

2025年Lead the Charge排 行榜报告

一份比较各大汽车制造商在建立公平、可持续和无化石燃料的供应链上的比较分析

目录

关于本报告	3
执行摘要	4
2025年排行榜结果	4
使用无化石燃料以及可持续与环保的供应链	6
尊重人权与负责任采购	7
什么是Lead the Charge？	9
什么是Lead the Charge排行榜？	9
排行榜的结构	9
我们关注哪些公司？	11
Lead the Charge排行榜的结果	13
2024年的总体评分与年度变化	13
不同市场的区别	17
不断变化的监管环境	20
结论	21
公司表现总结	22

关于本报告

这是Lead the Charge出版的第三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/>

。

设计: Studio Lake

执行摘要

本报告的内容反映的是第三期[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;二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之间的差距,也可以显示公司与公司之间的差距。

由于Lead the Charge排行榜已进入第三年,这意味着它持续追踪了各大公司和整个行业在建立公平、无化石燃料以及可持续与环保供应链方面的表现。

2025年排行榜的结果

今年的分析显示,整个行业正在稳步向前。相比上一年,全部18家上榜公司在2025年榜单上的总体得分平均提高了三个百分点。

气候与人权两个单项下的总体指标主要评估的是各大汽车制造商如何应对其供应链的气候、环境与人权影响。今年,上榜公司在这两项指标上的进步最为明显,两者的平均值分别提高了八个百分点;而它们在负责任的矿产采购这一指标上也平均提升了五个百分点,进步幅度在所有指标中位列第三。

这些指标应对的是近期发生的一系列政策与监管变化,例如欧盟的《电池法》(Batteries Regulation)以及《企业可持续发展尽职调查指令》(Corporate Sustainability Due Diligence Directive)。这并非巧合。汽车行业在这些领域的明显进步体现的正是公共政策与监管在促进行业表现方面扮演的重要角色。

在前两期的排行榜上,整个汽车行业几乎对原住民问题集体沉默。然而,今年的结果显示,汽车行业正在这个问题上开始聚集动能,有的制造商作出了新的承诺,有的制造商提高了其表现。这是一个令人振奋的进展。

尽管如此,整个行业在原住民问题上的进步速度还远不够快。与前两年一样,今年仍然没有一家上榜企业在此单项上的总体得分超过50%,总共18家企业的平均得分仅为22%。

在去年的榜单上,各大制造商纷纷在钢铝脱碳方面作出了初步的努力,然而今年,它们却基本保持原地踏步,这尤其令人担忧。此外,除去个别企业,一半以上的上榜企业在原住民权利与工人权利方面停滞不前。

今年的排行榜还发现,虽然众多制造商在不同方面推出了有力的政策或承诺,但它们却没有对这些政策与承诺进行有力地执行。纵观今年的排行榜,制造商在与政策、承诺与目标相关的指标上的得分往往要比那些证明这些政策与承诺在现实中被执行的分数高出很多,这延续了前两年的趋势。

整个行业的表现可以也必须提高。在不同问题上,企业目前的表现参差不齐,这不仅是行业的现状,也是行业的机遇。这意味着,只要企业对标不同领域里的最佳实践,它们的分数就可以实现质的飞跃。例如,在今年超过一半的指标里,至少有一家上榜企业完全符合要求,所以只要各大制造商对标不同领域里的领头羊,它们就可以把得分提高至超过70%。

主要发现

- 特斯拉在今年的排行榜上势头强劲，在总分上提高了七个百分点，拔得头筹。福特和梅赛德斯紧随其后，分别位列第二与第三。发生在这三家公司身上的任何细微的进步与退步都可能重塑明年排行榜的前三甲排名。
- 梅赛德斯在所有八个单项上均位列前五，是唯一一个做到这点的企业。它的表现证明，一个汽车制造商可以成为所有领域的佼佼者。
- 去年的冠军福特今年的总体得分基本没有进步。在单项方面，该公司在使用非化石燃料以及可持续与环保的供应链上获得了四个百分点的提升，但这点微弱的进步基本被它在人权方面的退步抵消。
- 在今年的榜单上，沃尔沃的总体得分提高了九个百分点，是总体得分提升幅度最大的企业。另外，它在所有八个单项中的七项均取得了进步。在气候与环境方面，沃尔沃此前已经是这个领域的第一名，但今年它在这个方面继续取得了超越其他所有企业的进步幅度。沃尔沃的表现证明，业界领头羊仍然可以不断提高自身要求，为后来者提供榜样。
- 吉利汽车连续第二年成为本排行榜上得分增幅最大的公司之一。它与大众汽车与起亚汽车一道，成为人权总体得分上进步最显著的公司，并在无化石燃料以及可持续的供应链方面再接再厉，继续领跑东亚制造商。这使吉利汽车的总体排名上升一位，在所有东亚汽车制造商中位列第二，仅落后现代汽车一个百分点。
- 大众汽车与起亚汽车也位列今年榜单上表现最出色的公司，在榜单的两个大项上均取得明显进步，总体得分也分别提高了八个百分点。因此，这两个公司的排名分别上升一位，攀至今年的第五与第12名。
- 日产汽车最初是本排行榜上排名最高的东亚汽车制造商，然而近两年其排名不断下滑。今年，它仅在四个非人权相关的指标上取得了进步，整体排名几近垫底。丰田汽车是仅有的一家从2023年起就在气候与环境领域原地踏步的上榜企业。
- 今年榜单的末尾三家企业与去年相同。尽管它们是最需要进步的制造商，但事实却不尽人意。比亚迪与广汽集团的整体分数仅提高了两个百分点，上汽集团的表现与去年一样，得分仍为1%。
- 在无化石燃料与可持续与环保的供应链方面，排名前三的企业拉大了与其他公司的差距，它们的得分是行业平均值的至少两倍。然而在人权领域，情况却恰恰相反。名列前茅的企业几乎没有取得进步，而位列中下游的企业却迅速缩小了与领头羊的差距。

无化石燃料以及可持续与环保的供应链

- 所有上榜企业在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面取得了19%的平均得分，与2024年的排行榜相比取得了3%的进步。
- 在去年的榜单上，尽管一些企业在钢铝脱碳方面取得了令人振奋的初步进步，但今年，它们在这方面的表现却基本停滞不前，平均得分仅提高了一个百分点。从首期榜单揭晓至今，现代汽车、丰田汽车、比亚迪与广汽集团这四家公司在这两个方面没有取得任何进展。
- 在气候与环境方面，沃尔沃原本已经是行业的领头羊。今年，它在这方面的分数取得了十个百分点的提升，进步幅度在18家企业中最大。沃尔沃继续领跑行业的钢铝脱碳进

程，并拉大了其领先优势。它在这两个方面的平均得分已经比行业平均得分高出四倍之多。

- 宝马在气候与环境方面的总体单项上取得了60%的得分，是所有上榜公司中最高的，也是在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面最高的单项得分。特斯拉在气候与环境的总体单项上得分提高了24个百分点，进步明显。总体而言，上榜企业在气候与环境方面的表现令人欣慰很多，平均得分攀升了八个百分点。
- 在应对供应链中的森林砍伐风险上，汽车制造商的表现惨淡，大大落后于其他行业。在此方面，其他行业普遍拥有更高的透明度、更有力的承诺与更强化的尽职调查。
- 在电池供应链的可持续性方面，上榜企业整体进步甚微，然而，也有个别企业取得了实质性的进步。梅赛德斯成为此方面的领头羊，将去年的第一特斯拉挤至第二。雷诺位列第三。雷诺近两年在该方面的表现可圈可点，与首期排行榜相比，它的得分不仅整整翻了个倍，排名也从第六升至第三。前三甲的得分均有提高，已经达到行业平均值的两倍以上。
- 在所有上榜的企业中，仅有四家企业未在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面取得任何进步。它们是上汽集团与三家日本制造商：丰田、本田与日产。
- 斯特兰蒂斯是表现最差的欧洲汽车制造商，它在此方面已被吉利汽车与现代汽车超越。

尊重人权与负责任采购

- 在人权方面，汽车行业再度取得了进步，行业平均得分相比去年提高了四个百分点，达到25%。尽管进步是积极的，但是这样的进步速度着实缓慢。同时，对于人权承诺的制定与履行，整个行业的进展也慢得出奇。除了勉强过线的福特，没有一家上榜企业人权方面的得分超过50%。
- 尽管福特在人权方面的表现乏力，总得分从54%跌至52%，但是它仍然保住了该方面第一的位置。除了福特，另外两家在该方面得分下滑的企业为日产汽车与斯特兰蒂斯。
- 虽然特斯拉从梅赛德斯手里抢下了第二的排名，但两者的表现几乎不分伯仲。在负责任地采购转型矿产方面，特斯拉的分数远远高出梅赛德斯，但在工人权利方面，梅赛德斯的分数却几乎是特斯拉的两倍。特斯拉也唯一一家没有与工人签订集体协议的西方汽车制造商。
- 与去年不同的是，今年，美国企业在所有地区的企业中取得的进步最小，而东亚企业的进步却最大(虽然不同东亚国家的企业之间的差别很大)。
- 在人权的总体表现上，吉利汽车、现代汽车与大众汽车取得的进步最显著，三者得分均提高了11个百分点。吉利汽车在人权总体得分上的分数上升了24个百分点，这是本期排行榜上、一个公司在单项上取得的最大的进步幅度(与特斯拉在气候与环境的总体得分上的进步幅度并列)。大众汽车与起亚汽车同样在总体指标上进步显著。特别是大众汽车，它从第七名蹿升至第二名，仅落后福特不到一个百分点。
- 然而，各大公司在不同的人权领域的表现也参差不齐。例如，人权尽职调查的整体平均得分为43%，在所有类别中最高。这也是整体进步最大的单项，平均分数提升超过8%。

- 转型矿产类别的平均得分上升超过4%，达到29%，是排行榜上进步第三大的单项。它也拥有全榜单项得分最高值，即福特取得的89%。
- 在经历了两年的停滞不前后，原住民权利这一单项终于在今年迎来了一丝进展，有五家企业作出了全新的承诺或强化了其现有的表现。然而，该单项的平均分仅为6%，继续成为得分最低的类别。作出相关承诺或制定相关政策的企业数量仍然少之又少，即使那些已经采取行动的公司仍然还有很长的路要走。
- 55%的上榜企业在工人权利一项上毫无进展，这导致该项的平均分数仅上升了两个百分点。
- 宝马是唯一一个要求供应商向工人支付基本生活工资的企业。福特、斯特兰蒂斯和沃尔沃虽然都在自身的人权政策中承诺向工人支付基本生活工资，却没有要求它们的供应商也这么做，此举颇为矛盾。只有斯特兰蒂斯解释了它是如何计算基本生活工资的。
- 广汽集团与上汽集团在 인권领域得分最低，但其同胞企业比亚迪与吉利汽车在这方面已经开始有所进展。其中，比亚迪的得分分别比广汽集团与上汽集团高出15与17个百分点。
- 通用汽车仍然是在人权上表现最差的美国企业，其得分仅为福特的一半，比特斯拉低19个百分点。在欧洲企业里，雷诺的表现垫底。
- 在东亚制造商里，现代汽车的人权表现最优秀，但是它在某些方面仍然发生了退步，并且在原住民权利上没有起色。该公司在转型矿产上取得的进步在所有上榜企业中最大，但在工人权利方面却掉了七个百分点，退步幅度为所有上榜企业在某个人权单项上的第三大。

