,570
纯电动车销量占比	2%
2024年排名 (2023年排名)	1 (2)
总得分	42%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	29%
人权与负责任采购得分	54%

在2023年的排行榜上，福特是在人权方面表现最出色的企业。今年，该汽车制造商在环境和人权指标方面都取得了进步，这使其不仅缩小了与去年榜首梅赛德斯的差距，并成功将其反超，成为排行榜的全新冠军。

尽管如此，该汽车制造商仍有明显需要改进的地方。在消除钢、铝和电池供应链中的化石燃料和环境危害方面，福特仍然落后于竞争对手。此外，福特在原住民权利方面的极低得分继续拖累其人权得分。人权也是福特在2023年的得分中未见进步的领域之一。

- 拥有行业领先的负责任矿产政策和尽职调查流程，其包括详细的电池供应链地图和专门的申诉机制。
- 在工人权利方面，该汽车制造商在所有被调查的企业中得分最高，并已经在其人权政策中做出了生活工资的承诺，后者令人倍感鼓舞。然而，该汽车制造商仍有许多方面需要改进，例如，在采取纠正和补救措施方面，与工会建立合作。
- 该汽车制造商未能在保护原住民权利方面取得进展。与2023年7%的超低得分相比，该汽车制造商今年的得分没有上升。
- 该汽车制造商已要求所有供应商制定基于科学的目标和行动计划，在整体供应链的脱碳方面取得了进步。
- 该汽车制造商加入了“先行者联盟”(First Movers' Coalition)，并设定了相应的绿色钢材、铝材的使用目标，从而在无化石燃料钢铝方面取得进展。该汽车制造商还与战略钢材供应商签署了新的低碳钢协议。
- 该汽车制造商宣布了新的电池研发投入，投资对象包括一个用以测试新型电池材料的研究中心，但该汽车制造商仍缺乏电池脱碳和矿物回收的目标。

广汽集团 (GAC)

公司	广汽集团 (GAC)
纯电动车销量	265,391
纯电动车销量占比	60%
2024年排名 (2023年排名)	17 (16)
总得分	2%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	3%
人权与负责任采购得分	1%

广汽集团快速增长的电动汽车产量令人印象深刻，但其在建立清洁、负责的供应链方面却缺乏信息披露、承诺和行动，因此在排行榜上的排名几近垫底。广汽集团在电池研发方面取得了一些进展，向市场推出了新型磷酸铁锂 (LFP) 电池，减少了对高能耗矿物的依赖。同时，该汽车制造商首次披露了其在供应商尽职调查的一些最基本的行动。然而，该汽车制造商未在消除其供应链中的化石燃料、环境危害和侵犯人权行为方面采取相应行动。

- 该汽车制造商是电动汽车转型的领导者之一。目前，公司纯电动汽车的销量占其汽车总销量的60%。
- 虽然该汽车制造商制定了2050年供应链净零排放的目标，但它没有制定中期目标，而且对其供应链为实现该2050年目标所需采取的行动仅有极少信息披露。
- 该汽车制造商已向市场推出无镍无钴的新型磷酸铁锂电池。
- 目前，该汽车制造商仅提供了有限的证据，证明其对供应商进行了社会风险的评估，并且有关这些评估的内容和覆盖面的细节也很少。该汽车制造商在与供应链尽职调查相关的所有其他指标上，得分均为 0%。

吉利汽车 (Geely)

公司	吉利汽车 (Geely)
纯电动车销量	172,105
纯电动车销量占比	25%
2024年排名 (2023年排名)	12 (13)
总得分	10%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	15%
人权与负责任采购得分	6%

今年，吉利汽车进一步巩固了其在气候和环保方面的优异表现，在所有东亚汽车制造商中，继续在该领域保持领先。同时，该汽车制造商在人权方面的得分增幅也位居第二。尽管吉利汽车距离成为汽车制造行业启用清洁和公平供应链的领导者还有很长的路要走，但迄今为止，该汽车制造商取得的巨大进步为其在另一些问题上的行动奠定了坚实的基础，比如钢和铝等特定供应链的脱碳、负责任地采购转型矿产和保护原住民权利等突出的人权问题。

