

# 打造清洁汽车供应链 驱动工业系统协 同转型

2026年Lead the Charge排行榜报告



# 目录

关于本报告	3
执行摘要	3
2026年排行榜结果	3
主要发现:各大公司表现	6
无化石燃料以及可持续与环保的供应链	7
人权和负责任采购	8
什么是Lead the Charge?	11
什么是Lead the Charge排行榜?	11
排行榜的结构	11
我们关注哪些公司?	12
Lead the Charge排行榜结果	14
2026年的领军者与掉队者	14
供应链实践的变化	15
汽车制造商在建立清洁公平供应链上的当前最佳实践	19
无化石燃料与可持续的供应链	20
尊重人权与负责任采购	23
不同市场的区别	26
结论	30
上榜公司表现概览	32

# 关于本报告

这是Lead the Charge出版的第四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。网址为：<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>。

设计：Nanda van der Meer / Studio Lake

## 执行摘要

### 全面解释Lead the Charge排行榜

Lead the Charge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供应链的排放、环境破坏与人权侵害方面的努力进行评估。该排行榜旨在为汽车行业设立一个全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。

所有上榜汽车制造商的得分均为百分比，满分为100%。该打分方式不仅能够体现不同汽车制造商之间的差距，还能显示单个汽车制造商在生产清洁车辆的表现上是否达到了排行榜的预期。所有汽车制造商的总分由其在两个大项上的分数组成，这两个大项的重要性相同。

第一个大项为建立“无化石燃料以及可持续与环保的供应链”，其评估的是上榜公司在消除供应链的温室气体排放与环境破坏上的努力。第二个大项为“尊重人权与负责任采购”。该大项不仅分析上榜公司如何防止、减少与补救供应链的人权伤害，同时检验它们是否采购以负责任形式生产的矿产与材料，用以生产车辆。

排行榜上的两个大项均有四个单项组成。其中，每个大项均包含一个称为“整体”的单项，用以评价每个汽车制造商在减少其供应链环境破坏与人权伤害上的总体措施。其余六个单项各有不同，用以针对具体问题，包括上榜企业如何应对电动车供应链里可能存在的键且重要的环境与人权问题。这些问题包括钢材、铝材与电池生产过程中的排放与其他环境影响，以及供应链与转型矿产的采掘对原住民与工人的人权侵害。

为了激励各大汽车制造商以实际行动生产真正清洁的车辆，每个单项下的指标重要性各有不同。在评分时，那些要求公司提供证据、以证明其已采取某些实际行动的指标权重更大，而那些仅要求公司推出政策、设立指标与作出承诺的指标重要性略小。

本排行榜通过审阅由上榜公司董事会签署的公开官方文件（而非新闻稿、媒体报道或第三方报道），对这些公司的政策和行为进行比较分析，从而对其进行打分。所有公司的披露均需在2025年7月1日前发布。由于Lead the Charge排行榜已进入第四年，这意味着它持续追踪了各大公司和整个行业的表现。

## 2026年排行榜结果

### 为生产未来派清洁汽车提速

今年的排行榜显示，整个行业正积聚动能以生产真正意义上的清洁汽车。这不仅意味着那些汽车将以电力驱动，更意味着它们将以无化石钢铝等零碳材料与回收材料制造，且整个制造过程以尊重价值链里的所有工人与原住民团体为前提。

虽然整个行业离这个目标还有很长一段距离，但今年的排行榜也显示了一些积极的趋势，预示着行业正朝着正确的方向前进。如果把今年所有上榜企业已有的最佳实践单独整理出来、作为“业界翘楚”进行评估的话，该业界翘楚的总得分将高达86%。这证明，建立清洁与公平的供应链这一目标是可以实现的。今年，所有18家汽车制造商的平均得分连续第三年同比上升，也彰显了业界强劲的进步势态。

今年上榜的汽车制造商在应对供应链的环境破坏与人权影响的总体措施上进步最为明显，其平均得分比2023年发布的首届排行榜上的平均得分几乎高出了一倍<sup>1</sup>。这证明，持续的政策发布与实践更新可以推动供应链的可持续发展与人权尽责管理。

然而，在具体问题上，汽车制造商的进步就缓慢了很多，其平均得分仅比2023年发布的首届排行榜上的平均得分高出七个百分点，进步幅度不到“整体”单项的一半<sup>2</sup>。这些单项关注的是汽车制造商如何具体解决其电动车供应链里的环境破坏与人权影响，并且以何种方式斩断问题根源，因此，它们的分数变化尤其重要。

即便如此，汽车制造商也已经开始为解决具体问题夯实基础。今年，大多数上榜汽车制造商在保护原住民权利方面有所行动。这是本榜首次发布以来，第一次有超过一半的企业做到这点（2023年这个数字为6，而今年这个数字为12），这尤其鼓舞人心。原住民权利也是本榜最后一个实现超过半数的制造商采取行动的指标，上一个为在2024年榜单上挥别少数的钢铝脱碳。因此，想要建立清洁与公平的供应链的汽车制造商现在已成为时代主流，绝非异类。

## 供应链实践“由整入深”

尽管全行业均在进步，但在六个关注具体问题的单项上，上榜企业的表现仍然令人大为失望<sup>3</sup>。然而，有五家企业在这些单项上表现抢眼，成为行业领头羊。它们分别是特斯拉、福特、沃尔沃、梅赛德斯与大众汽车。与首期榜单相比，这五家企业今年的“整体”平均得分增幅是其余企业的两倍。但在六个单项上，它们的平均得分增幅却是其余企业的三倍。如果计算这五家企业在这六个单项上的平均得分，该得分如今是其余企业平均得分的三倍之多<sup>4</sup>。

这组数据揭露了行业领导者与其余企业在实践上的关键差距。对普通企业而言，它们明显倾向于约束供应链脱碳与尽责管理实践，以便规范与供应链相关的商业操作和公司披露。但领先企业已经开始在原材料与具体问题层面上追求更有针对性的供应链战略，提高了其行动对实际生产地产生的影响。它们同时为自身的行动进程提供更为细致与分类化的信息披露<sup>5</sup>。

纵观这五家企业，它们已经在不同方面展示出具有更高水准与影响力的供应链实践。本期排行榜发现，另外一些企业（特别是吉利、雷诺和宝马）也开始在若干方面推出了类似实践。新增的“汽车供应商最佳实践”板块对这些进展进行了梳理。

对于建立清洁与公平的供应链的前景，这些趋势以及变化有着几重重要意义：

---

<sup>1</sup>本排行榜以两个“整体”单项来评估汽车制造商在供应链上实施的整体措施。在2026年的榜单上，这两个“整体”单项的平均值为43%，而该分值在2023年的榜单上仅为25%。

<sup>2</sup>这些具体问题的评估方式如下。在无化石燃料与可持续的供应链大项下，分别以钢、铝与电池三个单项评分；在人权与负责任采购大项下，分别以转型矿产、原住民权利与供应链工人权利三个单项评分。

<sup>3</sup>2026年，所有18家汽车制造商在横跨这六个单项上的平均得分为18%。

<sup>4</sup>这五家领军汽车制造商在横跨这六个单项上的平均得分为35%，高于2023年的22%。剩余的13家汽车制造商的平均得分为11%，高于2023年的7%。

<sup>5</sup>欲了解2026年排行榜上更为详细的实践趋势，请参见15页上的表格2。

## 表格1: 供应链实践的关键趋势与其可能的影响

### 1. 利用资源驱动成效

尽管程式化、一刀切式的举措和工具是汽车制造商在建立清洁与公平的供应链这一进程中的重要起步，但是它们本身却不能有效地应对不同供应链所面临的实际风险与挑战。要取得切实成效，汽车制造商必须运用战略性思维、考虑如何利用自身资源与优势在具体供应链与具体问题上驱动积极改变，例如，在原生铝的制作过程中提高可再生能源的使用，或者强化镍产业链的负责任矿产实践。

今年的排行榜就发现了一些类似的实践。例如，沃尔沃针对可持续钢材发布了一份立场声明文件，该文件明确阐述了钢铁行业脱碳的挑战以及该公司准备如何利用其资源来应对这些挑战。梅赛德斯在其《原材料报告》中包含有一系列“改变理论”，这些理论描述了该公司准备采取何种预防、减少与修补措施，以应对在其12条原材料供应链发现的人权伤害与环境破坏。

### 2. 激励有效竞争

本年度的排行榜显示，上榜公司均加大了与其实际操作有关的信息披露，以展示其如何真正实施自身的政策与承诺。相比首期排行榜，这一变化尤为明显。而行业翘楚为凸显各自的实际行动，在信息披露方面更上一层楼。它们不仅开始公布更为细致的量化数据（例如上游范围三的分类排放数据与审计结果），并且针对不同原材料提供具体的案例，以展现其在供应链上的实地干预进程。

从公共监督与责任追究的角度而言，企业提供细致的信息与全方位的透明度至关重要。同时，此举也有益于汽车制造商本身，因为这有助于它们作出全面的、连贯的竞争者分析与调研。对于投资者等关键利益相关方而言，这也可以帮助他们更好地识别行业领导者，明确区分哪些企业是敷衍了事的掉队者，哪些企业才是真正引领改变的“优等生”。

### 3. 从供应链走向4S店：展现品牌影响力的新机遇

如果一家汽车制造商在不同原材料层面进行有针对性的投资，同时强化其供应链的可追踪性，那它也更有可能让大众了解到其优化供应链的具体成果。这一反馈模式在今年的榜单上初见成效：包括梅赛德斯、沃尔沃与吉利在内的汽车制造商纷纷在宣传新车型时加大了对于低碳钢铝的宣传力度，突出其在新车型中的使用比例。

类似的举措将给汽车制造商带来宝贵的机遇，让它们直接向消费者、公司员工与股东等重要群体展现其影响力。但值得注意的是，这也给部分企业提供了“漂绿”的可乘之机，让它们在毫不作为的情况下抢占行业红利。

### 4. 政策压力加大，供应链需高瞻远瞩

本年度的排行榜捕捉到了一些新兴的行业最佳实践，它们展现了上榜公司如何更好地遵循已有的国际标准与政策框架。这些标准与框架包括《工商企业与人权指导原则：实施联合国“保护、尊重和补救”框架指导原则》（UN Guiding Principles on Business and Human Rights）和《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》（OECD Due Diligence Guidance）。

欧盟《电池法规》（EU Batteries Regulation）、欧盟《企业可持续发展尽职调查指令》（Corporate Sustainability Due Diligence Directive）和《欧洲可持续报告准则》（European Sustainability Reporting Standards）等一系列法规已被通过且即将生效。由于这些法规均源于上述的国际标准与政策框架，因此，那些已经开始积极行动的企业将在日后面对更低的合规成本和转型风险。

### 5. 电气化驱动下的供应链转型

2026年的排行榜发现，电气化与汽车供应链的整体转型正相辅相成，相互促进。如《欧盟电池法规》等一系列针对电动车的法规虽然还未真正生效，但它们在加强电动车供应链的透明度、可追踪度与循环性上显示出显著的先期成效，且现有结果远远优于内燃机汽车供应链的状况。

排行榜的结果应证了这点：从整个汽车供应链来看，电动车供应链的转型效果最为明显。例如，与汽车供应商在其他汽车零部件上所下的功夫相比，它们在电动车供应链图谱绘制、尽责管理、电池循环与转型矿产方面所展示出的努力通常更为全面。与之类似，汽车制造商会将低碳钢铝用在电动车而非过时的内燃车型上。这足以证明，清洁的供应链并非电动车的附加项，相反，是电动车拉动了整个汽车供应链的清洁转型。