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进行制造。

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，今年已进入第三年。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)
- 负责任地采购转型矿产
- 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¹。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)²。

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

人权与负责任采购

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%

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³。

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。然而,今年的排行榜出现了一个相关变化:公司网站上的信息也可被作为参考。但这种参考基于一个条件,即相关公司的官方文件明确指

¹ 基于科学的目标倡议(2018),《价值链中的价值链:范围三温室气体管理的最佳实践》,

https://sciencebasedtargets.org/resources/files/SBT_Value_Chain_Report-1.pdf

² 联合国人权事务高级专员办事处(2011),《工商企业与人权指导原则:实施联合国“保护、尊重和补救”框架》, https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/quidingprinciplesbusinesshr_en.pdf

³ InfluenceMap, 汽车气候工具: <https://automotive.influencemap.org/>

向了这些网站信息或者提供了它们的链接(或两者皆有)。本期排行榜考虑的、来自上榜企业的新增或更新政策均在2024年7月1日前发布。

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	364,001	2,243,785	16%	德国
比亚迪	1,937,574	4,513,032	43%	中国
福特	148,336	4,030,064	4%	美国
广汽集团	380,251	817,239	47%	中国
吉利汽车	682,018	2,527,240	27%	中国
通用汽车	821,270	5,424,831	15%	美国
本田	65,659	3,789,631	2%	日本
现代汽车集团(包含现代和起亚)	380652	6400160	6%	韩国
梅赛德斯-奔驰集团	252,840	2,104,218	12%	德国
雷诺-日产-三菱汽车联盟(包含雷诺和日产)	269144	5040239	5%	法国/日本
上汽集团	261,795	1,456,717	18%	中国
斯特兰蒂斯	216,195	5,355,849	4%	荷兰
特斯拉	1,977,734	1,977,734	100%	美国
丰田汽车公司	133,796	9,363,271	1%	日本
大众集团	707,516	8,450,970	8%	德国
沃尔沃汽车集团	175,194	763,389	23%	瑞典

来源: *Marklines*

所有数据均为2024年数据。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。

我们将本次评估的结果列在下方。您也可至Lead the Charge (<https://leadthecharge.org/>) 的网站进行查询。

2024年的总体评分与年度变化

大多数的企业在本期榜单上表现中规中矩。除了斯特兰蒂斯、日产汽车与上汽集团之外，其他所有制造商的总体得分均有提高，幅度从一到九个百分点不等。

然而，虽然排行榜已经进入第三年，但是仍然没有上榜企业的总分超过50%，而所有制造商的平均得分仅从去年的18.5%上升至今年的22%。因此，整个汽车行业只有大大提升进步的速度，才有可能成功应对前方的挑战。

和去年一样，今年所有上榜企业在人权与负责任采购方面的平均得分要比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高（前者为25%，后者为19%）。今年榜单的第一集团也再次经历了调整：去年的亚军特斯拉排名升至第一，与去年的榜首福特的位置互换。斯特兰蒂斯从第五跌至第九名，成为欧美制造商中整体表现最差的公司。福特继续成为人权方面的冠军，但是它的优势正在缩小。沃尔沃在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面的表现最佳，而且其优势越来越大。

梅赛德斯在上述两个方面表现均为上乘，紧随特斯拉占据第二的位置，并在总分上位列第三。事实上，梅赛德斯在榜单的各个方面均表现出色，在所有八个单项上均位列前五，是唯一一个做到这点的企业。它的表现证明，一个汽车制造商可以成为所有领域的佼佼者。

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	排行榜整体得分
1	特斯拉	40%	46%	43%
2	福特	33%	52%	42%
3	梅赛德斯	38%	45%	41%
4	沃尔沃	45%	32%	38%
5	大众汽车	27%	37%	32%
6	宝马	20%	39%	29%
7	通用汽车	21%	25%	23%
8	雷诺	22%	23%	23%
9	斯特兰蒂斯	15%	31%	23%
10	现代汽车	19%	24%	21%
11	吉利汽车	19%	17%	18%
12	起亚汽车	12%	20%	16%

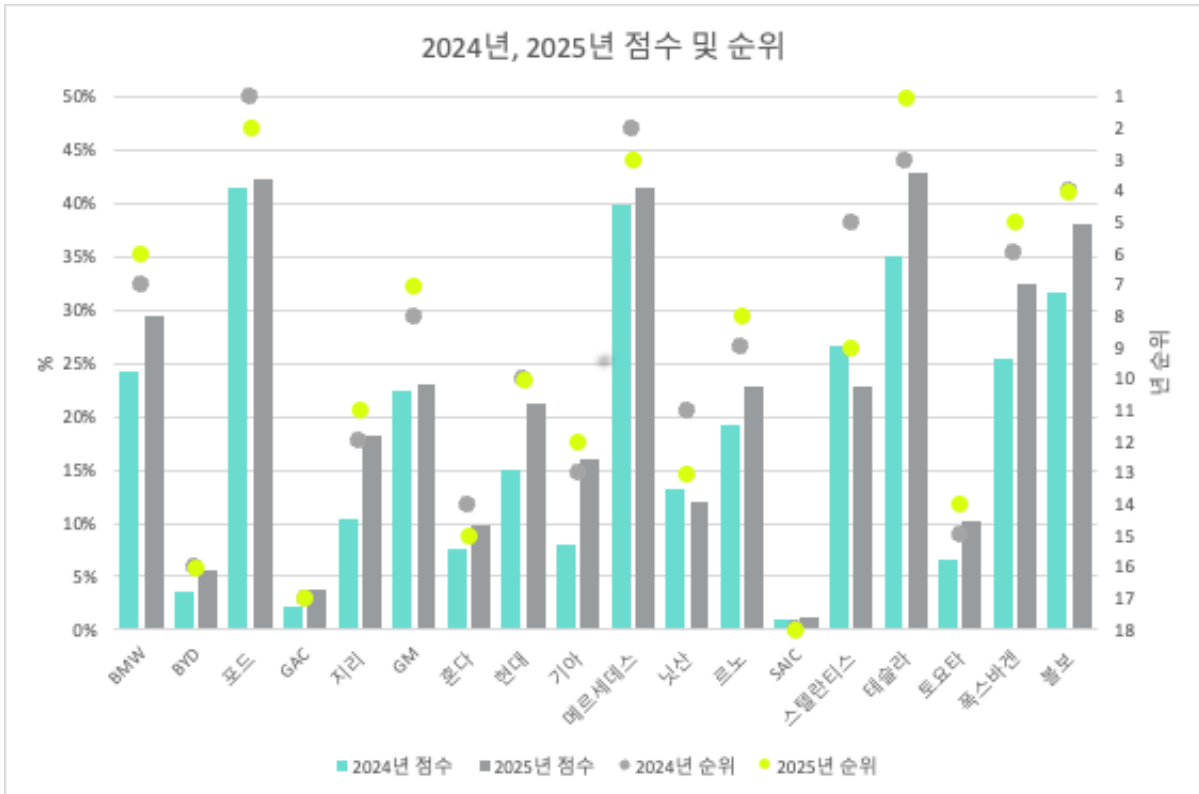
13	日产汽车	12%	12%	12%
14	丰田汽车	5%	16%	10%
15	本田	4%	16%	10%
16	比亚迪	4%	7%	6%
17	广汽集团	6%	2%	4%
18	上汽集团	2%	0%	1%

沃尔沃是今年的排行榜上进步最大的制造商，总体得分提高了九个百分点。尤其值得注意的是，沃尔沃此前已经是气候与环境方面的第一名，但是今年它在该方面取得了所有上榜企业中最大的进步，得分是行业平均得分的两倍。在钢铝领域，沃尔沃的得分更是超过了行业平均得分的四倍。该公司的表现证明，业界领头羊仍然可以不断提高自身要求，为后来者提供榜样。

可惜的是，各大制造商在人权领域并未展现进步势头，行业翘楚的表现也基本停滞不前，而进步最大的企业基本位于榜单下游，比如起亚、大众、吉利、宝马、丰田与沃尔沃。

在整体得分方面，吉利、大众、起亚与特斯拉紧跟沃尔沃，成为进步并列第二大的企业，它们的得分均提高了八个百分点。今年，特斯拉见证了2023年榜单以来该公司取得的最大总体得分进步，它也因此成为了整体得分的冠军。尽管如此，特斯拉2025年的榜首位置并不牢固，因为它主要依靠的是在支持气候政策方面的优异表现（InfluenceMap目前给予了它最高评级）。如果本榜单不考虑气候游说，特斯拉的排名则将维持去年第三。鉴于媒体指出该公司[支持美国政府中止电动汽车享有的税收优惠政策](#)，特斯拉在明年的榜单上很有可能失去第一的宝座。因此，它应当保持其强有力的、支持气候政策的游说态势，以避免退步的风险。

来自中国的制造商吉利汽车连续第二年成为本排行榜上得分增幅最大的公司之一。同时，吉利今年也和起亚汽车与大众汽车一道，成为人权总体得分上进步最显著的公司。如此的进步使吉利的总体排名上升一位，在所有东亚汽车制造商中位列第二，仅落后现代汽车三个百分点。在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，吉利继续在东亚汽车制造商中称雄，其人权方面的排名也上升了三位。



不同制造商的表现在大项上与同一大项下的不同单项上均参差不齐。例如，沃尔沃在钢与铝的供应链脱碳方面的表现名列前茅，然而它在电池供应链脱碳上的得分却只有领先者的一半都不到。在人权方面，沃尔沃更是在所有欧美制造商中倒数。

与之相比，斯特兰蒂斯在人权尽职调查的总体一项上表现优异，但在所有其他人权指标上表现却一落千丈。同时，在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面，它也是所有欧美企业中得分最低的，且与其他企业的差距巨大。今年，斯特兰蒂斯的总分在所有西方企业里垫底。

日企丰田与本田的境遇十分类似。虽然两家企业均在人权方面取得了重要的进步，但是它们都没有在气候与环境领域的任何指标上显示出进展。事实上，在所有首期就进入榜单的制造商里，丰田是唯一一家三年都没有在该领域取得任何进步的企业。