如果吉利汽车希望提高其在上述方面的表现，它可以从身边找到灵感。吉利汽车是沃尔沃汽车的控股股东，并持有梅赛德斯-奔驰的大量股份，这两家汽车制造商的表现在排行榜上名列前茅。

- 得益于该汽车制造商在范围三排放方面所做的工作，以及在钢材和铝材回收方面的信息披露和目标，吉利汽车是在气候和环境方面得分最高的东亚汽车制造商。2023年，该汽车制造商还取得了其他进步，即对其大部分一级供应商进行了可持续发展评估，同时设立了钢和电池的闭环回收利用流程。
- 该汽车制造商在使用无化石燃料的钢材和铝材方面，行动落后于业内同行。
- 吉利汽车对供应商提出了新的人权要求，并改进了尽职调查流程以审核供应商是否符合其行为准则，因此，该汽车制造商在排行榜的“总体”人权类别中得分增幅最大(16%)。该汽车制造商应通过改进流程来识别和纠正供应链中的突出人权风险，以巩固其在供应链尽职调查方面取得的初步进展。
- 吉利汽车在负责任的转型矿产采购、原住民权利和工人权利方面缺乏承诺和行动，这拉低了吉利的人权得分。

GM (通用汽车)

公司	GM (通用汽车)
纯电动车销量	311,070
纯电动车销量占比	12%
2024年排名(2023年排名)	8 (8)
总得分	23%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	19%
人权与负责任采购得分	26%

通用汽车是今年在气候和环境指标上进步最大的企业之一，其得分提高了 13%。这主要归功于该汽车制造商改进了范围三上游排放的披露，并通过“先行者联盟”(First Movers' Coalition) 制定了对于无化石燃料的钢和铝的采购新目标。然而，由于在人权方面缺乏进展，通用汽车在人权方面的得分不到福特的一半。这意味着，通用汽车今年的整体排名没有变化。

- 该汽车制造商今年终于赶上了许多竞争对手，披露了其供应链的范围三排放量。
- 该汽车制造商去年加入了“先行者联盟”(First Movers' Coalition)，并因此承诺，到 2030 年从接近零排放的来源采购部分钢材和铝材。此外，该汽车制造商还与美国钢铁公司 (U.S. Steel) 签署了一项新协议，后者将从今年开始为公司提供低排放钢材。
- 该汽车制造商在削减其电池供应链的影响方面缺乏行动，因此在此项指标上的得分仅为 8%，影响了其在气候与环境方面的总体得分。
- 该汽车制造商 2023 年在人权方面的得分仅为 25%。而今年，它的得分也仅提高了 1%。在人权尽职调查方面，该汽车制造商仍有很大的改进空间，特别是在通过引入措施来预防、解释和缓解其供应链中的人权侵权行为方面。
- 该汽车制造商是为数不多、明确承诺赋予原住民自由自愿、事先知情的认可权 (Free, Prior and Informed Consent) 的汽车制造商之一。但令人失望的是，该汽车制造商对美洲锂业公司 (Lithium Americas) 和萨克帕斯 (Thacker Pass) 锂矿的投资意味着，它并没有采取行动确保这一承诺的实现。
- 该汽车制造商在维护工人权利方面的表现较差，但可以通过若干方式对此进行改善，比如承诺生活工资，以及通过与工会合作来防止、缓解和纠正供应链中侵犯工人权利的行为。

本田 (Honda)

公司	本田 (Honda)
纯电动车销量	9,334
纯电动车销量占比	1%
2024年排名 (2023年排名)	14
总得分	8%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	4%
人权与负责任采购得分	11%

本田是汽车制造商向电动汽车转型的主要掉队者，也是今年新加入排行榜的汽车制造商。然而，排行榜发现，在消除供应链中的排放和环境危害方面，该汽车制造商也是行业中表现最差的企业之一，在这一领域的得分仅为4%。本田在人权方面的表现同样差劲。虽然该汽车制造商做出了一些人权方面的承诺，但却缺乏具体的政策和流程以确保这些承诺得以履行。