## 前路漫漫

尽管有几家汽车制造商在供应链转型上已经取得了重要的进展，但是整个行业的步速仍然太过缓慢。有几家行业落后分子仍然缺乏最基本的行动，而所有18家上榜企业的平均总分仅为25%。此外，虽然排行榜已经进入了第四年，但是仍然没有一家企业的总得分达到50%。即便行业领头羊也无法持之以恒地执行那些已被行业公认的最佳实践，因此，它们在某些领域仍然进步有限。

尤其令人不安的是，一些公司甚至发生了退步，退步幅度从1到19个百分点不等。福特与斯特兰蒂斯等部分制造商更是在原先擅长且拥有业界最佳实践的领域“大开倒车”，这让人十分担心。毕竟，一旦某个汽车制造商以更有力或创新的举动实现了进步，或披露了更多有实际意义的信息，那它再次发生退步就会让人难以接受。

上榜企业在两个“整体”单项和六个具体问题单项上的表现差异也证明，大多数公司仍然没能将纸面的政策与流程付诸实际。由于榜单里的一些指标侧重政策、承诺和目标设定，另一些则要求公司提供具体执行的证据，与往年类似的是，今年上榜企业在这两类指标上的表现泾渭分明。

缩小这些差距是绝对可能的。首先，众多企业在供应链的整体政策与实践上已经取得了不俗的进步，这为它们在某些优先领域作出更具体的行动打下了基础。其次，一些行业领军企业已经以实际行动证明，在这些领域取得实质进展是完全可能的，它们现在要做的是让已有的行动更系统化地贯穿整条供应链。

无论从哪个角度看，汽车制造商都可以从同行的实践中汲取经验，加快推动进步。今年的“业界翘楚”积分实验证明，仅靠全面复制同行的最佳实践，单个公司就可将其总分提高至86%。

全球的电动车转型是为了削减汽车行业的碳排放，而今年的排行榜预示，对于希望引领未来的汽车制造商而言，建立清洁的供应链不仅势在必行，而且指日可待。

## 主要发现：各大公司表现

特斯拉连续第二年成为了排行榜冠军，福特则位列第二。特斯拉总分上升了六个百分点，但福特仅取得了两个百分点的提升，因此，两者之间的差距拉大到近五个百分点。

比亚迪和吉利这两家中国汽车制造商与雷诺一道并列成为了本年度排行榜上进步最大的企业，三家公司各自的总分相比去年均提高了九个百分点。对于上榜的中国企业而言，这不仅代表了一个令人鼓舞的可持续发展趋势，也使它们成为了今年进步最大的国家方阵。对于吉利汽车而言，这意味着它已经连续第三年成为本排行榜上得分增幅最大的公司之一。吉利如今不仅是得分最高的东亚汽车制造商，还把通用汽车和斯特兰蒂斯甩在了身后。

雷诺今年的总分提高了九个百分点，这主要得益于其在四个人权单项上的显著进步。

作为曾经的排行榜冠军，福特在今年的总分提升了七个百分点，进步显著，这要归功于该公司在无化石燃料和可持续环保供应链上的不俗表现。然而，福特在人权上的成绩下降了两个百分点，为其表现蒙上了阴影。

沃尔沃的总体得分提高了六个百分点，排名也上升至第三位，取代梅赛德斯。沃尔沃的得分仅比福特低一个百分点，双方几乎并驾齐驱。

大众汽车连续第二年成为排行榜上表现最好的制造商之一。它在全部八个单项上的六个取得了进步，因此总体得分上升了六个百分点。

从地域来看，中国公司的平均得分进步最大，比去年上升五个百分点，欧洲与韩国汽车制造商的平均得分均上升四个百分点，并列第二，美国汽车制造商以两个百分点屈居第三。日本制造商的平均得分不升反降，下滑一个百分点。

福特和大众在人权上的表现均强于气候与环保；沃尔沃则反之。梅赛德斯和特斯拉在这两个方面的表现均平分秋色。

梅赛德斯是仅有的四家总分下滑的公司之一，其排名也跌至第四。事实上，在排行榜所有八个单项里的五项上，该公司的得分均有所下降。尽管如此，该公司在钢、铝和原住民权利上的进步令人瞩目。

除梅赛德斯之外，通用、斯特兰蒂斯和丰田也在总分上开了倒车。其中，丰田和斯特兰蒂斯的总分均下降两个百分点，表现最差。斯特兰蒂斯也因此被起亚、现代和吉利超越。

通用汽车未能在2025年发布可持续报告，总分也下降了一个百分点。该公司的排名也从去年的第七下滑到今年的第十，与斯特兰蒂斯一道成为排名下滑幅度最大的公司。

丰田汽车、广汽集团和上汽集团在最基础的层面仍然缺乏动作，因此它们均在排行榜底部徘徊。这三家公司的平均总分只有5%，比其他15家公司的平均总分低了24个百分点，令人难以接受。

## 无化石燃料以及可持续与环保的供应链

在建立无化石燃料与可持续与环保的供应链上，上榜公司的平均得分为24%，比2025年的榜单提高了五个百分点。

建立无化石燃料与可持续与环保的供应链上，上榜公司24%的平均得分仍然低于它们在人权与负责任采购上27%的平均得分，但两者的差距正在缩小。这一趋势表明，汽车制造商在这两个领域所展现的动能日趋平衡。

汽车制造商在整体单项上的平均得分上升了七个百分点的，是所有单项上进步幅度最大的，也比它们在其他三个单项上的平均得分高出了一倍多。

沃尔沃的整体得分提升了11个百分点，达到55%，这使它不仅成为该单项上进步幅度最大的企业，也是首个在该单项上得分超过50%的公司。在钢脱碳和铝脱碳这两个单项上，沃尔沃的得分分别为58%和55%，是首个做到在这两项上的得分均超过50%的上榜企业。

在气候与环境方面的平均分上，沃尔沃、特斯拉、梅赛德斯和福特分别位列前四，它们的平均得分是其余14家公司的平均得分的2.6倍。该四家企业也分别占据了钢铝这两个单项的前四位，且它们横跨钢铝两项上的平均得分是其他14家公司的5.2倍。

大多数的汽车制造商均已经在防止森林砍伐的风险管理上对供应商提出了一些要求。但是，除去宝马和大众等少部分公司，上榜企业在尽责管理和供应商参与度上的行动仍然有限。

半数的上榜企业在有关电池循环性的指标上均有所进步，在旧电池的收集、维修、循环再利用以及回收设施的建设、伙伴关系的搭建上也均有实例可循。然而，仅有少部分企业针对其具体的执行进行了定性和量化的信息披露。

吉利、梅赛德斯和沃尔沃已经推出了使用低碳钢铝制造的电动车车型。不仅如此，这三家企业还披露了相关车型使用了多少重量的低碳铝，梅赛德斯更是额外披露了相关车型使用了多少重量的低碳钢。这些举措大大提升了市面上单款车型的信息透明度。

特斯拉、大众和沃尔沃已经签署了低碳铝的包销协议，但是，各大公司签署低碳钢包销协议的进程却十分缓慢。

在电池单项上，特斯拉的进步幅度高达20个百分点，不仅在所有公司里得分最高，而且是首个在此单项上得分超过50%的企业。同时，特斯拉披露了电池制造与电池关键原材料（包括锂、镍、钴和石墨）的生产在其整条电池供应链里的排放比例，因此成为了第一家完全符合所有电池排放披露指标的企业。

宝马在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下的整体得分为67%，成为首个在该大项下的任一单项上得分超过60%的企业。与此相比，该公司在其他单项上的表现亟待提高。

吉利与宝马的得分分别提升了12个与九个百分点，跻身该大项下进步最快的五家公司的行列，也发出了中国汽车制造商在供应链可持续发展方面的积极信号。

起亚与沃尔沃在无化石燃料以及可持续与环保的供应链大项下的整体得分均提升了21个百分点，是该单项上进步最大的两家企业。正因如此，起亚也成为了该大项下、任一企业在任一单项上排名幅度提升最大的两家企业之一。另一家为比亚迪，它在铝单项上突飞猛进。

尽管整个行业在气候与环境方面进步显著，但是，广汽集团、通用与斯特兰蒂斯却成为了倒退者，广汽与通用的排名分别下降了三位。

## 人权和负责任采购

上榜公司在人权上的平均得分为27%，同比提升了两个百分点，进步幅度放缓（2025年的榜单比2024年的榜单提高了4个百分点）。没有一家汽车制造商的得分超过了50%。

福特仍是得分最高的公司，但其年度进步幅度在不断递减，因此其优势可能很快被殆尽。特斯拉仅落后福特约0.3个百分点，其他制造商也在奋力追进。

在人权的所有四个单项得分上，特斯拉均落后于福特。在某些人权单项上（特别是工人权利），特斯拉与一些欧洲汽车制造商差距显著。在人权得分方面，特斯拉、福特、梅赛德斯和宝马分别位居前五位。

雷诺在人权方面进步幅度最大，也是唯一一个在所有四个人权单项上均取得进步的公司。今年，雷诺在原住民权利与供应链工人权利两方面的得分均首次跻身前五。

大众与比亚迪在人权方面的进步幅度并列第二，得分均上升九个百分点。由于大众去年是人权进步幅度最大的公司，很显然，该公司在该方面的上升势头持续迅猛。今年，大众的人权排名也从第五上蹿到第三。

今年，比亚迪在尽责管理上表现优异，因此其人权整体得分上升了22个百分点，令人刮目相看。这部分得益于比亚迪推出的全新供应商《行为守则》和一个供应商申诉机制。尽管如此，该公司在人权大项上仍然名列倒数五位。

吉利在人权尽责管理的整体得分上取得了10个百分点的飞跃，外加其去年在同一指标上24个百分点的进步，吉利在两年时间里的进步高达34个百分点，值得赞扬。

在披露一系列原材料供应链的具体与分类信息方面，梅赛德斯、大众和特斯拉的表现脱颖而出。今年，宝马与梅赛德斯和大众一道成为三家单独发布《原材料报告》的企业，但其首期报告的详实性远远不如另外两家。

宝马的人权整体得分上升了八个百分点，因此在该单项上的排名升至第一。宝马取得了73%的整体得分，这也是任一上榜公司在四个人权单项上取得的最高分。

在人权总分上，福特、斯特兰蒂斯、通用、梅赛德斯和丰田均同比倒退。其中，丰田的退步最大，得分下跌六个百分点，而通用则成为了退步最大的欧美汽车制造商。

丰田、广汽与上汽三家排名垫底。在所有四个人权单项上，上汽和广汽的得分牢牢占据了最后两位。丰田则在四个人权单项中的三个排名倒数第三。

所有上榜公司在整体人权尽责管理上的平均得分为47%，远远超过其他三项单项。负责任采购、工人权利和原住民权利的平均分分别为28%、23%和9%。

在负责任采购转型矿产方面，福特和特斯拉几乎并驾齐驱，双方得分仅差一个百分点。由于福特改变了其矿产供应链的申诉机制，因此其得分从去年的89%下滑至今年的70%。

超过一半的上榜企业在原住民权利方面的得分有所上升，是排行榜2023年开办以来在这一问题上取得的最大范围进步。

梅赛德斯在工人权利上表现最佳，大众紧随其后。特斯拉披露了一些切实的数据，以展示其为受侵权的供应链工人提供什么样的补救措施，成为榜上第一个做到这一点的公司，因此，它在工人权利上的得分也上升明显。