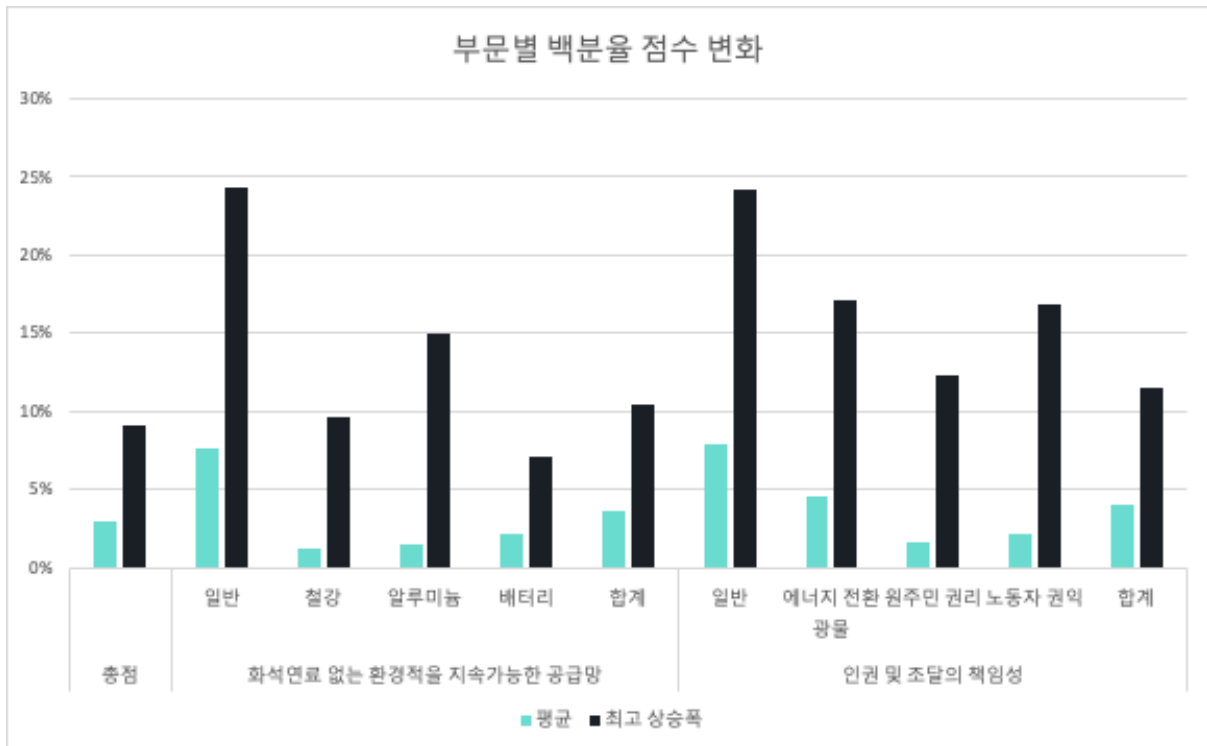
纵观榜单，上榜企业在两个方面的平均得分进步最大，均达到八个百分点：即无化石燃料以及可持续与环保的供应链的总体指标，与人权与负责任采购的总体指标。负责任采购转型矿产的单项得分提高幅度位列第三，为五个百分点。

这些指标应对的是近期发生的一系列政策与监管变化例如，欧盟的《电池法》以及《企业可持续发展尽职调查指令》，这并非巧合。汽车行业在这些领域的明显进步体现的正是公共政策与监管在促进行业表现方面扮演的重要角色。这也进一步证明为何如《企业可持续发展尽职调查指令》等问责性法案的力度绝不应该被削弱(该指令的义务与范围目前正面临被淡化的风险)，因为这很可能会危及这些法案想要达到的目的或推动的变化。

企业在其他单项上的进展慢到几乎为零。在去年的榜单上，各大制造商纷纷在钢铝脱碳方面作出了初步的努力，然而今年，它们却基本保持原地踏步。此外，企业在电池供应链的可持续性与工人权利方面的表现也没好到哪里去，只分别上升了两个百分点。

企业在原住民权利方面的表现也集体差劲，使其成为所有八个单项中平均得分最低的一个单项。然而，今年的结果也显示，汽车行业正在这个问题上终于开始聚集其所欠下的动能，有的制造商作出了新的承诺，有的制造商提高了其表现。

本排行榜发现了各大制造商在某些具体问题上缺乏进步，这发出了一个关键信号：企业不仅需要
在总体的承诺与进展之外做出有意义的动作，也需要从提升整体流程与系统向采取具体、
细微与具有展示性的行动快速转变。



从不同制造商的表现来看，特斯拉第二年成为气候与环境所有单项上进步最快的公司，它在
无化石燃料以及可持续与环保的供应链的总体得分提高了24个百分点。吉利汽车则在人权与
负责任采购领域获得了最大提高，其人权尽职调查的总体得分同样上升了24个百分点。

沃尔沃与福特是仅有的两家在气候与环境全部四个单项上取得进步的公司，而宝马和吉利则
是在所有四个人权单项上取得这一成绩的公司。它们的表现证明了，适当的雄心加勤奋可以
帮助企业超脱某一特定单项、取得全盘提升。

不同市场的区别

在今年的榜单上，美国制造商的集体表现最为优秀，平均总体得分达到36%。在两个大项上，它们分别取得了领先，在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上的平均得分达到31%，在人权与负责任采购上的平均得分则为45%。

欧洲制造商的集体表现居次位，平均总体得分达到31%。它们的两个单项平均得分也分别紧随美国企业，在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上的平均得分达到28%，在人权与负责任采购上的平均得分则为35%。

韩国企业位于欧洲企业之后，排名第三。它们的平均总体得分达到19%，在两个大项上的平均总体得分也分别达到16%与22%。紧随其后的是日本与中国公司，它们的平均总体得分分别为11%与7%。虽然在人权指标上，日本公司继续以15%的平均得分领先平均得分为6%的中国公司，但是在气候与环境领域，中国公司已经以8%比7%的平均得分反超了日本公司。

如果对每个单项的数据进行更深入的分析，我们可以看到，本次排行榜蕴含了一些值得关注的趋势。欧洲制造商在两个大项的平均总体得分与电池供应链单项上的平均得分最高。美国公司则在负责任地采购转型矿产方面遥遥领先，平均得分几乎为欧洲公司的两倍。

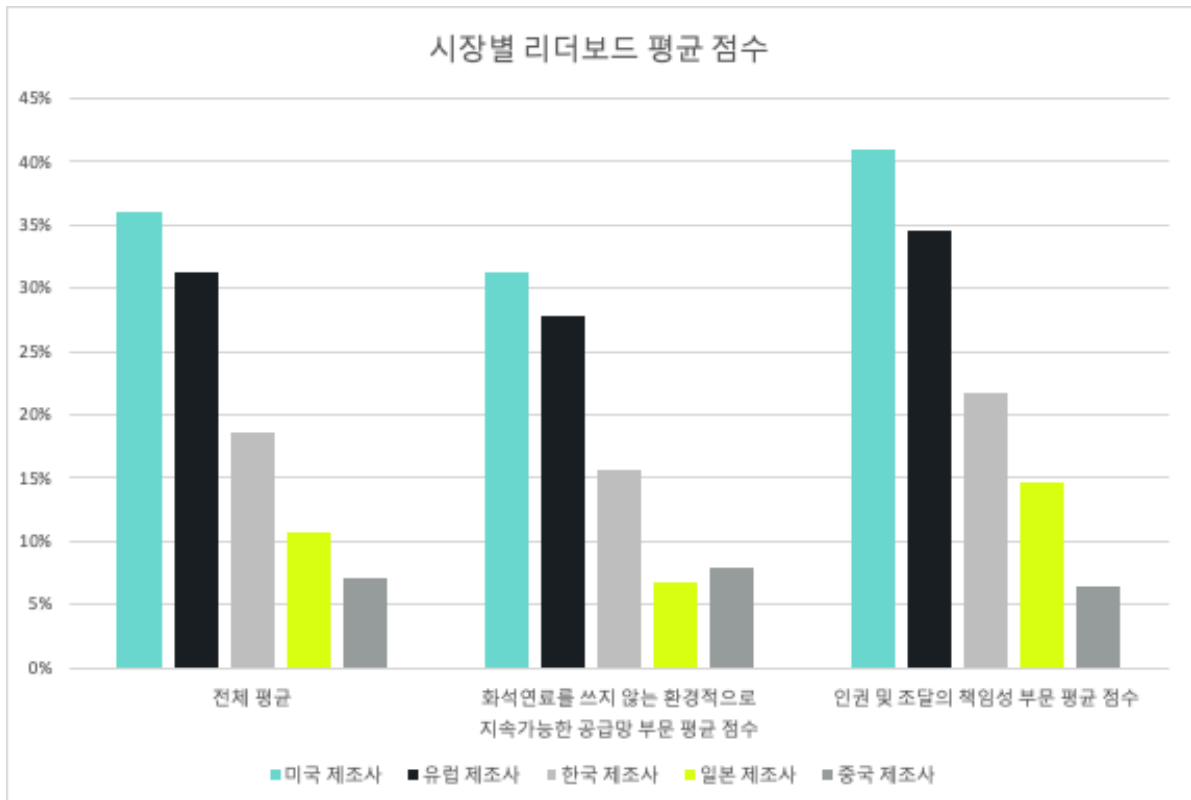
欧洲公司之所以在供应链的可持续性与尽职调查上表现地更好，可能是因为德国与法国等国家在推行强制性尽职调查法规上面取得了一定的进展，同时欧盟也已通过《企业可持续发展尽职调查指令》。与此类似的是，欧洲制造商在电池可持续性上的强劲势头也与欧盟最近通过的《电池法》紧密相关。

美国制造商在转型矿产上更胜一筹，这也许源于该国的《多德-弗兰克法案(Dodd-Frank Act)对冲突矿产的报告作出了强制性的要求。虽然该法案聚焦的是冲突矿产，但它在一定程度上培养了美国企业对其供应链的整体溯源能力。然而，这绝非是保证高分的“万能药”，因为美国的通用汽车在转型矿产上的分数就落后于五家欧洲同行。