- 该汽车制造商是为数不多、未能充分披露其供应链范围三排放量的汽车制造商之一；也是为数不多、未制定科学的供应链减排目标的汽车制造商之一。
- 该汽车制造商未披露其为实现钢、铝和电池供应链的去碳化而采取的任何行动，这三项得分均为 0%。
- 该汽车制造商在反气候政策游说方面的不良记录进一步拉低了其气候和环境得分。
- 虽然该汽车制造商曾经在人权、负责任的转型矿物和工人权利方面做出过统领性的承诺，但它却未能披露其如何展开充分的尽职调查流程，以识别、预防、缓解和纠正其供应链中的人权风险和侵权行为。

现代汽车 (Hyundai)

公司	现代汽车 (Hyundai)
纯电动车销量	191,560*
纯电动车销量占比	7%*
2024年排名 (2023年排名)	10 (11)
总得分	15%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	12%
人权与负责任采购得分	18%

*销售数据适用于现代汽车, 包括现代和起亚。

现代汽车去年的电动汽车产量有所增长(尽管电动汽车在其整体汽车销量中的占比仍微不足道), 对其供应链也做出了一定的改进。因此, 该汽车制造商在排行榜上的排名上升了一位, 成为整体得分最高的东亚汽车制造商。

尽管如此, 现代汽车在启用清洁、公平的供应链方面仍落后于许多行业同仁。值得指出的是, 在减少其钢、铝和电池供应链的排放和其他环境影响方面, 现代汽车几乎没有取得任何进展; 而在负责任地采购转型矿产和确保原住民权利方面, 该汽车制造商也原地踏步。

- 该汽车制造商披露了其供应链范围三的排放量, 并制定了到 2045 年实现整个价值链碳中和的目标, 但不再继续披露其供应链的明确中期目标。
- 该汽车制造商未披露如何对其生产的车辆所使用的初级钢材和铝材进行脱碳, 但是, 它在二级钢材和铝材方面采取了一些初步的相关措施。
- 在InfluenceMap针对汽车行业气候游说的分析排名中, 该汽车制造商继续因积极的反气候政策游说成为得分最差的企业之一, 只有丰田、斯特兰蒂斯和雷诺的得分更低。
- 该汽车制造商做出了一些实质性的人权承诺, 现在也已经按地区披露其供应链的人权风险, 包括一些工人权利的风险。
- 尽管去年公布的调查发现, 现代汽车使用的位于美国阿拉巴马州的供应商广泛使用童工, 但现代汽车没有提供任何证据表明, 它已切实加强了其供应链的人权尽职调查流程。这一点令人担忧。

起亚汽车(Kia)

公司	起亚汽车(Kia)
纯电动车销量	191,560*
纯电动车销量占比	7*
2024年排名(2023年排名)	13 (14)
总得分	8%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	7%
人权与负责任采购得分	9%

*销售数据适用于现代汽车, 包括现代和起亚。

起亚是第一期排行榜中表现最差的汽车制造商之一。该汽车制造商在2023年的表现使其得分仅仅提高了2%。这意味着, 起亚在 2024 年排行榜中的排名仍然几近垫底。起亚在各方面的得分均较低, 更在两个类别(无化石燃料和对环境负责的铝材, 及原住民权利)中得分为0%。在钢、电池和负责任地采购转型矿物的各项指标中, 起亚得分均低于10%。