## 2026年Lead the Charge排行榜的得分与排名

排名	汽车制造商	无化石燃料以及可持续与环保的供应链	人权和责任采购	排行榜总分
1	特斯拉	50%	48%	49%
2	福特	40%	49%	45%
3	沃尔沃	55%	32%	44%
4	梅赛德斯	39%	42%	41%
5	大众汽车	31%	46%	39%
6	宝马集团	30%	39%	34%
7	雷诺	28%	35%	31%
8	吉利汽车	31%	24%	27%
9	现代汽车	21%	25%	23%
10	大众汽车	20%	25%	22%
11	起亚汽车	20%	23%	21%
12	斯特兰蒂斯	14%	29%	21%
13	日产汽车	13%	17%	15%
14	比亚迪	13%	16%	14%
15	本田汽车	8%	16%	12%
16	丰田	7%	10%	9%
17	广汽集团	5%	2%	4%
18	上汽集团	4%	1%	3%

# 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？

Lead 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，Lead 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汽车的尾气排放为零，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<sup>6</sup>。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)<sup>7</sup>。

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)	指标类别	加权(百分比)
信息披露	22.22%	承诺	15%
指标设定与进展	33.33%	识别	23%
供应链杠杆	44.44%	预防、缓解和问责	31%
		补救	31%

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<sup>8</sup>。

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2025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

<sup>6</sup> 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](https://sciencebasedtargets.org/resources/files/SBT_Value_Chain_Report-1.pdf)

<sup>7</sup> 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/guidingprinciplesbusinesshr\\_en.pdf](https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf)

<sup>8</sup> InfluenceMap, 汽车气候工具：<https://automotive.influencemap.org/>

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	418,432	2,198,694	19%	德国
比亚迪	2,501,646	4,701,572	53%	中国
福特	246,779	3,976,258	6%	美国
广汽集团	301,776	632,854	48%	中国
吉利汽车	1,120,705	3,130,318	36%	中国
通用汽车	1,090,292	5,710,217	19%	美国
本田	78,562	3,484,078	2%	日本
现代汽车集团(包含现代和起亚)	507,349	6,801,279	7%	韩国
梅赛德斯-奔驰集团	188,593	1,768,735	11%	德国
和日产	121,886	2,951,910	4%	日本
雷诺	242,080	2,085,120	12%	法国
上汽集团	330,409	1,492,802	22%	中国
斯特兰蒂斯	352,574	5,008,294	7%	荷兰
特斯拉	1,836,477	1,836,477	100%	美国
丰田汽车公司	194,798	9,958,852	2%	日本
大众集团	923,977	8,114,098	11%	德国
沃尔沃汽车集团	162,132	702,569	23%	瑞典

来源: *Marklines*

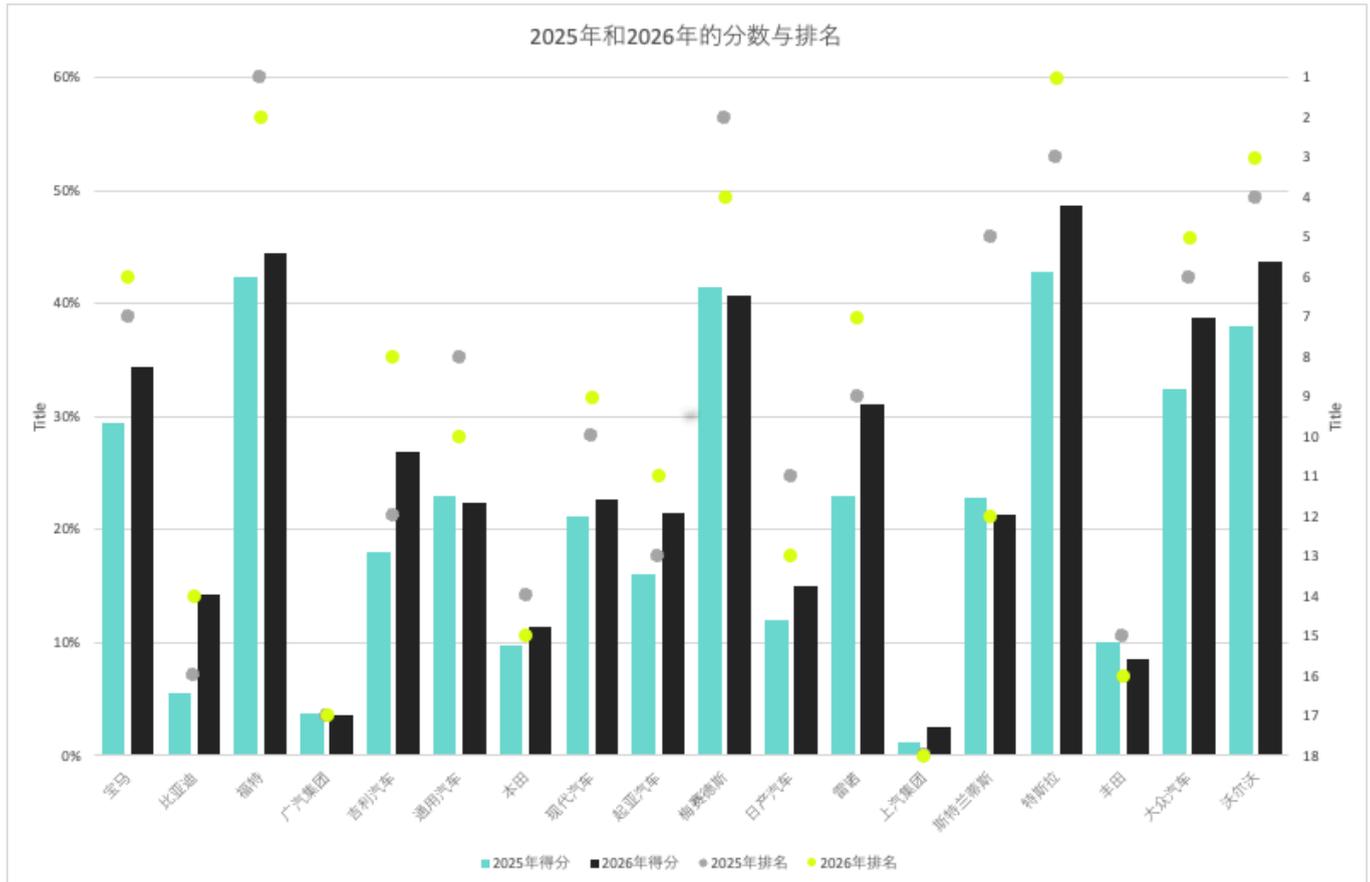
所有数据均为2025年数据。数据仅指乘用车，市场范围涵盖欧洲、中国、韩国、日本以及美国和加拿大。

# Lead the Charge排行榜结果

## 2026年的领军者与掉队者

今年，大多数企业的得分均有所提高，幅度从一到九个百分点不等。平均而言，所有上榜公司提高了三个百分点。

值得注意的是，比亚迪与吉利汽车在得分上均取得了九个百分点的提升。它们不仅成为了进步军团中的佼佼者，也证明了中国汽车制造商正朝着建立可持续的供应链作出努力。如今，吉利已成为所有东亚汽车制造商中得分最高的企业。它不仅在电池脱碳与循环利用方面展示出业界的最佳实践，并且在整体人权尽责管理上取得了显著的进步。与此同时，比亚迪在供应链脱碳和尽责管理方面开始跨出重要步伐，因此，它在两个整体单项上的得分均大步朝前。



2026年，特斯拉和福特继续成为排行榜的冠军与亚军。这不但彰显了这两家公司对可持续经营的不断追求，也体现了其持续强势的表现。今年，特斯拉的得分上升了六个百分点。这意味着，自从排行榜首期公布以来，特斯拉的累计进步幅度已达35个百分点。由于福特今年仅取得了两个百分点的进步，因此，它与特斯拉的差距被拉大。

紧随其后的是沃尔沃——它从梅赛德斯手里抢过了第三的位置。去年，沃尔沃取得了榜单首次发布后最大的进步，而今年，其表现依旧抢眼，得分上升六个百分点。如今，沃尔沃与福特的差距仅为一个百分点，几乎并驾齐驱。在建立无化石燃料以及可持续与环保的供应链方面，沃尔沃依旧一马当先，其大项得分是行业平均分的两倍。

在被沃尔沃超越之后，梅赛德斯的总排名落到第四。它是仅有的四家总分下降的上榜公司之一。相比之下，大众今年的表现亮眼，总分提升六个百分点，但排名仍然在第五位。

总体而言，自从排行榜2023年推出以来，位于榜单前五位的公司的进步速度相比其他公司均快出很多。在今年的榜单上，它们的得分平均增幅为18个百分点，是其余13家公司的两倍。这意味着，领头羊们能够不断提高行业标准，并驱动竞争对手加快其进步的步速。

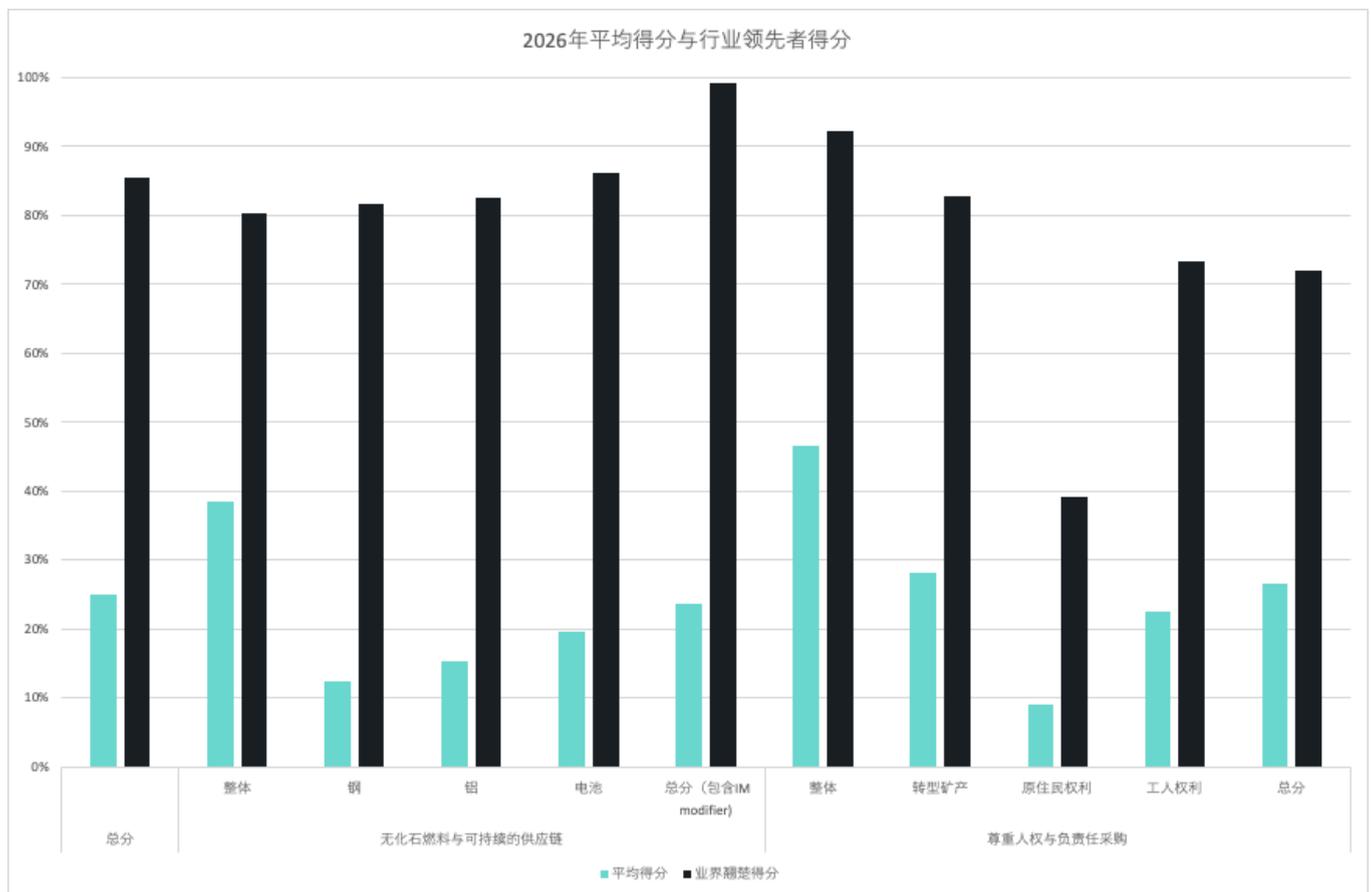
今年，雷诺、起亚和宝马同样表现出众，得分分别提高了九个、六个与五个百分点。在人权方面，雷诺是18家汽车制造商中进步幅度最大的公司，起亚在气候与环境整体单项上的得分更是蹿升了18个百分点，而宝马在两个整体单项上均有强劲表现。