至于原住民与工人权利这两个方面，美国公司在前者上的整体平均表现最佳，欧洲公司则在后者占上峰。在东亚制造商方面，韩国企业在工人权利上的表现明显好于其他。

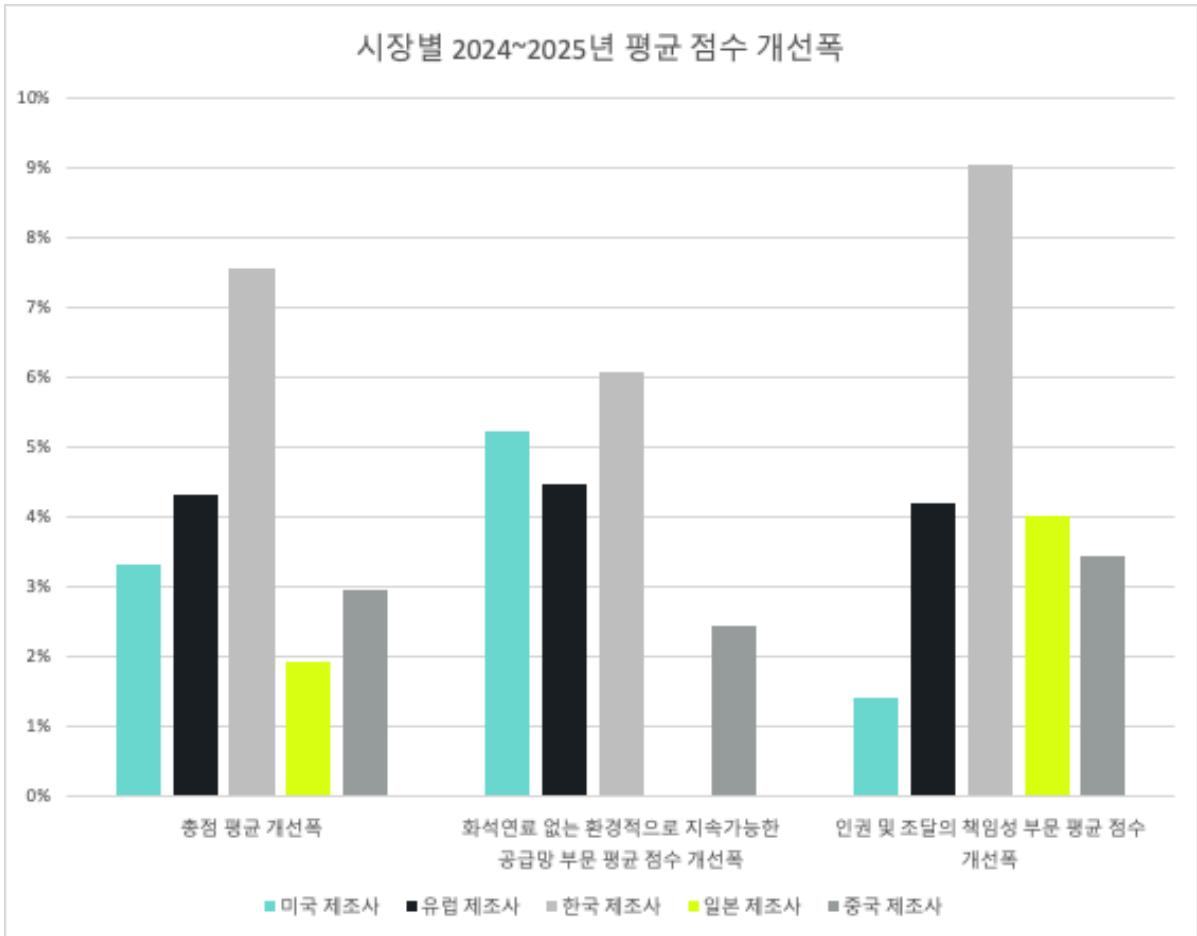
另一方面，虽然韩国企业在无化石燃料以及可持续与环保的供应链上的总体表现优于中国企业，但中国企业却在使用可持续的电池供应链上更为优异。这反映了中国汽车制造商在电池技术创新等方面的卓越进步。例如，比亚迪的刀片电池就代表了车企在寻求可持续的电池技术的征程上迈出的重要一步⁴。

⁴ 非营利组织Earthworks与悉尼科技大学(2024),《在交通行业的净零征程上将采矿的影响最小化》,第32页, https://earthworks.org/wp-content/uploads/2024/07/ISF-UTS-Earthworks_Minimizing-mining-impacts.pdf



然而，在比较了各国企业在2025年与2024年榜单的得分差别之后，不同国别阵营的排位又发生了变化。今年，美国制造商取得的平均进步比欧洲与韩国同行都小，基本与中国公司的进步持平。但进步最小的却是日本制造商，它们的平均分数只微升了两个百分点。

各大公司在人权与负责任采购大项上进步差异尤为明显，美国制造商的进步最小且与其他阵营的差距明显。在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面，日本车企的平均分数未发生任何变化。韩国企业在排行榜两大项上的综合提升最为显著，但这主要归功于起亚汽车的进步。



排行榜也显示，不同市场之内的制造商在表现上存在明显差异，一个地区的整体表现通常只受制于一两家或极少数公司的表现。比如，沃尔沃在钢与铝供应链上的表现大大优于其他欧洲企业。要是没有沃尔沃的话，欧洲企业在这两个单项上的平均得分将分别从20%与14%降至12%与8%。斯特兰蒂斯在这两个方面的表现尤其糟糕，它在钢单项上的得分仅为欧企平均得分的六分之一，而在铝单项上的得分为欧企平均得分的三分之一。

与之类似，吉利汽车与日产汽车分别是中企与日企中唯一没有在钢铝单项上吃到0%的制造商。其中，吉利的表现更好，在两个单项上均取得了16%。该成绩优于除了沃尔沃与梅赛德斯之外的所有欧洲公司。

在美国，通用汽车继续落后于福特与特斯拉，它在气候与环境方面的得分比福特低12个百分点，比特斯拉低19个百分点。在人权方面，通用汽车与其他两个公司的差距更大，它比福特低16个百分点，比特斯拉低19个百分点。

在欧洲，斯特兰蒂斯在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面比沃尔沃差了30个百分点，而雷诺在人权与负责任采购方面比梅赛德斯低了22个百分点。德国企业在负责任采购的所有单项上的表现都好于其他欧洲企业。

在中国，吉利在负责任采购方面的表现将其同胞企业远远甩在身后。然而，中国公司的表现参差不齐。虽然吉利是唯一一家将自己的供应商守则公布在官方网站上的中国公司，但是比亚迪也在今年也推出了单独的人权政策。这些都是上汽集团与广汽集团需要复制的动作。

总体而言，欧洲与美国的企业在披露与透明度方面做得比其他地区的企业要好，虽然所有地区内的企业也存在一定差异。在气候与环境方面，现代汽车与起亚汽车是除沃尔沃之外仅有

的两家对其年度生产周期内使用的回收钢与回收铝的数量作出披露的企业。在人权与负责任采购方面，吉利的披露力度大大强于其他中国公司。

地区间、甚至是地区内企业的分数均存在差异，这表明市场与市场之间或者同一个市场之内都存在很大的进步空间。

不断变化的监管环境

中国与欧盟的监管环境正在不断变化，这为汽车制造商孕育了变化。

从2023年1月起，德国的供应链尽职调查法律开始生效。这在一定程度上解释了为何上榜的德国汽车制造商在所有人权类别与人权尽职调查总体类别上的表现如此优异。虽然法国也有类似的法律，但是它却没有对雷诺的表现产生影响，该公司仍然是在人权方面表现最差的欧洲与西方的汽车制造商。

近期欧盟层面的政策推进等一系列动作可能成为更强的变革杠杆。例如，欧盟的《电池法》于2023年8月生效，而其《关键原材料法案》于2024年5月生效（虽然这些法案的某些部分要真正全部生效还要再等几年）。在这两部里程碑式的法案推出之后，欧盟的《企业可持续发展尽职调查指令》也已于2024年5月通过。根据后者的规定，大型欧盟公司或在欧盟地区开展业务的国际大型公司需要对存在于其自身、子公司与供应链之内的负面的人权与环境的影响作出识别并进行应对。该法案还设立了一个逐步推行的机制，落在其设定范围内最大型的公司需要更早采取行动。

2024年，欧盟通过了一项《强迫劳动条例》，其将明令禁止任何使用强迫劳动力生产的商品在欧盟地区进行销售。该条例将在生效的三年后正式实施，这也就意味着，它将在2027年底之后对进口至欧盟或由欧盟出口的产品产生影响。由于汽车制造商正在采取行动，使自身的行为与这些法律相符，所以，我们预计上榜企业与榜单指标的契合度将大大提高。

虽然大多数的监管变化都发生在欧洲，但我们也在中国发现了一些值得注意的环境政策动向，比如对范围一、二、三排放的强制披露与碳排放权交易范围的扩大（其将包含钢、铝与水泥这三个高排放产业）。这些监管层面的动向将使中国汽车制造商未来在无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面的表现大大提高。

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。

2025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：几乎没有一家上榜公司在各项上的得分超过满分的一半。在人权方面，仅有福特一家取得了52%，勉强过半。而在气候与环境方面，仅有沃尔沃和特斯拉两家的分数超过了40%。

有一些制造商的表现全盘糟糕，而另一些的表现却时好时坏。同时，在某些方面，所有上榜公司的进步都极其有限，比如在钢铝脱碳。虽然制造商们在去年的榜单上展示出了积极的钢铝脱碳进展，但它们今年的脚步却基本停滞不前。而除去少数初步尝试外，今年上榜公司在原住民权利方面的表现继续令人担忧，这也是在所有单项中平均分数最低的一个单项。

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。

2025年Lead the Charge排行榜上榜公司表现概览

宝马(第6名)

公司	BMW
纯电动车销量	364,001
纯电动车销量占比	16%
2025年排名(2024年排名)	6 (7) in 2024
总得分	29%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	20%
人权与负责任采购得分	39%

宝马公司在电动汽车转型方面表现强劲，在2024年中期成为欧洲电动汽车市场的销售领头羊。然而，在今天的排行榜上，该公司却进步微弱：与去年相比，其总分只提高了六个百分点，排名也仅上升一位，从第七名移至第六名。

在气候与环境领域，宝马公司仅在总体这个单项上取得了进步，其主要原因是宝马在“森林砍伐”这一新指标上表现优于平均。

宝马在人权领域的进步更为显著。在2024年的排行榜出版之后，宝马几乎在所有的相关方面均取得了持续的提高。因此，相比去年，它在人权总分上提升了八个百分点。该公司最明显的进步体现在转型矿产与工人权利方面。相应的，它在人权领域的排名从第五名上升至第四名，位列于福特、梅赛德斯与特斯拉之后

- 宝马在气候与环境方面的总体单项上取得了60%的总分，为所有上榜公司中最高。
- 然而，在钢、铝与电池供应链的脱碳上，宝马在某些方面仍落后于业界翘楚。它在钢与铝这两个单项上的得分原地踏步，在电池单项上也仅在一个指标上取得进步。
- 宝马为它的i5型号提供了一个使用材料与碳排放的清单，是为数不多、公布单个汽车型号全生命周期碳足迹的制造商之一。然而，它并未公布该型号所用的钢、铝或电池的分类排放量；相比之下，它的部分竞争对手(比如，沃尔沃)做到了这一点。
- 宝马是人权方面的领导者，为其供应链设下了严格的人权承诺、政策与体系。今年，它又在尽职调查的流程，以及供应链的申诉与补偿机制方面提供了更详细的人权信息，因此，在透明度方面取得了进步。
- 宝马在以下方面也提供了详实的信息：其对矿物供应链的调查工作，直接的采购协议与已知的冲突与转型矿产的风险。
- 然而，宝马在原住民权利方面的表现持续薄弱。虽然它是为数不多的直接要求供应商尊重原住民权利的企业之一，却未透露其如何实施或执行这一要求。
- 整体而言，宝马在维护工人权利方面的承诺与政策较为有力，但是，宝马首席执行官去年就工人结盟与集体谈判作出了一些令人担忧的评论。今年，该制造商在以下两方面的披露有所进步：工人权利的突出风险与就工人权利的政策向行业协会咨询的机制。
- 宝马是唯一一个要求供应商向工人支付基本生活工资的企业。然而，它未披露基本生活工资的标准，也未披露如何保证供应商遵守这一规定。

比亚迪(第16名)

公司	比亚迪(BYD)
纯电动车销量	1,937,574
纯电动车销量占比	43%
2025年排名(2024年排名)	16 (16 in 2024)
总得分	6%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	20%
人权与负责任采购得分	7%

比亚迪继续保持其电动车转型领军企业的地位。然而，相比业界同仁，该制造商在启用清洁与负责任的供应链方面却并不领先。在今年，比亚迪的总分仅提高了2%，这导致其在排行榜上的排名仍然接近垫底。

在供应链的脱碳和可持续发展方面，比亚迪的进步微乎其微，这与其在电动化方面的领导力形成鲜明反差。尽管如此，比亚迪在总体与电池的单项得分上取得了一些进步。该公司在钢与铝的脱碳上得分为0%，有待进步空间巨大。