- 该汽车制造商已经制定了到2045年实现碳中和的宣言和中期目标, 并准备加入“科学碳目标倡议”(Science-based Targets Initiative)。
- 该汽车制造商已经开始披露所采购商品和服务的范围三排放量。
- 该汽车制造商设立了电池闭环回收系统, 以提取废旧电池里的原材料。
- 该汽车制造商在钢、铝和电池的脱碳进程方面提供的信息寥寥, 因此, 它在所有这些类别的得分均低于10%。
- 该汽车制造商已对人权、工人权利和负责任地采购转型矿产做出了承诺, 但没有提供详细信息, 以解释其为实现这些承诺而采取的措施。但值得注意的是, 在评估其单个供应商的人权风险方面, 该汽车制造商在2023年的公报中提供了更多细节。
- 由于在转型矿产和原住民权利方面的表现差强人意, 该汽车制造商在人权方面的总分受到了影响。

梅赛德斯(Mercedes)

公司	梅赛德斯(Mercedes)
纯电动车销量	138,207
纯电动车销量占比	11%
2024年排名(2023年排名)	2 (1)
总得分	41%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	37%
人权与负责任采购得分	45%

在第二期排行榜上，原先的冠军梅赛德斯被福特超越，屈居第二。尽管如此，其在无化石燃料与可持续环保以及人权与负责任采购两个领域均表现不凡。在去年的一年里，梅赛德斯取得了一些显著的进步，它在使用无化石燃料和对环境负责的铝材方面的进步最为突出，在该指标上的得分提高了18%。

但是，梅赛德斯仍然有上升的空间，也仍有机会重夺冠军头衔。方法之一是像特斯拉一样，披露其供应链的分类排放量。另外，它还可以着重在尊重原住民的权利上作出承诺。

- 该汽车制造商不仅披露其供应链的排放量，而且还制定了到2040年、其价值链的所有环节均实现净零排放的目标。与此同时，它设置了一个新的中期目标，即到本十年末、将其价值链的排放量减半。
- 该汽车制造商明确要求其供应商设定排放目标与披露用水量。
- 在使用无化石燃料和对环境负责的钢、铝和电池这三项指标上，该汽车制造商的得分均位列前三。在过去的一年里，该汽车制造商对铝材的脱碳力度尤其突出，不仅为其设置了新目标，还与一家铝材生产商签署了一份意向书，表示将开发和在使用在生产过程中“几乎不排放二氧化碳”的汽车铝。
- 此外，该汽车制造商过去的一年里在回收和再利用方面也加大了步伐。该汽车制造商不仅披露了其位于德国辛德尔芬根(Sindelfingen)的工厂将采用新的闭环工艺处理钢铁生产废料的进展；还披露了其位于德国库本海姆(Kuppenheim)的全新电池回收工厂的建造情况，该工厂将采用高效的湿法冶金(hydrometallurgical)工艺。
- 该汽车制造商在人权方面的三个类别(即总体、转型矿产和工人权利)上都获得了不错的分数。在原住民权利方面，它也获得了所有公司中的最高分——但即便如此，其得分也仅为17%，仍有很大的改进空间。

日产汽车(Nissan)

公司	日产汽车(Nissan)
纯电动车销量	152,517*
纯电动车销量占比	7%*
2024年排名(2023年排名)	10 (11)
总得分	13%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	12%
人权与负责任采购得分	15%

*销售数据适用于雷诺-日产-三菱联盟, 其中包括雷诺、日产和三菱。

日产汽车今年的总体得分仅为13%, 进步有限, 且其在气候与环境以及人权两个指标上的表现都很差。日产汽车已就其供应链中的排放和人权问题制定了一些目标和承诺, 但几乎没有采取具体的行动来兑现这些承诺。

- 该汽车制造商披露采购产品的范围三排放量, 并制定了到2050年实现其产品全生命周期碳中和的目标, 但没有制定范围三排放的中期目标。
- 该汽车制造商与神户制钢(Kobe Steel)签署了新协议, 从后者处采购在生产过程中二氧化碳排放量较低的钢材和铝材。但需要注意的是, 此协议所设计的钢材仍将由燃煤高炉生产。因此, 该汽车制造商并未如其他同行那样签署采购绿色钢铁的协议, 在这点上缺乏雄心。
- 在解决其电池供应链对气候和环境的影响方面, 该汽车制造商的得分仍然只有4%。
- 虽然该汽车制造商在人权、工人权利和负责任地采购转型矿产方面已经做出了承诺, 但是在原住民权利方面仍未做出承诺。同时, 该汽车制造商只披露了很少的、有关实现这些承诺的具体措施, 尤其是在转型矿物和工人权利方面。
- 该汽车制造商宣布, 计划建立供应链人权申诉系统, 但该计划尚未实施。