除梅赛德斯外，今年，斯特兰蒂斯、通用和丰田的表现也发生了退步，这主要归咎于它们的信息披露不足，在可持续供应链与尽责管理的行动方面未公开重要的信息。广汽集团是唯一一家得分没有发生变化的上榜公司。

在四家得分下滑的公司中，通用的退步特别值得关注。去年，该公司出人意料地未发布《可持续报告》。此举不仅造成该公司在透明度上严重倒退，而且给依赖于年度信息更新的本排行榜造成了评审上的挑战。因此，通用在很多方面被扣了分。公众期待汽车制造商定期（至少每年）公布一次已发现的人权风险，而今年，通用在这点上没有取得任何得分。同样值得注意的是，通用在去年同样停止了对其供应链里的一系列冶炼厂和精炼厂进行信息披露。这证明，一旦一个企业作出了倒退的决定，那它可能在非公开非透明这条道路上渐行渐远。

## 供应链实践的变化

无论是无化石燃料以及可持续与环保的供应链，还是人权和负责任采购，上榜企业在这两个大项下的整体单项上的得分持续走高。自从排行榜建榜以来，上榜公司在2023至2026年期间、在这两个单项上的平均得分分别从19%和31%上涨至39%和47%。这表明，在环境与人权尽责管理的政策和实践上取得持续的进步是完全可能的。



相比之下，各大公司在其他六个涉及具体供应链问题的单项上的进步幅度要缓慢很多，该趋势不仅出现在了之前几年的报告里，也体现在了今年的榜单上（请参见上图）。在气候与环境方面，上榜公司在三个具体问题单项上的平均得分仅为16%，而在人权方面，此数值为20%。这两个分数均不到各大公司的两个整体平均得分的一半。2023年至今，各大公司横跨这六个单项的平均得分仅提高了七个百分点。这证明，它们并没有将各自的承诺与书面流程升华为更有针对性与更可衡量的实践。

尽管如此，各大公司在整体的供应链脱碳与尽责管理上均有所进步，这意味着它们中的任何一家如今都有基础在钢脱碳、电池可持续性与负责任采购转型矿产等优先领域实行有针对性的战略。因此，没有公司有理由继续获得较低的评分。

如上图所示，上榜公司在六个具体问题单项的平均得分均大大低于集结了行业最佳实践的业界翘楚得分。事实上，纵观整个排行榜，业界翘楚的积分可高达86%，这意味着，仅靠全面复制同行的最佳实践，单个公司就可将其总分提高至如此高度。

实际平均得分与业界翘楚得分的巨大差异也显示，行业领头羊与其他公司之间的差别在这六个具体问题单项上最为明显。如果把六个具体问题单项里、每个单项前五名的公司的成绩综合平均的话，该平均值是其他13家公司的综合平均值的三倍有余。相比之下，两个整体单项下的这一差距仅为1.6倍有余。

在今年的榜单上，一些汽车制造商开始推出一些新兴的实践。它们以更有形、更有意义与更具影响力的方式推进可持续供应链的前沿。这些公司摒弃了以范式工具与“一刀切”来实现供应链的脱碳、可持续发展与尽责管理的模式，取而代之的是更有针对性的策略。这些策略从准确全面地确认供应链的风险为起点，最终将行动延伸至针对实际情况度身定做的应对措施，从而有效解决具体的挑战与影响。

尤为重要的是，这些实践案例的操作者并不仅限排名靠前的公司。虽然排名前五位的公司的确有很多优秀的实践经验，但一些总分靠后的公司也有出彩的举措，其中一些举措甚至是行业领导者也未能做到。宝马、雷诺和吉利是这类的代表。

另有迹象表明，汽车制造商为了更好地体现自身在供应链与具体问题上的努力、成果与进程，正积极采取更精细化与分类化、而非笼统与粗线条式的信息披露，这是一个新兴却显著的趋势。企业加大信息透明度不仅对公共监督与追责至关重要，也有利于自身。高透明度有助于利益关系方作出有实际意义的行业竞争者分析与连贯的企业评估，同时也能使企业提高自身识别度，将自己与行业落后分子区别开来，并与那些敷衍了事的同行撇清关系。归根结底，实践是检验一个企业表现的最好方式。

今年的排行榜另附一份简报，详细解释了这些新兴最佳实践与相关的执行公司。下方的图表展示了概要：



尽管今年的排行榜捕捉到了不少进步，但整个行业的整体进步依旧缓慢。一些公司仍然没有做出最基本的动作。排名垫底的三家企业分别为丰田、广汽集团与上汽集团，他们的得分寥寥，平均分数仅为5%，比其余15家企业的平均总分低24个百分点。

即使行业领头羊也未能连贯地推进最佳实践，并在某些方面缺乏行动。所有上榜公司的平均总分仅为25%，继前三年的榜单之后，今年仍然没有公司的总分超过50%。从现实角度而言，这代表着巨大的人权伤害与环境破坏，而这些负面影响本身完全可以被避免。

纵观整个行业，虽然传统与程式化的供应链可持续发展与尽责管理(例如年度供应链调查与规范性审计)较为普遍，但是众多汽车制造商并未超越这些基础性实践。因此，他们的行动缺乏力度。

如果今年的报告能给人一些鼓舞的话，那就是一些行业领头羊已经开始采取更有针对性的、能解决供应链具体问题与更具实效的措施。为了让这些尚处萌芽阶段的实践成为主流，全行业的制造商都需要努力复刻这些实践，而领头羊们更需要在供应链的全方位执行这些措施。

# 汽车制造商在建立清洁公平供应链上的当前最佳实践

今年的排行榜显示，行业的佼佼者在某些领域已经开始实施更有针对性的供应链策略，以驱动积极的影响。这一举措有多重效应：它不仅能够帮助这些企业脱颖而出，使它们与一系列国际尽责管理体系（例如，《工商企业与人权：实施联合国‘保护、尊重和补救’框架指导原则》与《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》）更为接轨，同时，帮助它们在供应链脱碳上作出符合[新气候研究院](#)（New Climate Institute）与“[科学碳目标倡议](#)”（Science-based Targets Initiative）罗列的国际最佳实践。

无论是行业精英还是中游分子，它们在应对供应链人权与环境危害的问题时可能都会从整体分析或大局策略着手。但对于优秀的车企而言，它们还会针对优先问题采取有针对性的措施，将精力集中到受负面影响最大、最可能产生积极转变的领域。这些行动可以是减少供应链的主要排放源头（如钢铁供应链里的煤基高炉），抑或是解决铝等特殊材料的回收挑战，再或是应对不同原材料供应链里最突出的环境与人权风险。

总之，有的放矢地应对供应链的环境与人权问题可有助于驱动积极与实质的影响（详见表3）。因此，如果一家汽车制造商为其供应链“量体裁衣”，那么它也能够更切实、全面地进行相关的信息披露。

## 表3: 如何定义排行榜上的“影响”一词

为了评估各大汽车制造商的供应链实践，本排行榜赋予了“影响”一词更为全面的定义：它既包含成果，也包含过程。具体而言，排行榜所指的影响不仅指最终结果（即具有更低的排放，以及更少的环境破坏与人权侵害的供应链）；也指汽车制造商使用其下游客户的身份来倒逼供应商转型这一关键过程，而该过程不仅意味着企业需要督促供应商提高环境与人权标准，也意味着企业需要在供应商出现侵权行为或表现不佳时对其问责。这一双层标准揭示了下述事实：一个汽车制造企业要想收获有意义的成果，就必须进行系统性的转变，在提升关键行业与供应链的标准的同时，督促供应商在具体问题上开展具体工作。

虽然展现“成果”影响的实例有限，但是本排行榜已经捕捉到了越来越多符合“过程”定义的实践。这些实践可以是汽车制造商与钢铁企业签订绿钢与绿铝的包销协议，从而解锁相关投资；也可以是汽车制造商要求供应商使用低碳材料或者通过由“IRMA 负责任采矿保障倡议”等权威第三方认证机构的审核；或者是汽车制造商鞭策其供应商对侵权指控作出应对，并在侵权发生的实地进行补救。

以下两个表格根据排行榜的不同指标，对这些公司实践进行了总结。它是本排行榜另附的公司简报的总结。该简报描述了排行榜不同单项下已确认的公司最佳实践，可帮助汽车制造商、投资商、监管机构及其他利益相关方采取行动，以驱动汽车行业执行更具影响力的供应链实践。