在供应链尽职调查方面，比亚迪的表现落后于排行榜上的大多数企业。但值得注意的是，比亚迪在去年发布了一项人权政策，并在一些人权方面取得了额外的进步，这两者使比亚迪在总体的单项得分上有所进步。然而，比亚迪在负责任采购方面的总体得分仅提高了两个百分点，更加落后于其主要竞争者吉利汽车。今年，吉利汽车在人权与负责任采购方面取得了11个百分点的进步，令人刮目相看。

值得注意的是，比亚迪的电池制造子公司弗迪电池在供应链尽职调查的政策与可持续发展方面所披露的信息比其母公司更为详尽。比亚迪应当借此机会，利用其子公司在这些领域获得的长足进步来提高整个集团层面的供应链政策与目标。

- 为符合中国国内的政策要求，比亚迪成立了碳排放管控委员会，同时披露了它如何要求供应商在减少环境影响方面持续作出努力(例如，减少碳排放)。
- 比亚迪继续在电池技术创新方面保持领先，其优势动作包括对拳头产品——使用磷酸铁锂技术的刀片电池进行进一步的研发与推广，以提高这一无镍无钴的能量电池的密度、安全性与可回收性。
- 今年，比亚迪首次发布了《人权政策声明》，明确承认《世界人权宣言》、《联合国工商企业与人权指导原则》和其他国际人权文件。这是该公司取得的一个重大进步。于此互补的是，比亚迪还披露了更多有关其供应商评估与监督过程的细节。
- 然而，该公司仍未披露其对供应商发出的要求(或公司的任何相关体系)，以对其供应链可能存在的环境、社会和公司治理(Environmental, Social and Governance, 下文简称“ESG”)的风险进行识别、评估与监督。尽管如此，比亚迪在今年取得的初步成绩可以为其明年在负责任采购的每个单项上获得提高奠定了重要的基础。

福特(第2名)

公司	福特 (Ford)
纯电动车销量	148,336
纯电动车销量占比	4%
2025年排名(2024年排名)	2 (1)
总得分	42%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	33%
人权与负责任采购得分	52%

福特仍然是排行榜上表现最强劲的公司之一。今年，该公司整体排名位列第二，得分仅比2025年排行榜的冠军特斯拉低不到一个百分点。然而，今年福特的得分提高幅度也少于一个百分点，这使其从去年的榜首跌至今年的第二。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，福特位列前五。然而，相比其他高排名企业，它在过去一年中未取得重大进步，在所有四个单项下，仅有六个指标的得分得到了提高。

尽管福特在人权方面排名靠前，然而，它今年在该方面的整体表现却令人失望。相比往年，该公司在突出人权风险的评估方面披露了更少的信息，导致其丢分。正因如此，福特在人权方面的整体表现比2024年下降了三个百分点，成为在人权方面退步的三个企业之一。

另一方面，福特在原住民权利方面取得了初步却显著的进步，这也是去年拖福特后腿的部分。今年，它在该方面取得的进步在全部18家企业中最大。今后，福特应该对其如何在整个供应链里实施与监督其在原住民权利方面做出的承诺与要求进行披露。

- 尽管福特去年在钢与铝的脱碳方面取得了初步进步，但是在2025年的榜单上，它仅在这两个单项下的一个指标(即铝回收)上提升了分数。
- 相比业界同仁，福特在森林砍伐指标上的得分较低。这说明，要应对可能强化的监管要求，它需要提升的空间很大。
- 福特在人权尽职调查的政策与实践方面的披露详实，保持了其在该方面领头羊的位置。然而，它在供应链突出的人权风险方面开了倒车，披露的细节程度下降，这使其在数个人权单项上的得分受到了影响。
- 福特已经在其人权政策里明确承诺，将遵守《联合国土著人民权利宣言》(与原住民的自由自愿、事先知情的认可权)。同时，它还在公司的供应商行为守则里加入了一个新条款，要求供应商尊重原住民的这些权利。
- 福特继续是负责任矿物采购的行业领军者。它在这项上的得分是所有企业、在所有人权项目上得分最高的，比该方面的第二名特斯拉的得分高出了20多个百分点。
- 它是为数不多的不仅对其电池矿物的直购合同进行披露、而且对部分合同的人权状况提供详情的上榜制造商。
- 年，福特在工人权利方面的得分在所有企业中最高，但是今年，由于它未对工人与工人代表如何参与工人权利风险评估的信息进行披露，对该评估结果的披露也比往年更有限，福特在这个单项上的得分下滑。

广汽集团(第17名)

公司	广汽集团 (GAC)
纯电动车销量	380,251
纯电动车销量占比	47%
2025年排名(2024年排名)	17 (17)
总得分	4%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	6%
人权与负责任采购得分	2%

广汽集团是电动汽车转型的领导者之一。目前,该公司电动汽车的销量占其汽车总销量的60%。但由于该集团在建立清洁与公平的供应链方面缺乏信息披露、承诺和行动,因此,它在排行榜上的排名几近垫底。

然而,广汽在使用无化石燃料与可持续的供应链方面也取得了一些进步。这使它在这个方面的排名提高几位,并超过了丰田与本田。

在负责任采购方面,广汽在与供应链尽职调查与转型矿产有关的几个指标上取得了微小的进步,并在该方面的总得分提高了一个百分点。日后,广汽不妨可向几个同胞企业取经:例如,比亚迪的总体得分是其三倍,而吉利汽车的得分更是它的八倍。

- 虽然广汽力图在2050年实现净零排放,但它却未对供应链设置任何阶段性目标,也未规定供应商设立各自的目标。
- 广汽已经初步承诺,将在采购过程中优先选择低碳材料。然而,该集团却未公布任何具体相关要求,也未解释将如何对其钢、铝与电池供应链进行脱碳。
- 尽管广汽对内部的电池研发与生产进行了投资,但对电池回收方面的动作却未做任何披露。然而,该集团已经与专门回收与利用电池的企业格林美签订了一份有关对电动汽车电池与报废材料进行全生命周期管理的协议。
- 在如何监督供应商的ESG影响方面,广汽取得了略微的提高,但在负责任采购实践的透明度与披露程度方面,它仍然是表现最差的制造商之一。在如何识别与应对供应链中的人权风险方面,它未能披露任何承诺、要求与流程。

吉利汽车(第11名)

公司	吉利汽车(Geely)
纯电动车销量	682,018
纯电动车销量占比	27%
2025年排名(2024年排名)	11(12)
总得分	18%
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	17%

吉利汽车连续第二年成为本排行榜上得分增幅最大的公司之一。

这使吉利的总体排名上升一位，在所有东亚汽车制造商中位列第二，仅落后现代汽车三个百分点。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，吉利继续在东亚汽车制造商中称雄。在2025年，它在该方面的得分提高了五个百分点，相关排名也从原本的第十上升为第九位。

在人权与负责任采购方面，吉利在人权尽职调查上的总体得分提高了24个百分点，是所有18家上榜企业在某一单项上取得的最大进步。这使吉利与起亚汽车与大众汽车一道，成为人权总体得分上进步最显著的公司，也使吉利在人权方面的总体排名从第15名上升到第12名，成为东亚制造商中的佼佼者。然而，吉利在该方面的总体得分仅为17%，和很多同仁一样，它面前的道路漫漫。

吉利应当在建立清洁与更为公平的供应链方面加大努力，力争在明年取得更大进步。

- 吉利对其一级供应商设下了高标准，即要求它们到2025年完全使用可再生电力。吉利的电池子公司威睿也要求其供应商到2025年在所有新项目与铝锭的生产上完全使用绿电。
- 吉利也是为数不多的、在使用回收钢铝上设下目标的企业。它规定其一级供应商到2025年使用20%的回收钢与30%的回收铝，并制定了相关的行动路线。即便如此，吉利仍然没有具体的钢、铝和电池的脱碳目标。
- 吉利已经建立了一个人权评估体系，并在供应链风险识别与监督的流程与实践方面进行了较为详实的披露，其中，包括很多公司未能披露的包括具体数据。
- 在强化负责任矿物采购方面，吉利作出了一些努力，尤其是在冲突矿物方面。然而，该公司在此领域还大有进步空间，例如，它可将矿物的可追踪性提高至采掘点，披露其在供应链调查方面的努力与已识别的突出转型矿物风险，以及要求其矿物供应商通过负责任采矿保证倡议(Initiative for Responsible Mining Assurance, 下文简称“IRMA”)的验证。
- 然而，吉利在某些方面进步缓慢，甚至原地踏步，这拖累了它的整体表现。具体而言，它在钢这一单项上的得分完全没有提高，而在铝与原住民权利这两个单项上也仅分别取得了三个和两个百分点的进步。

通用汽车(第7名)

公司	通用汽车(GM)
纯电动车销量	821,270
纯电动车销量占比	15%
2025年排名(2024年排名)	7(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	21%
人权与负责任采购得分	25%

在今年的榜单上，通用汽车的表现略佳，总体得分上升了一个百分点，排名从原来的第八提高至第七。

在气候与环境方面的四个单项下，通用仅在一个指标上取得进步，可谓表现平平。与此形成鲜明反差的是通用去年在此方面的亮眼成绩：去年，它的得分提高了13个百分点。

在人权方面，通用的表现参差不齐，但整体而言令人失望。尽管该公司在人权的整体指标上所有进步，但其在转型矿产方面有所退步，在原住民与工人的权利方面也顿足不前。尽管通用的人权排名提高了一个位置，但是它仍然是在该领域表现最差的美国企业。它的人权总体得分是福特的一半，比特斯拉低了21个百分点，比斯特兰蒂斯低了六个百分点。

- 虽然通用汽车已经承诺、其橡胶供应链将不会从具有高碳汇与高保育价值的森林里索取原料，但是在如何实现这一承诺上，它没有披露任何信息。
- 通用在2022年加入了钢与铝行业的“先行者联盟”(First Movers' Coalition)。然而，它未披露任何其钢铝供应链的脱碳证据。
- 在使用无化石燃料与可持续的电池方面，通用没有在任何指标上取得进步。
- 在人权尽职调查的政策与流程方面，通用保持了原有水平，并在某些层面提高了透明度。因此，它在总体单项的得分上取得了关键的八个百分点的提升。
- 通用在冶炼与精炼方面的披露程度下滑(例如，它不再公布其供应链中的冶炼厂与精炼厂)，因此，该公司在负责任转型矿产方面的得分下降了七个百分点。
- 尽管通用承诺其供应商会尊重原住民与工人的权利，但是它并未对如何在现实中有效地实施与执行这一承诺给予充分解释。在某些情况下，它没有披露任何相关信息。

本田(第15名)

公司	本田(Honda)
纯电动车销量	65,659
纯电动车销量占比	2%
2025年排名(2024年排名)	15(14)
总得分	10%
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	16%

今年,本田在人权与负责任采购方面的所有指标上表现突出,但在使用无化石燃料与可持续的供应链方面却“全军覆没”。后者抵消了本田取得的进步,使其继续成为业界在气候方面的最大掉队者之一。