雷诺 (Renault)

公司	雷诺 (Renault)
纯电动车销量	152,517*
纯电动车销量占比	7%*
2024年排名 (2023年排名)	9 (7)
总得分	19%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	17%
人权与负责任采购得分	21%

*销售数据适用于雷诺-日产-三菱联盟, 其中包括雷诺、日产和三菱。

雷诺在环境和人权指标方面的表现都很差。它是表现最差的欧洲汽车制造商, 且在今年排行榜的大多数指标类别中都未取得进步。但该汽车制造商也有一个明显的例外: 在使用无化石燃料和具有环境可持续性的电池方面, 雷诺是进步最大的企业之一, 这主要归功于其在电池闭环回收流程方面所做的努力。

- 该汽车制造商为其供应链制定了2030年的温室气体减排目标, 并表示将重点关注钢、铝和电池。
- 2023年, 该汽车制造商在电池方面取得了很大进步。它不仅制定了提高电池矿物回收比例的目标, 还成立了一家专注于闭环电池回收的新公司, 同时还签署了低碳钴的采购协议。
- 然而, 该汽车制造商在钢材和铝材的温室气体减排目标方面进展甚少。公司未披露任何低碳钢或铝的采购协议, 也未参与任何旨在推动清洁钢铝需求的多方利益相关者倡议。
- 2023年, 该汽车制造商在人权方面没有取得任何进展。
- 该汽车制造商的人权总分主要被以下两个因素拉低: 在负责任地采购转型矿产方面行动不足; 在原住民权利方面得分为 0%。

上汽集团 (SAIC)

公司	上汽集团 (SAIC)
纯电动车销量	60,351
纯电动车销量占比	33%
2024年排名 (2023年排名)	18
总得分	1%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	2%
人权与负责任采购得分	0%

上汽集团是今年新加入积分榜的汽车制造商。该汽车制造商的纯电动汽车产量已增至其车辆总产量的三分之一左右。遗憾的是，由于信息披露不充分，以及缺乏建立清洁、公平供应链的公开承诺，上汽集团成为今年排行榜上得分最低的汽车制造商。

- 该汽车制造商是少数几家没有披露其范围三排放或供应链减排目标的汽车制造商之一。
- 该汽车制造商在电池方面略有进展。它与合作伙伴一道成立了一家名为上海捷能智电新能源科技有限公司 (Energiex) 的新公司，以加强电池的回收和再利用；并与一家初创公司合作研发固态电池，这有可能可以减少电池对气候和环境的影响。
- 该汽车制造商缺乏人权承诺，未披露对其供应链进行的、任何切实的尽职调查流程。

斯特兰蒂斯(Stellantis)

公司	斯特兰蒂斯(Stellantis)
纯电动车销量	151,236
纯电动车销量占比	6%
2024年排名(2023年排名)	5(5)
总得分	27%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	18%
人权与负责任采购得分	37%

斯特兰蒂斯在气候和环境方面表现欠佳。该汽车制造商几乎没有采取任何行动对其车辆中使用的钢和铝进行脱碳，InfluenceMap也因其反对气候政策的游说行为，对其给出了很低的评分，这进一步降低了该汽车制造商在排行榜上的总体得分。

在人权方面，该汽车制造商的表现要好得多，尤其是在“总体”这个指标上，其关注的是供应链的整体尽职调查政策和措施。斯特兰蒂斯在人权“总体”指标上的得分是接受评估的18家汽车制造商中最高的。