# 无化石燃料与可持续的供应链

基本实践案例	新兴最佳实践案例
<p>对公司供应链中普遍存在的风险、挑战和发展障碍进行基本的识别和披露</p>	<p>运用基于风险的、动态的和响应式的方法，对具有特定背景与生产特定材料的供应链中存在的切实的风险、挑战和发展障碍进行识别与披露</p>
<p>在本田汽车提高电动汽车产量之际，该公司对其供应链减排的挑战给出了广义性的描述：“与生产这些电动产品所需的材料与零部件相关的二氧化碳排放（范围三，类别一）预计会上升。”</p>	<p>沃尔沃就可持续钢铁这一议题发布了一份立场声明文件，详细阐述了钢铁脱碳过程中的具体挑战。该公司不仅在该文件中解释了钢铁脱碳所需的技术和方法，也描述了为钢铁脱碳锁定大量投资所遇到的困难。此外，该公司还在文件中列举了其应对这些具体挑战的战略。</p>
<p>丰田就其矿产供应链中可能存在的重大风险发布了一张表格，但该表格并未针对每种矿产可能带来的具体环境风险进行详细描述，而是仅将这些风险笼统地归纳为“环境影响”。</p>	<p>在其发布的《负责任原材料报告》中，大众汽车不仅披露了每一种矿产的具体环境风险，还将其与供应商进行互动的行为和涉及多个利益相关者的行业行为加以区分。</p>
<p>为减少全供应链的排放、环境破坏和人权危害设置一刀切的指标、策略、流程、工具与方式</p>	<p>利用公司的资源与优势来定制指标、策略与变革理论，从而在优先问题与矿产的供应链上驱动有实质意义的影响</p>
<p>日产汽车的目标仅设置了以下目标：即到2030年，其产品的生命周期二氧化碳排放减少30%。</p>	<p>福特已经为其运营、车辆使用和供应链设置了一系列到2030年的减排目标，且这些目标的设定基于科学。该公司计划到2030年实现以下目标：在2023年的基础上减排25%，“近零”钢铁的采购量占其年度钢铁采购量的10%，“近零”排放的原生铝占其年度原生铝采购量的10%。</p>
<p>广汽集团近为其“循环经济建设”的战略提供了较为宽泛的描述，例如，该公司致力于“通过创新业务模式和深入践行绿色发展理念，不断推动产业链的绿色转型。从产品设计、生产制造到废弃物回收再利用，构建起完善的绿色循环产业链。”</p>	<p>吉利在电池循环利用和排放管理方面发布了详细的策略。该策略不仅全方位覆盖吉利的电池区块（包括电池的研发、采购、使用、回收、生产、报废、拆解和回收），而且还覆盖了其电池子公司威睿能源的“三位一体”战略（包含产品、运营和基于科学的减排）。</p>
<p>通用汽车的《供应商守则》提到：“供应商应当建立有时间期限的减排目标，努力获取基于科学的目标，且这些目标至少需要符合通用的‘供应商可持续发展战略承诺’（Supplier Sustainability Partnership Pledge）。”</p>	<p>沃尔沃表示，其所有钢铁供应商都应在2030年前成为责任钢铁（ResponsibleSteel）的成员，并确保它们的生产场地通过该标准的验证。该公司还责令其范围一的铝材供应商从特定的冶炼厂购买原材料，这些冶炼厂需要在生产过程中使用至少90%的可再生电力。</p>
<p>虽然福特的《供应商守则》要求其供应商“遵守国际生物多样性与森林砍伐的相关规章，避免非法的森林砍伐”，但是它没有披露更多详细信息。</p>	<p>大众不仅要求所有供应商确保其供应链完全避免森林砍伐，而且对皮革与橡胶供应链提出了减少森林砍伐风险的额外要求。在橡胶方面，该公司推出了一个名为“轮胎供应链自然橡胶规格表”的试点项目。该项目要求供应商“采取措施，以提高其自然橡胶供应链的透明度”，并且要求它们“遵循《经合组织—粮农组织负责任农业供应链指南》，建立合适的尽责管理体系”。该公司的皮革规格表则要求供应商至少达到皮革工作组（总部位于英国的审核组织）的铜质认证。”</p>
<p>仅通过概括性的声明发布公司已实施的举措或披露非细分化的供应链数据，以笼统地报告其供应链发展的进程。</p>	<p>针对公司以及其供应链的脱碳与尽责管理的进程披露细化与分类的数据，并在干预、政策执行与供应商参与方面提供切实的案例。</p>

<p>丰田披露, 其2024年所“购买的商品和服务”的范围三排放为12633万吨二氧化碳当量, 但该公司未提供分类信息。</p>	<p>特斯拉不仅披露了其范围三、类别一供应商的排放总量为4937.6万吨二氧化碳当量, 而且还提供了该总量数据下电池、铝、钢、玻璃、塑料和其他原材料的排放占比。不仅如此, 该公司还进一步提供了一系列原料和零部件(电芯、石墨、镍、阴极、锂, 以及钴和锰的前驱材料)的生产排放占其电池供应链总排放的比例。</p>
<p>起亚在其EV4车型的生命周期评估数据中披露了原材料采掘与零部件生产的综合排放信息。</p>	<p>沃尔沃的车辆生命周期评估数据包含了其每一种车型的钢、铝和锂离子电池模块的分类化温室气体排放信息。</p>
<p>斯特兰蒂斯仅针对其全供应链的脱碳进程进行了信息披露。例如, 2024年, 在其关键供应商中, 有超过84%的供应商已经设立了符合《巴黎协定》规定的二氧化碳减排目标。再例如, 在其每年从一级供应商处采购的货品中, 有90%都经过了可持续标准的评估。此外, 其一级供应商在2024年经历了35次审计, 其中均包括温室气体减排信息。</p>	<p>特斯拉就其一系列供应链中的供应商的脱碳进程进行了量化性数据披露。在电池供应链方面, 特斯拉从其供应商处收集了初步的排放数据, 并披露了一系列原料和零部件(电芯、石墨、镍、阴极、锂, 以及钴和锰的前驱材料)的生产排放占其电池供应链总排放的比例。同时, 特斯拉披露了其有多少比例的电池供应商已经公布了温室气体排放数据, 并设置了脱碳计划与目标, 其中包括已经设置了中期温室气体减排目标的电池供应商的占比。此外, 特斯拉披露了其石墨供应商里, 有多大比例的供应商已经承诺, 将通过购买可再生能源证书(REC)的方式使用可再生能源。它还披露了其已经完成了生命周期评估的电芯与阴极直接供应商的比例。</p>
<p>现代汽车表示, “在原材料采购阶段, 我们正在扩大减碳钢铝材料的使用”。</p>	<p>梅赛德斯披露了若干个包销协议, 其中包括在不同生产地区签署的、具法律约束力的合同, 用以购买低排放或无化石燃料的钢铁。在部分包销协议中, 梅赛德斯公开披露了采购的时间线与规模。另外, 在梅赛德斯CLA车型的生命周期评估数据中, 该公司表示, “我们的冲压厂自产的冲压件使用了39千克的电弧炉钢, 在炼钢的过程中使用了由可再生能源资源发出的电”。梅赛德斯同时介绍, 该车型的每辆车总共使用1980千克的钢, 占车辆总重的45%。在同一轮生命周期评估中, 梅赛德斯表示: “在CLA使用的铝中, 有约40%由使用可再生能源的电解铝工厂生产。相比传统标准, 此举将每千克铝的二氧化碳足迹削减了约40%, 因此, 总共节约了0.4吨左右的二氧化碳排放。”</p>

# 尊重人权与负责任采购

基本实践案例	新兴最佳实践案例
<p>对公司供应链中普遍存在的风险、挑战和发展障碍进行基本的识别和披露</p>	<p>运用基于风险的、动态的和响应式的方法，对具有特定背景与生产特定材料的供应链中存在的切实的风险、挑战和发展障碍进行识别与披露</p>
<p>斯特兰蒂斯列举了其在价值链中确认的广义风险，其中包括“危险的用工条件”、“对自由言论的侵犯”和“对本土社区权利的侵犯”。然而，该公司没有披露更详细的信息，也没有解释这些风险发生在供应链的哪一部分。</p>	<p>梅赛德斯、特斯拉和大众汽车通过尽责管理调查，在不同的原料供应链里确认了一些特定的人权风险，它们对这些风险进行了详细的描述。梅赛德斯和大众在各自单独发布的原材料报告里提供了这些信息，而特斯拉则在其《影响报告》里为不同原材料开辟了单独章节。</p>
<p>通用汽车解释了其如何确认突出的人权风险与高风险供应商，但是没有解释该流程是否覆盖一级供应商以外的供应商。</p>	<p>宝马、福特、梅赛德斯、大众和沃尔沃通过一个基于风险的流程确认和评估了各自供应商所存在的人权尽责管理风险。该流程不仅覆盖一级供应商，还包括了采购前风险的确认阶段。</p>
<p>为减少全供应链的排放、环境破坏和人权危害设置一刀切的指标、策略、流程、工具与方式</p>	<p>利用公司的资源与优势来定制指标、策略与变革理论，从而在优先问题与矿产的供应链上驱动有实质意义的影响</p>
<p>日产汽车使用一系列常规工具来监督与应对供应链风险，这些工具包括第三方评估、纠正行动、验证和常规再评估。</p> <p>斯特兰蒂斯的预防与减缓措施包括纠正行动、可持续发展评估和对被列为高风险的实体进行后续的实地审查。</p>	<p>梅赛德斯不仅解释了其如何通过全供应链手段来减缓人权与环境风险，并且为12种原材料制定了各自的“改变理论”，这些理论解释了该公司将如何利用其影响力来预防、减少与修补由负面人权和环境影响所带来的风险。</p> <p>特斯拉通过以下手段来解决其特定原材料供应链的风险：一是确立公司应优先采取行动的领域，二是通过设立有具体时间进度的风险减缓计划来促进持续的进步。</p>
<p>丰田笼统地描述了其如何在大体上解决供应链风险，所涉方法包括监督供应商、与商业伙伴合作、与人权机构互动，以及设立并执行风险减缓计划。</p>	<p>福特为减缓供应链中的强迫劳动，特别设计了一份风险减缓策略，并对其进行了详细的描述。该公司表示，为支持供应商在消除强迫劳动方面实施尽责管理，并帮助它们削减相关风险，该公司为供应商提供相关教育与培训。</p> <p>福特还解释了其以何种举措减缓供应链在原住民的自由自愿、事先知情的认可权方面产生的风险。这些措施包括与采矿供应商进行互动、要求它们在尊重原住民认可权方面获得第三方认证，调查侵犯原住民认可权的指控、与供应商合作来弥补任何伤害，以及与原住民代表进行沟通与磋商以确认侵权的发生。</p>
<p>本田的“供应商可持续发展指南”对其供应商提出了普遍性、非细化性的要求。该指南规定，供应商使用的矿产冶炼厂和精炼厂必须没有人权问题；同时，供应商需要“进行一次供应链调查”。该公司没有公布更具体的要求。</p>	<p>梅赛德斯、福特和大众汽车均为电池矿产供应商提出了具体的要求，即这些供应商必须通过“IRMA 负责任采矿保障倡议”的认证。同时，在高风险地区，这些供应商的电池原材料必须来自经IRMA标准认证的矿场。</p>