在气候与环境的四个单项下面,本田仅在两个指标上的某些方面有所进步。值得注意的是,该公司继续在钢与铝的脱碳上获得0%,是为数不多、表现如此差劲的企业。由于日本在全球的钢材制造业中扮演着重要角色,因此,本田应当立即在这一关键的可持续发展问题上展开行动。

在人权与负责任采购方面,本田去年的表现差强人意,然而,今年它在人权尽职调查与负责任地采购转型矿产方面取得了十足的进步,相关得分分别提高了13与11个百分点。尽管如此,本田在原住民人权方面原地踏步,在工人权利方面也仅有细微提升,这两者完全抵消了它在其他方面的进步。在人权方面,本田已经被其在东亚的主要竞争者吉利汽车与起亚汽车超越。

- 本田没有披露其所购买商品或服务的范围三排放,也没有对其供应链的排放量设置基于科学的减排指标。在这两方面,它是业界少数的掉队者之一。
- 在钢、铝和电池这三个单项上,本田的得分是所有18家上榜制造商中最低的:它在前两项的得分均为0%,在可持续电池方面也仅取得1%的分数。
- 本田在反气候政策游说方面的纪录糟糕至极,进一步拉低了其在气候和环境方面的得分。
- 在对其供应商风险的评估与监督方面,本田披露的信息略微增加,其中包括一些重要的数据信息。然而,它并没有明确要求供应商全面尊重人权,这在本质上阻止了本田在该领域获得更大的进步。
- 本田已经承诺将对某些转型矿产进行负责任采购,也在冲突矿产的披露方面有些许进步,但除此之外,本田没有解释其将如何在现实中负责任地对矿物进行采购。
- 本田在原住民权利方面的表现仍然糟糕透顶,得分为0%。
- 虽然本田在工人权利方面取得了小小的进步,但也仅略佳于日产汽车、比亚迪、广汽集团与上汽集团。

现代汽车(第10名)

公司	现代汽车(Hyundai)
纯电动车销量	190,326
纯电动车销量占比	6%
2025年排名(2024年排名)	10(10)
总得分	21%
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	24%

虽然现代汽车在启用可持续与公平的供应链方面继续稳步前进,但是其步速仍然过慢。由于现代汽车在几个单项上稍显进步,它在今年的榜单上仍然是总分最高的东亚汽车制造商。然而,东亚区的竞争正在加剧,吉利汽车紧追其后,并已在气候与环境方面超越了现代。

虽然现代汽车在气候与环境的总体单项上得分有显著提高,但它也是少数连续两年未在钢铝脱碳上取得更高分数的上榜企业。现代汽车在钢材脱碳上的表现尤其令人失望,特别是该公司还拥有自己的钢材子公司,这本可以为现代汽车在清洁用钢方面提供了一个成为行业领导者的机会。加入净零碳钢(SteelZero)和先行者联盟这两个全球倡议或许是朝这个目标迈进的第一步。

现代汽车在人权方面的表现毁誉参半:它虽然在人权尽职调查与转型矿产方面取得了可观的进步,但在原住民权利方面却没有丝毫进展,在工人权利方面更是大幅退步。在转型矿产方面,现代汽车是进步最大的制造商,其得分上升了17个百分点,令人刮目相看。

- 在使用无化石燃料与可持续的供应链的总体单项上,现代汽车的得分有所上升。这是由于它发布了一份更加详细的碳中和路线图,并更好地解释了将如何管理其供应链的环境风险与影响。
- 在森林砍伐的指标上,现代汽车的得分高于平均。这是由于它制定了“反对森林砍伐,保护生物多样性”的政策(虽然该政策缺少带有时间限定的指标)。除此之外,该公司也披露了其如何在新晋与潜在供应商的投标与签约流程中加入森林砍伐这一考量标准。
- 在使用废铝与废钢方面,现代汽车取得了一些进步。同时,它仍然是榜上仅有的两家对其年度生产周期内使用的再生钢铝的数量进行披露的企业之一。然而,现代汽车在与钢、铝与电池脱碳相关的所有指标上得分均为0%。在所有这些单项中,它只在循环与回收的指标上获得了分数。
- 现代汽车在人权尽职调查的流程方面增加了信息披露,包括监管结果。同时,它披露了被其评估与监管的供应商的数量与相关的改正方案,仅少数上榜企业做到了这两点。然而,值得注意的是,该公司并没有为其供应链设置任何申诉与纠正机制。
- 现代汽车在转型矿产的风险评估与尽职调查的流程方面增加了信息披露,包括与调查工作相关的信息。但是,它没有披露这些调查的结果或已知的、突出的转型矿产风险,也没有披露其冶炼与精炼供应商的信息。
- 在原住民权利方面,现代汽车完全没有进步,与众多其他掉队者一道占据榜单末尾。

- 现代汽车减弱了其工人权利方面的承诺, 并在其供应链已知的、突出的工人权利风险方面减少了信息披露。因此, 其得分下降了七个百分点。这是所有18家上榜企业在人权领域的第三大得分降幅。由于近期爆出了现代汽车供应链里可能存在的工人权利侵犯问题, 因此, 这一退步尤其令人担忧。

起亚汽车(第12名)

公司	起亚汽车(Kia)
纯电动车销量	190,326
纯电动车销量占比	6%
2025年排名(2024年排名)	12(13)
总得分	16%
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	20%

在总体得分的增幅上，起亚汽车与大众汽车、特斯拉与吉利汽车并列第二。这个成绩主要源于该公司在人权与负责任采购方面的大幅进步，这也使其排名上升一位。

尽管如此，在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，起亚汽车仍是“落后分子”，得分为12%，仅在总体、钢与电池单项上有微小进步。它在钢、铝与电池单项上的表现也差强人意，得分为5%。起亚汽车有机会同现代汽车集团与现代制铁(Hyundai Steel)等现代集团的子公司合作，在其钢铝供应链的脱碳方面取得十足进步——这应该是起亚现阶段的重点。

在另一方面，起亚今年在人权方面的进展可圈可点，尤其是与其之前几年的表现相比。在人权尽职调查的整体得分上，起亚的增幅在所有企业中位列第二；而在负责任采购转型矿产方面，其得分增幅位列第三。在人权整体得分上，起亚与吉利和大众汽车一起取得了最大进步。

正因其在人权方面的抢眼表现，起亚在原住民权利上的止步不前让人失望。它再一次得了0%。

- 在钢与铝这两个方面，起亚仅在一个指标上获得了进步，这是由于它披露了其在年度生产周期中某一部分的废钢使用量。它在这两个单项上的整体平均得分只有4%。
- 起亚有一个“无森林砍伐”的政策，并计划到2050年实现全供应链无森林砍伐。但是，它没有透露如何采取行动以推进该政策。
- 在人权总体的单项上，起亚的得分增幅高达22个百分点，是继吉利之后在这一单项(与所有和人权相关的单项)上进步第二大的制造商。在人权尽职调查的流程上，起亚披露了更多信息，包括风险识别与监督系统。这是其飞速进步的原因。
- 由于在转型矿产风险评估与尽职调查方面略微增加了信息披露，起亚在负责任采购转型矿产方面的分数得到了14个百分点的提升。然而，起亚仍未展示其供应链的调查工作，也未披露其突出的转型矿产风险，其与冶炼与精炼供应商的互动也极其有限。
- 起亚在原住民权益方面的表现继续差强人意。它没有作出任何承诺，也没有采取任何行动。

梅赛德斯(第3名)

公司	梅赛德斯(Mercedes)
纯电动车销量	252,840
纯电动车销量占比	12%
2025年排名(2024年排名)	3(2)
总得分	41%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	38%
人权与负责任采购得分	45%

虽然梅赛德斯仍然在今年的排行榜上名列前茅，但它的排名从去年的第二降到了今年的第三，得分比福特低了一个百分点。然而更为重要的是，梅赛德斯在榜单的各个方面均表现出色，在所有八个单项上均位列前五，是唯一一个做到这点的企业。它的表现证明，一个汽车制造商可以成为所有领域的佼佼者。

尽管如此，梅赛德斯今年的整体得分提高了不足两个百分点，进步幅度有限。在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，梅赛德斯的表现位列前三甲。它在新增的森林砍伐指标上的表现优于平均，在电池单项上更是超过特斯拉成为第一，其进步值得关注。

在人权方面，虽然梅赛德斯在今年的榜单上没有展示出任何重要的进展。该公司在人权尽职调查与原住民权利的整体方面稍有提升，但在工人权利与转型矿产方面却裹足不前。这意味着，梅赛德斯在人权方面的整体得分仅提高了两个百分点，落后于特斯拉一个百分点。

值得注意的是，在InfluenceMap针对汽车行业反气候政策游说的分析排名中，梅赛德斯的评级仅为“C”，影响拖累了其在榜单上的整体得分。今年的榜单分析显示，如果梅赛德斯能像沃尔沃与特斯拉那样在游说方面保持良好的记录，那它原本可以成为全榜冠军。

- 梅赛德斯已经为其供应链设下了净零排放的目标。它承诺，到2039年，其所有生产的产品均将实现碳中和。
- 梅赛德斯已经作出了供应链无森林砍伐的整体承诺，并以合约形式要求其供应商以保护森林为目的进行尽职调查。同时，它也提供了与供应商就森林砍伐风险进行的交流，以帮助证明其如何执行承诺。
- 在采购低碳与接近净零排放的钢铝方面，梅赛德斯是行业先驱。它已经就无化石燃料生产钢与铝，和供应商签订了数个合同与协议。然而，在使用再生钢铝方面，它披露的信息相对较少。
- 在使用无化石燃料与可持续电池的单项上，梅赛德斯在电池矿物的可持续采购与电池回收上取得了进步，因此是得分最高的制造商。2024年，梅赛德斯在德国的库本海姆(Kuppenheim)新开了一个电池回收工厂。该工厂使用一种机械湿法冶金(mechanical-hydrometallurgical)流程，在电池回收过程中避免了焚烧，同时可以最高回收电池内96%的关键原材料。
- 在人权承诺、政策与流程方面，梅赛德斯的行动有力，对其供应链的尽职调查工作也通常保持透明。例如，它是唯一一家详细解释了其如何在人权风险的识别与评估的过程中与外部人权专家合作的上榜企业。

- 梅赛德斯在转型矿物的采购方面基本保持了较高的透明度。它对自身的矿物供应链的调查结果提供较详细信息，也要求其供应商只从通过了IRMA验证的矿商处购买钴、锂、镍和天然石墨，是为数不多做到这两点的上榜公司之一。
- 梅赛德斯在原住民权利方面的表现稍有进步，对其供应链存在的原住民权利风险(例如，它们存在于哪个环节)进行了更好地披露。然而，它还需要更有力的政策、流程和披露。
- 在工人权利方面，梅赛德斯展示出了绝佳的实践，因此击败了所有对手。该公司拥有有力的政策与机制，在制定工人权利的政策时参考工人与工会的意见，并在评估工人权利风险时咨询工会的流程。

日产汽车(第13名)

公司	日产汽车 (Nissan)
纯电动车销量	134,572
纯电动车销量占比	5%
2025年排名(2024年排名)	13 (11)
总得分	12%
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	12%

日产汽车最初是本排行榜上排名最高的东亚汽车制造商，然而近两年其排名不断下滑。去年，它被现代汽车赶超，而今年，它仅在七个指标上取得了进步，整体排名几近垫底。在本期榜单上，日产被起亚与吉利超出，排名从原先的第11跌落到第13名。