- 该汽车制造商披露其供应链的范围三排放量，目前也已设定以下目标：到2030年，其生产的每辆纯电动汽车的供应链排放量将减少40%；到2038年，实现整个价值链的净零排放。
- 在使用无化石燃料和具环境可持续性的钢材和铝材方面，该汽车制造商在所有欧美汽车制造商中得分最低。2023年，该汽车制造商在这些供应链方面也没有取得任何进展。
- 该汽车制造商在电池方面得分较高。这是因为它不仅采用了回收工艺；还对电池化学技术进行投资，以减少对高排放矿物质的使用；并且与锂和镍的供应商签订合同协议，旨在减少开采这些矿物质的碳足迹。
- 该汽车制造商在人权方面的“总体”指标上得分为76%，是排行榜上表现最好的公司。这是由于，该汽车制造商采取了强有力的措施、对其供应商潜在的侵犯人权行为进行预防、减缓和问责。
- 然而，在工人权利和负责任地采购转型矿产方面，该汽车制造商落后于其他几家行业同仁。
- 在确保其供应链尊重原住民的权利方面，该汽车制造商的得分仍然为0%。

特斯拉(Tesla)

公司	特斯拉(Tesla)
纯电动车销量	945,119
纯电动车销量占比	100%
2024年排名(2023年排名)	3(9)
总得分	35%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	31%
人权与负责任采购得分	39%

特斯拉是今年排行榜上的最大赢家。在所有指标类别中，它都取得了进步，总分合计提高了21%，排名也从第九位大幅上升至第三位。

但特斯拉仍有很大的提升空间。在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面，该汽车制造商在2023年开始计算其供应链的排放量，而它可以继续以此为基石、采取有针对性的行动，促进其钢、铝和电池供应链的脱碳。在人权和负责任采购方面，特斯拉应优先加强政策和流程，以确保其整个供应链均尊重原住民和工人的权利。上述这些领域均为特斯拉提供了进步的机会，使其能够以与今年相同的速度继续巩固表现，并在启用公平、可持续和无化石燃料的供应链方面成为行业领导者。

- 年，该汽车制造商成为首家披露其钢、铝和电池供应链分类范围三排放量的汽车制造商，但它尚未为这些供应链设定任何减排目标。
- 该汽车制造商在使用无化石燃料和对环境负责的电池方面表现出色，这得益于以下几个方面：该汽车制造商在电池回收的闭环流程方面取得了进展；在电池化学技术（例如，可减少对高强度矿物质需求的磷酸铁锂电池）方面的投资，以及直接从矿业供应商处采购相当比例的钴、镍和锂，且与其签订包含环保要求的合同。
- 但是，该汽车制造商在钢和铝方面的表现较差。没有证据表明，该汽车制造商已采取行动对这些供应链进行脱碳，除了其在铝回收方面取得了一些进展。
- 该汽车制造商在人权尽职调查和负责任地采购转型矿产两方面均有显著改善。其中，该汽车制造商不仅建立了一个新的第三方申诉机制，而且为每种关键转型矿产绘制了更全面的供应链组成图、确立了其优先的人权领域，并与其供应商一道改善转型矿产生产过程中的人权风险。该汽车制造商还鼓励其供应商接受“负责任采矿保证倡议”(IRMA)的审计，已有四家它的矿业供应商同意接受该审计。
- 该汽车制造商在原住民权利方面的得分有所提高。它已经全面承诺，所有其供应链中的原材料的开采和加工都要获得原住民自由自愿、事先知情的认可权(Free, Prior and Informed Consent)。然而，该汽车制造商在这一类别的得分仅为14%，这表明其仍有许多工作要做。
- 该汽车制造商已经在其人权政策和供应商行为准则中承诺，将尊重国际劳工组织的所有五项原则，包括集体谈判权。但除此之外，其在工人权利方面没有取得进展。

丰田汽车 (Toyota)

公司	丰田汽车 (Toyota)
纯电动车销量	46,821
纯电动车销量占比	1%
2024年排名 (2023年排名)	15 (12)
总得分	7%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	5%
人权与负责任采购得分	9%