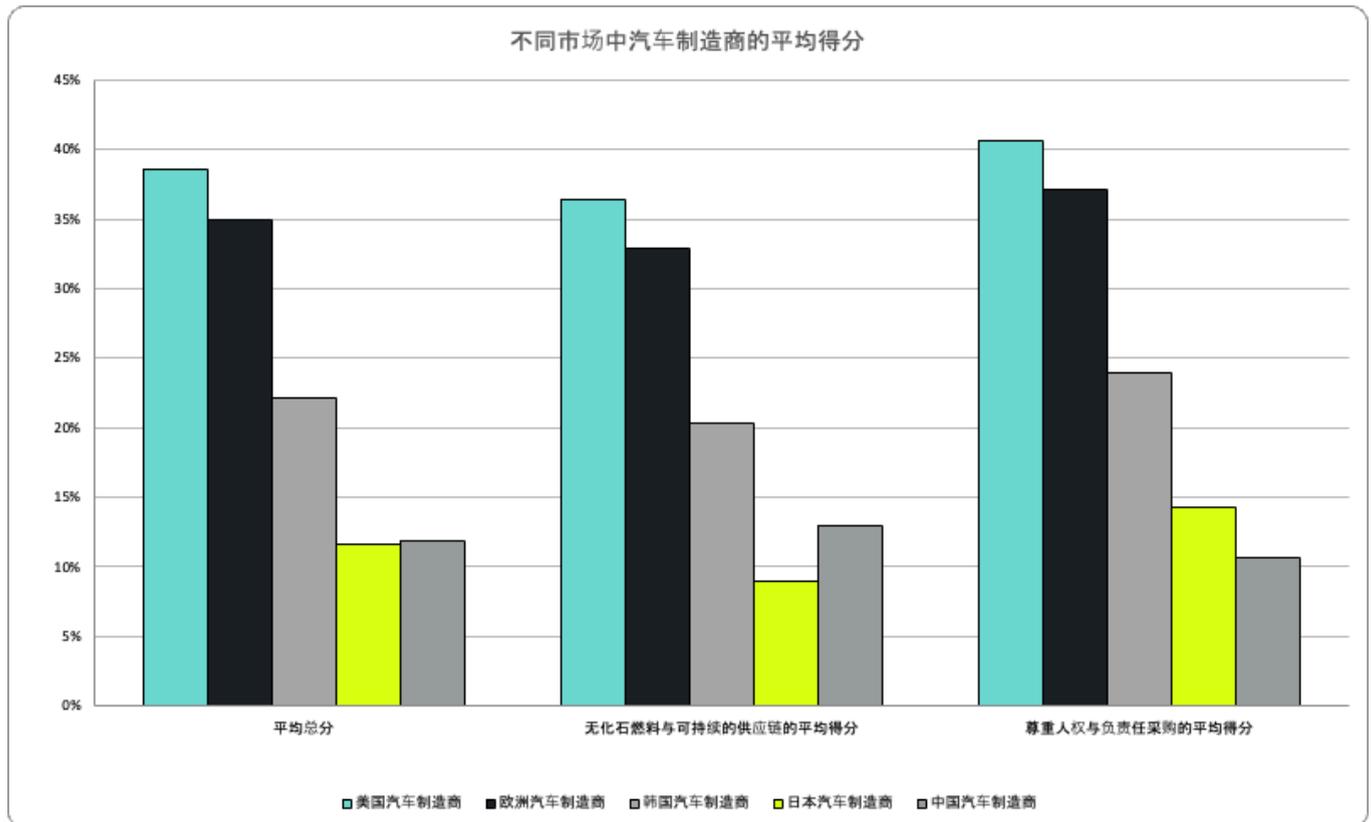
<p>宝马解释称, 在评估材料的可持续性方面, 该公司咨询了“投资商、作为员工代表的宝马股份公司工作委员会以及其他方面。该咨询并未延伸至供应链里的工会与工人代表, 也未包含不同行业的全球工会联合会。</p>	<p>大众描述了其采取的若干方法, 以保证供应链里的工会与工人代表能参与到工人权利风险的咨询过程中。大众解释称, 该公司通过参与多方利益相关者倡议同当地的项目与价值链里的工人代表(如工会)会面, 共同商讨尽责管理的标准与工作条件。</p>
<p>通过概括性的声明发布公司已实施的举措或披露非细分化的供应链数据, 以笼统地报告其供应链发展的进程。</p>	<p> 针对公司以及其供应链的脱碳与尽责管理的进程披露细化与分类的数据, 并在干预、政策执行与供应商参与方面提供切实的案例。</p>
<p>起亚汽车通过一个“视觉系统”来解释其供应链绘制过程, 该过程的目的是“描绘包含一级至N级供应商的供应链状态”。</p>	<p>特斯拉描述了其供应链的绘制过程, 并且披露了一系列具体发现, 包括镍和锂的来源国, 以及镍和锂供应链里的关键参与者(例如矿产公司、矿场, 冶炼厂与精炼厂)的名字与位置。在3TG矿产(锡、钽、钨和金)、云母、铝和钢方面, 虽然特斯拉降低了披露, 但是它还是在部分矿产上给出了一些重要的信息, 比如来源国、关键供应商和它们的位置。</p>
<p>现代汽车表示, 公司正扩大对战略材料的直接采购, 以应对材料与零部件采购环节中的风险。然而, 该公司并未披露任何有关这些协议的细节。</p> <p>本田对原材料直采的行动与计划进行了描述, 但并未就人权要求提供任何细节, 也没有公布相关采掘公司、矿产与矿场的名字。</p>	<p>福特披露, 其与雅保公司(Albemarle)签署了一份供货协议, 向后者采购源自澳大利亚的锂。福特详细描述了它在该协议中提出的有关人权的要求:“合同的制定考虑到了适当的环境、社会和治理(ESG)的要求, 以保障人权、工人的工作条件和自然环境。”该公司还解释道, 协议生效的前提条件是, 雅保的矿场必须通过符合“IRMA 负责任采矿保障倡议”的独立评估验证。该协议还包含了一系列其他先决条件, 比如“节水、通过进一步的清洁能源协议进行脱碳, 以及促进废品回收利用的行为。”</p>
<p>沃尔沃仅提供了笼统的数据信息, 以说明其供应链中通过其供应商可持续性评估问卷(SAQ)与审核的供应商的总数。该公司未说明其是否同采掘公司与受影响的权利持有者进行接触(或者如何与之接触)以解决相关问题, 也未提供任何案例。</p>	<p>梅赛德斯、大众汽车和特斯拉均以多个案例展示其开展了实地尽责调查, 并且同采掘公司和受影响的权力持有者(例如, 刚果民主共和国的铜与钴的供应商, 智利与澳大利亚的锂供应商, 以及印度尼西亚的镍供应商)直接接触, 以解决具体的人权与环境问题。</p>
<p>雷诺披露, “雷诺集团内部在2024年、全球范围内共录入了765件新的举报(通过其申诉机制进行的申诉)”。该公司并未解释这些举报中有多少件为供应链申诉, 也没有提供更多有关申诉类型、状态和结果的数据。</p>	<p>特斯拉披露了其一整年收到的供应链投诉的数量(包括一件通过其正规申诉机制进行的申诉), 以及它们的状态与结果。</p> <p>该公司同时列举了众多案例, 以解释其如何为确认受侵权的供应链员工提供弥补。这些员工包括一位在越南为母婴室安装隔断帘的工人、一位在台湾以匿名形式填写网络表格以保护工人安全工作权与隐私权的供应商(详见公司《影响力报告》第146页)、102位在台湾的工人, 346位在匈牙利的工人、142位在马来西亚的工人, 以及40位在墨西哥的工人。由于特斯拉要求供应商作出了一系列改变、以解决供应链工人欠薪与劳动合同条款模糊等问题, 这些工人均从中受益。</p>

# 不同市场的区别

美国汽车制造商以38%的平均总分成为今年排行榜上表现最强劲的地域方阵。在建立无化石燃料与可持续的供应链以及尊重人权与负责任采购这两个大项上，美国公司同样一马当先，分别取得36%与41%的平均分。

欧洲汽车制造商的平均总分为35%，在建立无化石燃料与可持续的供应链以及尊重人权与负责任采购上的平均得分分别为33%与37%，在所有地区中均位居第二。韩国公司紧随其后，它们的平均总分为22%，在两个大项上的平均得分分别为21%和24%。日本与中国公司的平均总分均为12%，并列垫底。

在人权指标上，日本汽车制造商继续领先其中国竞争对手（前者平均得分为14%，后者平均得分为11%）。然而，得益于吉利与比亚迪在该领域的进步，中国公司再次在气候与环境大项上击败日本企业（前者平均得分为13%，后者平均得分为9%）。相比之下，广汽集团与上汽集团拖了中国企业的后腿。



不同市场内部与不同市场之间均存在差异。这意味着，一个地区的整体表现时常取决于一两家企业，它们在提升或拉低平均分上起决定作用。例如，如果撇开广汽集团与上汽集团，中国汽车制造商将超越其日本竞争对手，摆脱人权榜尾的窘境。

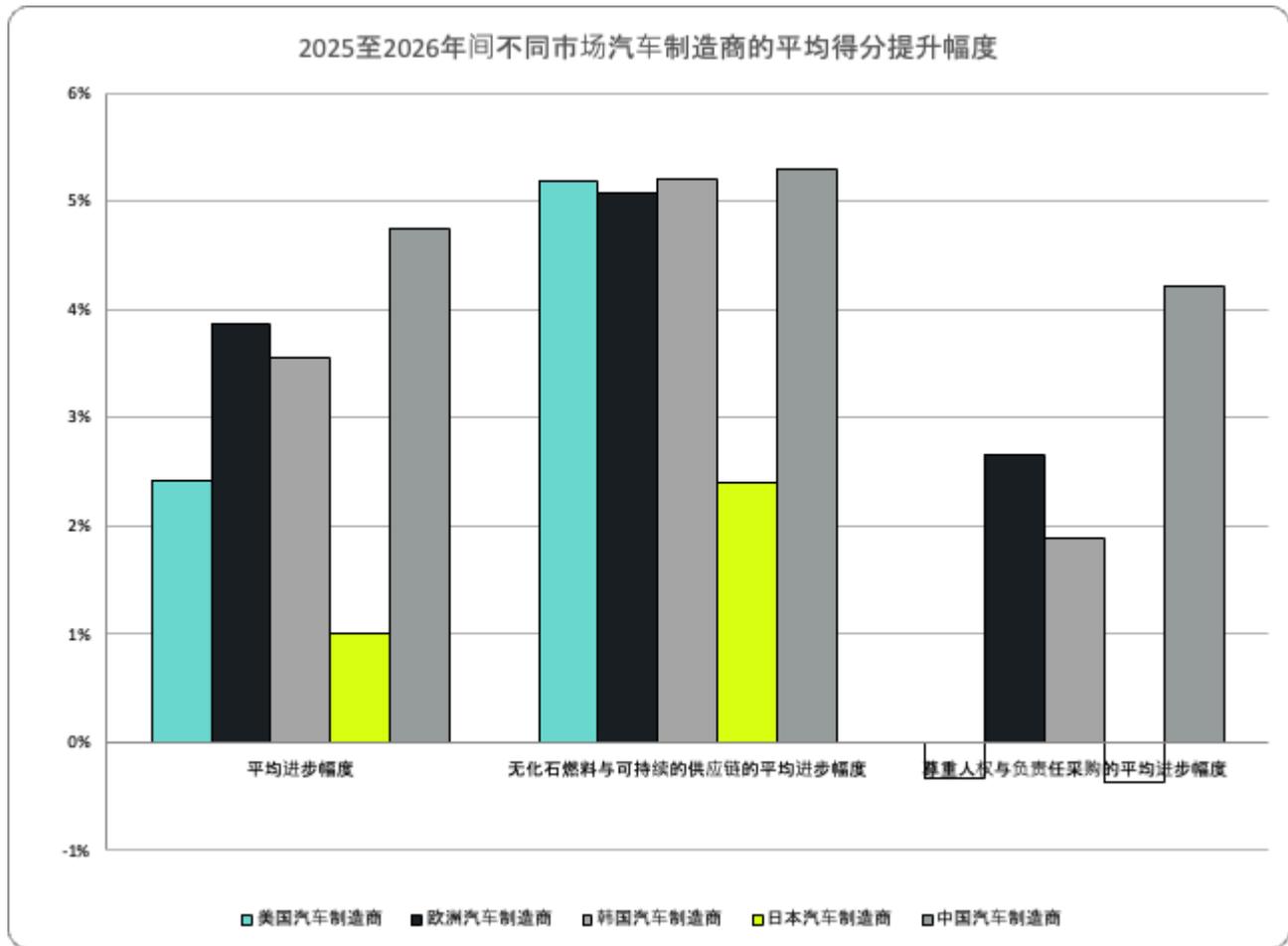
如果没有斯特兰蒂斯，欧洲汽车制造商的平均总分将与美国汽车制造商的平均总分持平。斯特兰蒂斯的得分远低于其他欧洲企业，特别在一些特定领域。例如，在原住民权利方面，斯特兰蒂斯的得分仅为领头羊梅赛德斯得分的1/9左右；而在钢铝方面，该公司的得分则是沃尔沃得分的1/50。