值得注意的是，日产汽车在可持续电池这个单项上的得分仅为4%，在所有18家上榜企业中倒数第二。由于它在低碳钢铝的采购方面略有进步，因此，日产在钢与铝两个单项上的表现稍有起色，得分均为11%。该公司应该再接再厉，为其钢铝供应链的脱碳设下强有力的目标，然后以实际行动向这些目标靠近。加入责任钢铁(ResponsibleSteel)、净零碳钢与先行者联盟等多方合作的倡议或许可以帮助日产实现这些目标。

日产汽车在人权方面的表现差到让人无法接受，仅在四个单项下的两个指标上取得了进步。更糟糕的是，它在某些方面还开起了倒车，使其本来就很差的表现变得更加惨淡。该公司在人权方面的排名从原先的第11倒退到第15，仅领先于上汽集团、广汽集团与比亚迪。

- 虽然日产汽车已经在其2050年碳中和目标之上加入了一个2030年的过渡目标，但是它仍然没有为其钢、铝与电池供应链设置细分的减排目标。
- 日产今年没有在钢、铝与电池这三个单项上取得任何进步。另一家在这些方面表现如此差劲的上榜企业是广汽集团。
- 在可持续电池方面，日产汽车是行业落伍者。它在所有有关电池回收的指标上“全军覆没”，得分均为0%。日产应该遵循日本汽车工业协会现存的方案，在电池的闭环回收上加大力度。
- 日产汽车在披露人权尽职调查的流程与系统方面表现差强人意。它在某些方面还有退步，例如，其风险识别的方法论。没有证据表明，日产自2017年以后对突出的人权风险进行过评估。
- 虽然日产汽车已经设立了负责任矿产采购的政策，涉及所有来自受冲突影响和高风险区域的矿物和金属，但是它并没有将这一承诺转换成对于其供应商的要求，也几乎没有提供如何在其整个供应链执行这一承诺的信息。
- 该公司在原住民权利方面的表现仍然惨淡，没有行动证明它希望突破自己原有的0%。
- 日产承诺遵守《国际劳工组织关于工作中基本原则和权利宣言》(ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work)，并在总部层面拥有与工人之间的集体协议，但在剩余的所有工人权利指标上，其表现纯属失败。

雷诺(第8名)

公司	雷诺(Renault)
纯电动车销量	134,572
纯电动车销量占比	5%
2025年排名(2024年排名)	8 (9)
总得分	23%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	22%
人权与负责任采购得分	23%

雷诺今年进步有限,在总分上提高了四个百分点,排名从原本的第九升至第八。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面,雷诺的表现有所提高,排名第六。尽管如此,它与第五名大众汽车之间的得分差距较大。值得注意的是,雷诺在总体与电池这两个单项上均取得了第二大的得分提升。这主要得益于该公司更好地解释了其如何激励供应商减少温室气体排放方面,比如,它披露了要求与激励措施;同时,作为在电池回收方面的行业领导者,雷诺今年在这方面的表现更上一层楼。它应当再接再厉,在钢与铝的循环方面同样表现出领导力。

在人权方面,雷诺今年表现平平,只在总体人权与原住民权利这两方面稍有进步,在转型矿产与工人权利方面却毫无起色。该公司在人权方面的整体表现只提高了两个百分点,23%的得分使其成为在该领域表现最差的欧洲制造商,落后于欧洲领头羊梅赛德斯22个百分点。

尽管整体表现极差,雷诺却在原住民权利上提升了六个百分点,值得大家的注意。由于所有上榜企业在这方面的表现均乏善可陈,所以雷诺的进步幅度在18家公司中位列第二。

- 雷诺已经设下了在欧洲到2040年达成碳中和、在全球到2050年达成碳中和的目标。它还宣布了公司自身与其供应链的减排目标与具体的电池全生命周期减排目标。前者为到2030年减少30%的碳排放,后者为到2030年减少35%的碳排放(两者均以2019年的数值为基准)。然而,雷诺仍然未为其钢、铝与电池供应链设置细分的排放目标。
- 雷诺最新的《绿色采购指南》确定了其供应商的减排重点。该公司如今要求其供应商设置温室气体减排目标,且这些目标需要经过科学碳目标(Science Based Target)倡议的验证。此外,它披露了其有多少比例的供应商已经设置了基于科学的目标,是少数做到这点的公司之一。
- 鉴于雷诺在电池循环方面的不断努力,它在使用无化石燃料与可持续的电池方面的排名从第四升至第二。该公司已经设下了电池回收目标,即到2030年回收与利用废弃电池中80%的钴、锂和镍。同时,它还已经与多个商业伙伴进行合作,以采购低碳与更具可持续性的电池矿物,这包括其最近与阿尔文(ARVERNE)签订的有关低碳锂的供应协议。
- 虽然雷诺在钢与铝这两个单项上的表现一如既往得差,但是,它已经开始披露其生产周期内、某些特定元素使用的回收钢与回收铝的数量。
- 雷诺已经公布了一个单独的人权政策,在人权尽职调查的流程方面(例如,风险的识别与监管实践)也披露了更多细节。然而,它却没有提供任何数据信息,以证实这些工作的规模有多大。
- 雷诺也已经公布了一个单独的负责任采购矿产的政策,但是在该政策的实施流程上,它所披露的信息却十分有限,与实际执行有关的信息也几乎无处可寻。

- 雷诺是为数不多的、在其人权政策里承诺将遵守《联合国土著人民权利宣言》与原住民的自由自愿、事先知情的认可权的企业。然而，这些承诺却仍未转化为对其供应商的明确要求。
- 雷诺在工人权利方面的整体承诺属有力，但它仍未承诺其供应链将向工人支付基本生活工资。在尽职调查的流程方面，它也必须增加工人的参与度。

上汽集团(第18名)

公司	上汽集团(SAIC)
纯电动车销量	261,795
纯电动车销量占比	28%
2025年排名(2024年排名)	18(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%

上汽集团在电动汽车的转型方面表现持续强劲。2024年,纯电动汽车占该集团所有汽车销量的18%。然而遗憾的是,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,上汽集团在今年的排行榜上继续垫底。

这与其同胞企业的表现形成鲜明对比。例如,广汽集团与比亚迪的整体得分均提高了两个百分点,吉利汽车的提升幅度更是达到了八个百分点。这意味着,上汽集团现在落后于比亚迪五个百分点,落后于吉利汽车17个百分点。

在供应链尽职调查单项的总体得分上,上汽与其同胞公司的差距更大:它比比亚迪低17个百分点,比吉利汽车低40个百分点。它只有在该领域取得飞跃,才能符合即将生效的欧盟尽职调查指令的要求。

- 上汽集团是为数不多的、未披露任何范围三排放信息的企业之一。
- 为响应中国政府的碳达峰目标,上汽已经设置了相应的减排目标。然而,它没有解释其目标是否基于科学,也没有将上游或采购的商品纳入这些目标。
- 上汽已经建立了一个基本的供应商评估与管理体制,对其供应商进行包含环境影响因素在内的定期评估。在进步空间方面,该公司可以对钢、铝和电池供应商的环境要求上增加披露的透明度。
- 在电池供应链方面,上汽取得了小小的进步。它在新电池技术上进行了投资,并强化了电池回收与相关的合作,这两者帮助其获得了更多得分。
- 该集团没有披露任何人权或负责任采购方面的承诺,也没有披露它的任何相关努力,因此在这一方面得分最低。

斯特兰蒂斯（第9名）

公司	斯特兰蒂斯 (Stellantis)
纯电动车销量	216,195
纯电动车销量占比	4%
2025年排名(2024年排名)	9 (5)
总得分	23%
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	31%

斯特兰蒂斯在去年的榜单上显示出了巨大的进步。可惜的是，它在今年未能保持同样的前进速度，特别是与众多行业同仁相比，因此，其排名剧烈下滑，从第五降至第九，这一事实令人失望。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，斯特兰蒂斯仅在所有四个单项下的两个指标上取得了进步，因此已被吉利汽车与现代汽车超越。这两个指标为：督促监督供应商设立温室气体减排目标并遵守温室气体减排采取行动实现这些目标，以及披露废钢使用信息（其披露信息有限）。

相比2024年的榜单，斯特兰蒂斯在人权方面是所有上榜企业中进步最小的在人权方面的整体表现全榜最差。它不仅没有在任何相关指标上取得进步，甚至在矿物采购方面开了倒车，这致使其人权排名从第四名跌至第七名。

从积极的方面来看，斯特兰蒂斯已经推出了一份详细的原住民政策。可惜的是，它的出版日期错过了本次报告的分析截止日期。尽管如此，这是该公司在原住民权利方面迈出的重要一步，应该会在日后的榜单上为其带来额外的提升，以改变其目前0%的得分。

- 斯特兰蒂斯披露了其供应链的范围三排放，也已经为其供应链设下了减排目标，即到2030年，生产每辆纯电动车的排放量减少30%。另外，该公司承诺，到2038年在全价值链实现净零排放。
- 在使用无化石燃料与可持续的钢与铝的两个单项上表现差劲，平均得分仅为3%，仍是在这方面表现最差的欧美制造商。虽然斯特兰蒂斯在钢与铝的回收上作了一些初步的努力，但与行业佼佼者之间存在差距。该公司也没有透露对其使用的初级钢铝进行减排的行动。
- 在使用无化石燃料与可持续的电池方面，斯特兰蒂斯继续了其在电池循环上的努力，在新的电池原料上进行了投资，并且签订了有关采购低碳锂与镍的合同。因此，它在这方面位列行业前五。
- 在反对气候政策的游说方面，斯特兰蒂斯与宝马与雷诺一道成为欧美制造商中的落后分子，这进一步拉低了其得分与排名。
- 在人权尽职调查的流程与体系方面，斯特兰蒂斯的信息披露较为完整，其包括了在上榜公司中少见的、有关监管工作的数据信息。然而，在突出的人权风险与供应链申诉上，该公司却没有披露充分的信息。
- 斯特兰蒂斯在负责任地采购转型矿产方面的表现褒贬不一。虽然它在某些工作上（例如，供应链的调查与披露）上延续了有力的行动，但是在另一些工作上（例如拥有单独

的负责任矿物政策、在供应链里包含冶炼厂与精炼厂以及要求矿物供应商通过IRMA验证)落后于其他企业。

- 斯特兰蒂斯拥有有力的工人权利政策。它是唯一三家承诺向员工支付基本生活工资的企业之一，也是唯一一家解释了其如何计算基本生活工资的企业。然而，它还没有承诺将要求其供应商同样支付基本生活工资，并且对于已知的、存在于供应链中的突出工人权力风险上，它还发生了披露的退步。

特斯拉(第1名)

公司	特斯拉 (Tesla)
纯电动车销量	1,977,734
纯电动车销量占比	100%
2025年排名(2024年排名)	1(3)
总得分	43%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	40%
人权与负责任采购得分	46%