第二期的排行榜进一步确认了，丰田是汽车行业的“最大气候掉队者”。这不仅因为纯电动汽车的销量仍然仅占其汽车总销量的1%，而且该汽车制造商也没有改善其旨在反对气候行动的游说行为（被InfluenceMap评为汽车行业最差）。另外，其在排行榜上的气候和环境得分也没有得到改善，仍为5%。丰田需要迅速改变赛道，否则就有可能在汽车行业的其他企业集体向更清洁的未来迈进时，被时代淘汰。

- 该汽车制造商披露其供应链的范围三排放，并制定了到2050年所有产品全生命周期零排放的目标。
- 该汽车制造商所有与钢和铝相关的指标均为零分，其电池供应链指标得分仅4%，在削减这些供应链的排放和其他环境影响方面全面失败。
- 该汽车制造商对遵守《联合国工商企业与人权指导原则》（UN Guiding Principles on Business and Human Rights）作出了基本承诺，并要求其供应商分别对各自的供应商也提出人权要求。然而，仍然没有实锤证据证明，该汽车制造商采取了具体措施来实现这一承诺。
- 在负责任地采购转型矿产、尊重原住民权利和工人权利的指标上，该汽车制造商的得分均低于10%，在这些问题上甚至缺乏基本承诺。

大众汽车 (Volkswagen)

公司	大众汽车 (Volkswagen)
纯电动车销量	370,513
纯电动车销量占比	9%
2024年排名 (2023年排名)	6 (4)
总得分	26%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	25%
人权与负责任采购得分	26%

尽管大众汽车在首届排行榜中的表现相对突出，但是它却是第二届排行榜上唯一一家总分未见提高的汽车制造商。虽然大众在电池回收和低碳钢预购协议方面取得了一些进步，但其在矿产供应链透明度方面的退步却抵消了这些进步。由于缺乏进展，大众汽车在排行榜上的排名从第四位下滑到了第六位。

- 该汽车制造商披露针对其供应链范围三排放量的2030年与2050年阶段性减排目标。
- 由于该汽车制造商缺乏针对具体原材料的脱碳目标，并且未参与关键的多方利益相关者倡议，其在钢和铝的脱碳方面进展不足。
- 该汽车制造商披露了其与其萨尔茨吉特钢铁集团 (Salzgitter AG) 签订的新采购协议。根据协议，萨尔茨吉特将从2025年底开始为其生产低碳钢。另外，它也与电池回收商优美科 (Umicore) 成立了新合资企业，专注于回收矿产。
- 该汽车制造商在人权尽职调查和负责任地采购转型矿产方面制定了切实的流程，但是这些流程仍有上升空间。
- 在其矿产供应链的原产国或特定国家的风险方面，该汽车制造商不再进行披露。
- 在其整个供应链中，该汽车制造商仍未对原住民权利作出承诺，也未制定足够的政策来确保工人权利。

沃尔沃 (Volvo)

公司	沃尔沃 (Volvo)
纯电动车销量	88,156
纯电动车销量占比	23%
2024年排名 (2023年排名)	4 (3)
总得分	32%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	36%
人权与负责任采购得分	27%

近年来，沃尔沃的电动汽车产量增长迅速，它在使用无化石燃料的钢材和铝材方面也继续保持行业领导者的地位。然而，与其他汽车制造商相比，沃尔沃今年取得的整体进步相对较小，这导致其跌出了排行榜的前三名。梅赛德斯已赶上沃尔沃在气候和环境方面的领头羊地位，而沃尔沃在人权和负责任采购方面的微弱进展也使其在这两方面落后于几个竞争对手。

- 虽然该汽车制造商在气候和环境方面的得分继续领先全榜，但其与该方面得分第二的梅赛德斯之间的差距已缩小至不到1%。
- 由于采用了闭环流程，设置了回收目标，且对于预购协议以及多方利益相关者倡议 (SteelZero和先行者联盟) 的参与，该汽车制造商继续成为使用无化石燃料钢材和铝材的行业先驱。
- 由于在原住民权利指标上得分为0%，该汽车制造商先前不错的人权表现遭到了影响。