如果剔除通用汽车，美国汽车制造商的优势则将更为明显（即使欧洲集团同样剔除斯特兰蒂斯）。通用汽车的总分仅为福特的一半，而在诸如电池可持续性与负责任采购矿产方面，通用的得分更是不到福特与特斯拉得分的三分之一。

差距不仅存在于地域之间，也存在于地域之内。这一事实表明，无论是进行跨地区还是同地区比较，所有汽车制造商都有充足的进步空间。各地区内表现落后的企业需要向优秀的同胞企业学习，以复制后者的实践。

然而，当我们比较2025年与2026年排行榜上各公司的平均进步幅度时，结果又迥然不同。今年，中国汽车制造商的总体进步最大，欧洲、韩国与美国制造商依次跟进。日本制造商的平均分仅提高一个百分点，再

次排名末位。在人权方面，各公司进步幅度的变化尤其明显，相比2025年，美国与日本制造商的平均得分均发生退步。



在气候与环境的四个单项上，欧洲与美国汽车制造商的表现优异。欧洲制造商在整体单项上的平均得分最高，而美国制造商在另三个具体问题单项上的平均得分最高。然而，要不是因为斯特兰蒂斯表现差劲，欧洲公司有机会在钢脱碳这一单项上超越美国同行。反观美国，如果通用汽车能在电池可持续性上加把劲的话，美国制造商则可将其在该单项上领先欧洲的优势从两个百分点扩大至13个百分点。

今年，中国和韩国汽车制造商在气候和环境方面同样进步显著，平均得分的提升幅度远大于其美国与欧洲的同行人。比亚迪和吉利位列进步最大的公司。两家公司在电池供应链可持续发展方面的提升均可圈可点，并且吉利首次在钢与铝这两个单项上进入榜单前五位。

韩国公司的表现则参差不齐，其在整体、铝与电池单项上的成绩显著，但在钢单项上的进步微弱。今年排行榜上的韩国公司包括现代汽车与起亚汽车(同属现代汽车集团)。考虑到现代汽车集团是唯一一家拥有制钢子公司的汽车制造商，它在钢单项上本该有独特的优势。但可惜的是，它未能抓住机会，提升自我。

然而，亚洲汽车制造商仍然未能将基础性的脱碳与尽责管理的策略转化为实际行动。例如，比亚迪、广汽集团与上汽集团是榜单上仅有的三家仍未披露上游范围三排放数据的企业，中国非营利环保机构公众环境研究中心(IPE)也在[最近的一份报告](#)中提到了这一点。由于这些企业未能将高层级的碳中和承诺转化为具体的实践和披露，这提高了它们进行“空洞的漂绿叙事”的风险。

虽然欧洲汽车制造商在整体人权尽责管理与工人权利这两个单项上的平均得分最高，但是美国汽车制造商却在负责任采购与原住民权利这两项上更胜一筹。在整体人权尽责管理方面，欧洲的法律强制规定当地企业进行相关操作，这可能是欧洲企业表现抢眼的原因。

另一方面，美国企业在转型矿产上的出色表现可能源于该国的《多德-弗兰克法案》(Dodd-Frank Act)，其强制美国企业对冲突矿产进行信息申报，生效已有15年之久。虽然该法案仅聚焦冲突矿产，但它所提出的要求可能帮助美国公司在供应链的图谱绘制与信息追查方面积累一定的经验。

尽管如此，这些趋势并不一定体现在单个公司层面。例如，福特在整体人权尽责管理方面领先众多欧洲公司，而特斯拉也在该方面领先雷诺，即使后者鉴于《警戒义务法》必须履行相关义务。相反，所有欧洲公司均在负责任采购转型矿产方面超越了通用汽车。

整体而言，欧美汽车制造商在人权尽责管理上仍然拥有更高的透明度，即使它们之中也存在个别落后分子。对于东亚汽车制造商而言，它们更倾向（有时也比欧美公司更乐意）披露有关人权尽责管理的数据化信息。例如，吉利、比亚迪、现代和起亚均披露了它们评估的供应商的数量与它们的级别，而如宝马、福特、通用和梅赛德斯等西方公司经常未能做到这点。再例如，吉利、现代和起亚披露了其审计的供应商的数量和它们的级别，而包括宝马、通用和梅赛德斯在内的西方公司却未能做到这点。事实上，在今天的榜单上，现代和起亚是仅有的两个披露了它们在报送年间发出了多少纠正行为计划的公司。与之类似，吉利是榜单上唯一一家披露了其评估的潜在供应商数量以及相关评估结果的公司。

欧洲与美国的公司对其供应商提出的要求经常更为严苛，也更愿意使用强制性措辞。相比之下，东亚汽车制造商更倾向于限制对供应商要求的范畴，并采用自愿性条款。在矿产的负责任采购方面，欧美公司通常在供应链追踪、冶炼厂与精炼厂披露等一系列方面提出更高要求，而没有一家东亚制造商明确要求其供应商披露其冶炼厂与精炼厂。但例外同样存在。比如，大众汽车没有明确要求其供应商尊重人权，雷诺没有明确要求其供应商将其人权要求层层传递至各自的供应链，相反，日产汽车却同时做到了这两点。比亚迪要求其供应商在受冲突影响和高风险区域采购任何矿产时必须遵守《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》，而宝马、梅赛德斯、斯特兰蒂斯和大众仅将此要求赋予冲突矿产。

各大制造商的申诉机制是地域差异的另一重要表现。无论是通过独立第三方操作还是公司内部处理，所有欧美企业都已经设立了供应链申诉机制。然而，在东亚，仅有比亚迪和吉利两家设有专门的供应链申诉机制，更没有一家公司启用独立第三方处理相关问题。对于东亚公司而言，该现象不仅凸显了它们与行业竞争对手的巨大差距，也使它们与《工商企业与人权指导原则：实施联合国“保护、尊重和补救”框架指导原则》和其他国际商业与人权标准严重脱节。尽管诸如丰田、现代和起亚等众多东亚汽车制造商的确拥有申诉机制，但这些机制仅覆盖它们自身的员工与内部问题。

# 结论

在2026年Lead the Charge的年度排行榜上，尽管各大汽车制造商的平均得分仍然低下，但今年的榜单也显示，一场意义深远的转型正在发生。诚然，大多数汽车制造商仍然在依赖标准化和程式化的举措进行供应链脱碳与尽责管理，但是一些业界领头羊已经开始转向更具针对性且基于具体材料的供应链策略，例如，在铝的生产过程中加快启用可再生能源、通过创新不断强化电池回收以及在转型矿产供应链提高负责任采购。正因如此，这些公司得以在行业中脱颖而出，而它们的行动也昭示着一场重要的脱变，即汽车制造商从敷衍了事转向为供应链设计度身定做的战略，且该战略能在供应链的关键领域驱动真正的影响。

单靠程式化与一刀切式的措施与工具不能有效地解决汽车供应链里的独特挑战。制造商只有以战略性思维、考虑如何在不同的产业与情景下最有效地利用自身的资源与优势，才能驱动并产生有实质意义的影响。本期排行榜上所发现的新兴最佳实践证明，这样的战略不仅可行而且有效。

这些变革也为各公司加快建立清洁与公平的供应链、形成良性的行业竞争打下基础。今年的排行榜发现，一些公司已经开始针对自身的实际行动进行具体的信息披露，从而确保其政策与承诺在不同的供应链与情景下得以真正执行。少部分制造商已经开始发布更精细的量化数据，以展示自身的进步和成果。对于投资商与政策制定者等关键利益相关方而言，这些转变能够为他们赋能，帮助他们辨析哪些企业在浑水摸鱼，哪些企业才是真正的行业领导者，从而创建奖罚分明的激励机制。

更重要的是，对于那些同时在有针对性的战略与供应链的可追踪性上进行投资的汽车制造商而言，它们更有机会将自身的努力直接通过产品向市场呈现。今年的排行榜为该趋势提供了预览：如梅赛德斯、沃尔沃与吉利等汽车制造商不仅推出了新的车型，而且披露了这些车型使用了多少比例的低碳钢铝。类似的信息披露行为给制造商创造了巨大的营销良机，使它们得以向消费者、员工和投资者等群体诉说极具吸引力的品牌故事。

本年度排行榜发掘的新兴最佳实践证明，上榜公司已经开始更全面地执行包括《工商企业与人权指导原则：实施联合国“保护、尊重和补救”框架指导原则》和《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》在内的国际标准和政策框架。《欧盟电池法规》、欧盟《企业可持续发展尽职调查指令》和《欧洲可持续报告准则》等一系列法规即将生效。由于这些法规均源于上述的国际标准与政策框架，因此，今年排行榜的结果也证明，类似的政策要求并非像某些公司声称的那样不实际、不可行。

最后，值得注意的是，本期排行榜所发现的、汽车制造商所取得的最显著的进步仅限于电动车的供应链，这证明了电气化与汽车供应链的整体转型正相辅相成，相互促进。如《欧盟电池法规》等一系列针对电动车的法规已经开始发力，在加强电动车供应链的透明度、可追踪度与循环性上有显著成效，且现有结果远远优于内燃机汽车供应链的状况。排行榜的结果应证了这点：与汽车供应商在其他汽车零部件上所下的功夫相比，它们在电动车供应链图谱绘制、尽责管理、电池循环与转型矿产方面所展示出的努力通常更为全面。与之类似，汽车制造商会将低碳钢铝用在电动车、而非过时的内燃车型上。

全球的电动车转型是为了削减汽车行业的碳排放。然而，更为关键的是，汽车制造商必须从自身的供应链中寻找突破以制造出在全生命周期都真正清洁的电动车。这不仅意味着减少供应链的排放，还意味着解决从采掘到生产再到回收利用等一系列过程中的环境破坏与人权影响。做到这点不仅是道德使然，更能符合政策制定者、投资商和消费者日益增长的期许。今年的排行榜预示，对于希望引领未来的汽车制造商而言，建立清洁的供应链不仅势在必行，而且指日可待。

# 上榜公司表现概览

## 宝马集团(第6名)

纯电动车销量	418,432
纯电动车销量占比	19%
2026年排名(2025年排名)	6(6)
总得分	34%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	30%
人权与负责任采购得分	39%

今年,宝马在排行榜上的得分继续攀升,比去年提高了五个百分点,这得益于其在使用无化石燃料与可持续的供应链以及人权尽责管理整体两方面的显著进步。该公司的总排名仍为第六。

宝马在排行榜两个整体分类下的得分均位列各大公司之首,它们分别代表了上榜公司在供应链脱碳与尽责管理方面的整体表现。具体而言,宝马在气候与环境以及人权尽责管理整体两项上的得分依次为67%与73%。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面,宝马的进步尤为明显,在四个单项上的分数均有提高,整体得分也随之上升了11个百分点。

在人权尽责管理整体方面,宝马的得分上升了八个百分点。虽然如此大幅的进步值得肯定,但是,该公司在原住民与工人权利评分项上却裹足不前,在负责任采购矿产上,它更是退步了10个百分点。两相抵消之后,宝马公司在人权方面的总得分与去年持平,而在人权方面的排名也从去年的第四滑落至今年的第五。