特斯拉在今年的排行榜上势头强劲,在总分上提高了八个百分点,拔得头筹。但是,它与第二名福特之间的差距小于一个百分点。

在今年的榜单上,特斯拉在多个方面取得了重要的进步。该公司在气候与环境总体单项上的进步尤其值得注意,这不仅由于它披露了如何进一步减少来自供应商的排放量的措施,而且还在2025年榜单新增的森林砍伐指标上取得了高于平均的得分。

特斯拉也在大多数的人权领域提高了表现,因此,在人权的排名上从第三名上升至第二名,但它与人权领头羊福特之间还存在较大差距。这两家公司的差距在转型矿产方面达到最大——特斯拉落后福特20个百分点。

尽管如此,特斯拉2025年的榜首位置并不牢固,因为它主要依靠的是在支持气候政策方面的优异表现(InfluenceMap目前给予了它最高评级)。如果本榜单不考虑气候游说的话,特斯拉的排名仍将保持第三。鉴于媒体指出该公司[支持美国政府中止电动汽车享有的税收优惠政策](#),特斯拉在明年的榜单上很有可能失去第一的宝座。因此,它应当保持其强有力的、支持气候政策的游说态势,以避免退步的风险。

- 特斯拉在气候与环境的总体单项上得分提高了24个百分点,是所有上榜公司在气候与环境方面取得的最大单项进步。
- 在可持续电池方面,特斯拉仍然是表现最好的制造商。由于它加大了以可持续的方式挖掘锂与镍的努力,并披露了相关信息,它今年的得分进一步提高。
- 特斯拉仍旧是唯一一家对其钢、铝和电池供应链的范围三排放进行分类披露的企业。然而,它仅在钢与铝这两个单项下的一个指标上取得了进步。
- 特斯拉在人权尽职调查的多个方面加大了披露的力度,其包括风险的识别、如何应对供应链中的强迫劳动风险与申诉机制的执行。
- 特斯拉拥有强大的负责任采购矿产的政策,也是为数不多的要求其所有转型矿产供应商无论采购地点、均遵守《经济合作与发展组织关于来自受冲突影响和高风险区域的矿石的负责任供应链尽职调查指南》的企业之一。同时,它也在供应链的调查工作以及直接采购协议方面披露了较为完整的信息。
- 在原住民权利方面,特斯拉虽然是表现最好的公司,但是其得分仅为26%,与去年持平。

- 在突出的人权风险方面，特斯拉在以下几个方面有进步空间：它可以对其整体供应链与单独领域（例如，转型矿产与原住民）进行更详细的描述；也可以对其正在进行的尽职调查工作（例如，与供应链申诉相关的工作）提供更多精确的数据信息。
- 由于在如何识别与减缓其供应链中工人权利所面临的风险方面（尤其是与强迫劳动有关的内容）增加了披露，特斯拉今年在工人权利方面的得分大大提高。尽管如此，该公司还有很长一段路要走。例如，它没有承诺支付基本生活工资，是唯一一家未与工人签订集体协议的西方公司，也没有提供任何信息以表示其在供应链尽职调查中与工人进行正式的咨询。另外，有报道指出了特斯拉在[瑞典](#)、[德国](#)与[美国](#)等地持续作出的反工会举动，这令人担忧。

丰田汽车(第14名)

公司	丰田汽车(Toyota)
纯电动车销量	133,796
纯电动车销量占比	1%
2025年排名(2024年排名)	14 (15)
总得分	10%
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	16%

丰田汽车在今年排行榜上的表现有好有坏。首先,该公司在人权方面的表现取得了显著的进步,因此,得分也大大提高。尤其值得注意的是,它在负责任矿物采购一个指标上获得了16个百分点提升,进步幅度在所有公司中位列第二。丰田汽车的人权总体得分提高了八个百分点,在人权领域从第15名升至第14名。

与人权形成鲜明对比的是,丰田连续第二年未在气候与环境方面获得任何进步。事实上,它也是仅有的一家从2023年起就在该领域原地踏步的上榜企业。丰田在电动车转型方面进展缓慢。在反对气候政策的游说方面,InfluenceMap给予其的评分也糟糕至极。除此之外,该公司在供应链脱碳方面的表现持续疲软。这一切都巩固了丰田作为汽车界最大气候行动掉队者的地位。

- 丰田已经设下了目标,即到2050年将消灭其运营生命周期内的所有温室气体排放,但它没有给供应链设置任何中期目标,也没有披露将如何削减其供应链的排放。
- 在钢与铝的脱碳上,丰田仍然保持0%,是少数表现如此差劲的上榜企业之一。
- 在反对气候政策的游说方面,丰田的表现仍然没有好转。InfluenceMap将其评为最极力阻挠气候政策的汽车制造商之一。
- 在人权尽职调查的流程上,丰田在某些方面稍微提高了其信息披露程度,但是整体透明度仍然很差,尤其在以下方面:风险识别与评估的流程与展示其对供应商进行监督的数据信息。
- 丰田已经发布了一个有关负责任采购矿物的单独政策,其涵盖了所有的矿物与金属。同时,它也已经大大强化了对于冲突矿产(包括对于冶炼与精炼厂)的调查与披露工作。
- 在原住民权利方面,丰田缺少承诺、流程与行动,因此得分继续为0%,表现拙劣。
- 由于丰田在其供应链的工人权利风险(尤其是童工与强迫劳工)方面强化了信息披露,因此,它在工人权利上取得了更高的分数。然而,它仍然没有达到一些最基本的要求,例如,明确承诺将遵守《国际劳工组织关于工作中基本原则和权利宣言》中的所有条款,并明确要求其供应商遵守这些条款。

大众汽车(第5名)

公司	大众汽车 (Volkswagen)
纯电动车销量	707,516
纯电动车销量占比	8%
2025年排名(2024年排名)	5 (6)
总得分	32%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	27%
人权与负责任采购得分	37%

大众汽车是今年的排行榜上表现最好的制造商之一。它在气候与环境以及人权两个领域均取得了令人刮目相看的进步，因此总体得分上升了八个百分点。这使大众汽车在榜单上的总排名从第六上升至第五。

在气候与环境方面，大众汽车更详细地披露了其如何帮助供应商提升在减排与环境管理方面的表现，包括它设置的额外要求与体系。同时，它也更好地解释了自己采取了什么具体行动，以减少锂、钴与镍料采购的环境影响。鉴于上述两点，大众汽车在总体与电池单项上取得了进步。

今年，大众在人权方面的表现也很强劲，在除原住民权利外的所有类别上，它的得分都得到了提升。该公司在人权尽职调查总体上的进步尤其亮眼：它的得分提高了21个百分点，这是所有上榜企业在这个单项与所有人权单项上的第三大进步幅度。正因如此，大众现在与福特一起成为人权尽职调查上的整体得分冠军。这也意味着，大众与起亚汽车、吉利汽车并列成为人权方面的进步最大的企业，其在水权上的排名也从第六升至第五名。

然而，大众汽车在上述领域的大幅进步也掩盖了其在原住民权利方面缺乏进展的事实。

- 针对其上游范围三的减排，大众已经设置了2030年与2050年目标。对于如何加快实现这些目标，它现在也就相关的供应链要求与流程进行了额外的信息披露。然而，在要求其供应商设置基于科学的温室气体减排目标方面，大众落后于众多同行。
- 在披露如何应对与减缓其供应链的水资源与森林砍伐风险方面，大众的表现上佳。
- 然而，在钢与铝的两个单项上，大众的平均得分仍然仅为9%，完全没有进步。
- 大众在其电池供应链的可持续性方面取得了几个进步，包括在研发无钴无镍的电池原料方面进行了投资，以合同形式要求高压电池供应商使用经认证的可再生电力，以及披露了几个以提高镍、锂与钴的可持续采购为目标的倡议。
- 大众在人权尽职调查的整体分数上取得了重大进步。这主要由于它在以下几个方面强化了数据的披露：风险识别流程、突出的人权风险以及供应链监督与申诉方面的数据信息。
- 虽然大众在转型与冲突矿产的风险方面披露了更多信息。然而总体而言，它在这个领域的实际进展却很有限。
- 大众已经连续第二年未在原住民权利方面取得任何进步。它的得分现在不到特斯拉的四分之一，不到梅赛德斯与福特的三分之一，也仅为宝马与通用的一半。

- 大众的工人权利政策较为有力。它现在也对其供应链里已识别的工人权利风险进行更多信息披露。然而，大众并未承诺向工人支付基本生活工资，也未要求其供应商做到这点。同时，对于工人如何参与其尽职调查的流程，大众未进行披露。

沃尔沃(第4名)

公司	沃尔沃 (Volvo)
纯电动车销量	175,194
纯电动车销量占比	23%
2025年排名(2024年排名)	4 (4)
总得分	38%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	45%
人权与负责任采购得分	32%

沃尔沃是今年的排行榜上进步最大的制造商，总体得分提高了九个百分点。尤其值得注意的是，沃尔沃在气候与环境方面取得了十个百分点的提升，进步为所有企业在这个方面进步幅度最大的。由于沃尔沃此前已经是这个领域的第一名，因此，其如今的优势达到了五个百分点。这也证明，业界领头羊仍然可以不断提高自身要求，为后来者提供榜样。

值得注意的是，沃尔沃是今年为数不多、在钢铝脱碳方面不断展示出强劲势头的企业之一。原因之一是它披露了其新电动汽车型号在全生命周期评估中的钢与铝的细分排放。此外，它也就可持续与低碳钢铝的采购设置了新目标。

在大多数人权方面(除原住民权利之外)，沃尔沃的进步也十分稳健。在人权尽职调查的总体与工人权利两个得分上，该公司分别取得了11与12个百分点的进步。在转型矿产方面，它的分数也提高了5个百分点。

然而，在原住民权利方面，沃尔沃是表现最差的欧美汽车制造商，得分仅为6%。

- 自2019年起，沃尔沃就开始对其每个新电动汽车型号的全生命周期评估进行相关信息披露，包括这些型号所使用的钢、铝与电池的细分排放数据。
- 2024年，在欧盟的《新电池法》案生效之前，沃尔沃为其EX90 SUV车型发放了全球第一张电动汽车的“电池护照”。然而，除去这个里程碑式的动作，该公司在电池供应链可持续性方面的信息披露相对薄弱。
- 在人权尽职调查的政策与流程方面，沃尔沃保持了较高的透明度，并在某些重要方面提高了披露的程度，这些方面包括风险评估流程、补救机制以及更完整的供应商监督数据信息。
- 在转型矿产方面，沃尔沃的进步较为缓慢。它在某些方面——尤其是涉及冶炼与精炼供应商的方面增加了信息披露。然而在其他方面，沃尔沃的表现却停滞不前，例如，它没有就转型矿物的风险或供应链的调查结果披露更多精确的信息。
- 在原住民权利方面，沃尔沃进步寥寥，表现仍然极其差劲。它仍然没有就原住民权利——特别是其自由自愿、事先知情的认可权作出任何具体承诺，也没有对其供应商设下任何要求。

- 在工人权利方面，沃尔沃针对其与工人、工人代表的商议披露了更多信息，因此取得了12个百分点的进步。尤其值得注意的是，该公司还就工人权利风险向其供应链的工人进行咨询，这是该领域的一个最佳实践，只有两家上榜公司做到了这点。
- 尽管沃尔沃承诺向自身工人支付基本生活工资，但它还没有要求其供应商做到这点。