宝马应以其已取得的进步为基石、针对排行榜所揭露的具体问题,开发与实施一系列应对策略,例如,如何加快钢铁脱碳与维护原住民权益。

- 在气候与环境方面,宝马在防止森林砍伐单项上的表现全榜最佳。它不仅是上榜公司中唯一一家对皮革与橡胶这两种商品设置防止森林砍伐目标的公司,也公开披露了相关信息,以解释其如何通过筛选供应商和监督供应流程来降低森林遭砍伐的风险。
- 在钢铝脱碳的两个单项上,宝马均取得了细微的进步,其提升最明显的方面为:涉及循环利用的评分项、对闭环生产信息的披露,以及对循环利用政策的设计。
- 宝马在2025年出版了全新的《负责任原材料管理》(Responsible Raw Material Management)报告,针对公司之前已经确定的人权风险进行了更多的信息披露,提高了透明度。然而,与梅赛德斯和沃尔沃这样的业界同仁相比,宝马对涉及其原材料的人权风险与尽责管理手段的描述较为有限。
- 宝马是为数不多、在电池利用与改造方面得到0%的上榜公司,其在电池回收方面的得分也少之又少。
- 在人权承诺和供应链尽责管理系统方面,宝马的表现依然优异。该公司对供应商和风险识别工具的运用方面均有严格要求,且适用范围不仅限于其一级供应商。
- 在制作供应链图谱方面,宝马披露了更多的信息,包括其将为产品配备专属电子护照的计划,以展示这些产品的数据。然而,该公司未披露此项努力的关键信息,甚至削减了直接采购协议的信息披露。
- 在原住民权利方面,宝马原地踏步,排名依旧极其靠后。虽然宝马要求供应商尊重《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,但是,该公司没有提供任何证据证明这些要求已被有效执行。
- 宝马是榜上仅有的三家要求供应商向工人支付基本生活工资的企业之一,但该公司还未要求其自身遵守这一供应商条款。在供应商的工人或其代表如何参与供应链风险的评估、监督与弥补方面,宝马没有给予信息。

## 比亚迪(第14名)

纯电动车销量	4,701,572
纯电动车销量占比	53%
2026年排名(2025年排名)	14 (16)
总得分	14%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	13%
人权与负责任采购得分	16%

比亚迪与吉利汽车一道成为了本年度排行榜上进步最大的企业，其总分相比去年提高了九个百分点，并在气候与环境以及人权这两个方面取得了重要的发展。除去原住民权利，该公司在排行榜其他大项下的所有单项上的表现均稳步提升，其总排名也较去年上升两位，名列第14。

在气候与环境方面，比亚迪在总分、铝与电池这三个单项上均跻身进步最快的企业之列。这一成就得益于该公司与其子公司弗迪电池全面的、精准的信息披露，以解释其如何对供应链的脱碳、水管理与防止森林砍伐进程提出要求。然而，比亚迪在绿色钢铝的采购和电池矿产的环保尽责管理等方面仍然未有进步。

与此类似的是，在人权方面，比亚迪在四个单项上三个均有进步。仅在人权尽责管理整体这一项上，该公司的得分就提高了22个百分点，令人刮目相看。值得注意的是，比亚迪推出了全新的供应商《行为守则》，要求供应商对多项人权进行尊重。同时，该公司还建立了一个供应商申诉机制，弥补了以前的缺失。

尽管如此，比亚迪的信息披露整体较弱，在大多数评分项上均落后于其他的亚洲汽车制造商。

- 2024年，比亚迪设立了到2045年实现“碳中和”的目标，但却未设立覆盖上游供应链范围三排放的中期目标。该公司也不对所采购商品与服务的范围三排放进行披露。
- 比亚迪发布了一套全新的《供应商守则》，对供应商在脱碳、防止森林砍伐、水管理与尊重多项人权上进行了要求。同时，比亚迪要求其直接供应商将这些规定推广到各自的供应链，同时按照《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》(OECD Due Diligence Guidance)对矿产进行尽责管理。
- 在增强铝材的循环性方面，比亚迪取得了进步。根据其披露的信息，该公司在汽车的生产与拆解两个环节均设立了内部废铝回收线。
- 由于比亚迪提高了电池循环性的信息披露，并且加强了其子公司弗迪电池的脱碳行动，它在电池这一单项上的表现突飞猛进，排名上升了四位。
- 在钢和铝这两个单项上，比亚迪的表现依旧疲软，得分依次为0%和8%。同时，该公司在电池尽责管理的所有指标上得分均为0%。
- 比亚迪披露，公司有一套识别供应链人权风险的流程。同时，比亚迪对供应链的监督工作加大了信息披露的力度，并且建立了一个新的供应商申诉机制。然而，该公司未有披露与实施这些措施相关的详细数据。
- 在参与了全球电池联盟(Global Battery Alliance)组织的“电池护照”试点项目后，比亚迪完成了一张供应链图谱的试点性绘制。然而，对于这张图谱的绘制过程与具体内容，该公司给出的信息寥寥。
- 在维护供应链工人的权利方面，比亚迪有所提高。该公司现要求供应商遵守其《供应商守则》里的五项基本原则与工作权利，并且禁止供应商收取招聘费用。尽管如此，该公司没有达到该单项下任何相关指标的要求。

## 福特(第2名)

纯电动车销量	246,779
纯电动车销量占比	6%
2026年排名(2025年排名)	2(2)
总得分	44%
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	49%

福特仍是排行榜上表现最强劲的公司之一，总体排名第二，仅次于特斯拉。虽然总体而言，福特仍是行业领军者，但是该公司今年的总得分仅比去年上升两个百分点。这使得它与第三名沃尔沃之间的分差缩小到不足1%，与特斯拉的差距也被拉大。

今年，福特在气候与环境方面继续表现不俗，其排名超越梅赛德斯，上升至第三位。尤其值得注意的是，福特不仅为其供应链设置了减排目标，还出版了欧版Explorer与Capri这两款车型的全生命周期评估报告。该报告包含了福特电池供应链的细分排放数据，因此使其在电池这一单项上的分数大大提升。在涉及电池矿产尽责管理的指标上，该公司的表现也名列前茅。

该公司在在气候与环境方面的出色成绩却被其惨淡的人权表现拖累。虽然福特在人权方面的排名第一，并且在整体与原住民权利这些单项上的分数有所提高，但是，该公司在供应链工人权利上的表现却停滞不前，在负责任采购矿产上更是退步了19个百分点。这一系列动向使福特在人权方面的总分下滑了三个百分点。这也意味着，除非该公司采取行动，被其他公司超越只是时间问题。

### 要点

- 福特设立了一个新的减排目标：到2030年，其上游供应链的排放将减少25%。
- 福特已经开始针对单个汽车型号所使用的电池的供应链排放进行分类数据的披露，也开始对锂与镍供应链的环保尽责管理进行更详细的信息披露。因此，该公司在电池这一单项上的得分上升了10个百分点。
- 虽然福特先前已经与先行者联盟合作，在采购准净零(near-zero)的钢铝方面设立了目标，但该公司今年在涉及钢与铝的所有指标上均未取得进步。
- 在所有受评企业里，福特是唯一一家披露了其不合格供应商的数量与占比的公司。该公司同时披露了这些供应商的类型与不合格程度。但与往年不同的是，福特没有披露其共发出多少份供应商行动纠正计划(Corrective Action Plans)，也没有透露其是否因供应商不合规而终止任何合同。
- 福特是排行榜上唯一一家以联合国《工商业与人权指导原则》中的“有效性标准”(UN Guiding Principles Effectiveness Criteria)来评估其申诉机制的企业。
- 福特取消了其先前拥有的、且被视为行业最佳实践的矿产专属申诉机制，因此，该公司在负责任采购矿产单项上的得分发生下滑。尽管如此，福特在其他方面的表现仍然出色，包括对于3TG矿产(锡、钽、钨和金)的冶炼厂与精炼厂的信息披露，对供应商进行“负责任采矿保证倡议”(IRMA)审计，并且直接与其供应链里的冶炼厂与精炼厂沟通。
- 福特仍然是唯一一家承诺完全尊重《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公司，并向供应商提出了相同要求。该公司还披露了将如何保证其矿产供应商尊重原住民的自由自愿、事先知情的认可权，同时解释了发现此认可权被侵犯后的应对措施，是唯一一家做到这点的公司。
- 福特是仅有的三家承诺向员工支付基本生活工资、并且要求供应商也这么做的企业之一。

## 广汽集团(第17名)

纯电动车销量	301,776
纯电动车销量占比	48%
2026年排名(2025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	5%
人权与负责任采购得分	2%

总体而言，广汽集团在今年的排行榜上进步甚微。该集团大体上仍未能以最基本的承诺与信息披露来表明其如何确保供应链的清洁性与公平性。因此，它的排名依旧在排行榜的底部徘徊。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，广汽集团未能维持去年的进步势头，排名下滑一位，降至第17位。然而，广汽在气候与环境方面的总分却得到了提高，这是因为该集团加强了信息披露，以解释其如何监管供应商，确保它们符合温室气体减排与其他环境指标的规定。尽管如此，该集团在钢铝脱碳单项上的得分仍然为0%，是仅有三家在铝材上未得一分的公司之一。

在负责任采购方面，广汽集团的表现同样差劲。尽管在排行榜人权指标上的排名倒数第二，广汽集团至今没有就提高其供应链的尽责管理与负责任采购作出最基本的动作。

广汽集团整体上的原地踏步令人失望，尤其因为其同胞企业比亚迪与吉利汽车在供应链脱碳与尽责管理方面均有大幅进步。比亚迪现在的分数是广汽的三倍，而吉利的得分是其七倍。在人权方面，三者的差距更为明显。比亚迪与吉利的得分分别是广汽的八倍与12倍。

### 要点

- 虽然广汽已经设立了到2050年实现净零的目标，但是它并没有为供应链设立集团层面的中期目标，也没有要求供应商设立自身的减排目标。
- 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。
- 尽管广汽已经设立了内部的电池研发与生产部门，但该集团没有透露将如何提高其电池的可回收性。
- 广汽仍然没有发布独立的人权政策，也未对遵守人权作出其他正式承诺。尽管该集团提到，其内部有很多供应商管理工具，但是它至今没有发布任何文件，以帮助外界理解其对供应商的要求与期待。
- 在如何监督供应商的ESG影响方面，广汽继续发布了部分信息。该集团应该以这些初步动作为基础，扩大其在人权与人权尽责管理方面的努力与信息披露力度。

## 吉利汽车(第8名)

纯电动车销量	1,120,705
纯电动车销量占比	36%
2026年排名(2025年排名)	8 (11)
总得分	27%
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	24%

吉利汽车连续第三年成为本排行榜上得分增幅最大的公司之一，这使其总体排名提高三位，从去年的第11位攀升至今年第8位。吉利是迄今为止、本排行榜上首个进入排名前十佳的中国汽车制造商，如今也是得分最高的东亚汽车制造商，为其同行树立了榜样。不仅如此，吉利还将通用汽车和斯特兰蒂斯远远甩在身后。

在气候与环境方面，吉利汽车在涉及电池循环利用的各项受评指标上均取得了进步，因此，该公司在这方面的得分大幅提升。吉利也是为数不多的、披露其具体车型使用了多少低碳钢铝的企业。尽管如此，吉利仍然在钢铝脱碳的诸多方面落后于同行。

在除原住民权利以外的所有人权领域，吉利汽车的表现均得到了提升，这使该公司的人权排名从第12位上升至了第11位。在整体与供应链工人权利的两个单项上，该公司的进步尤其明显。在整体这一单项上，吉利的得分在两年内提高了34%，表现可圈可点，这主要得益于该公司正以大大超越同行的速度推进信息透明化。

尽管吉利取得了上述的成绩，其人权方面的总分仅为24%，仍有大量供其持续快速进步的空间。

### 要点

- 吉利汽车发布了若干新政策，在防止森林砍伐与保证原材料可持续性上作出了明确的承诺，同时，具体解释了其对供应商在这些方面的要求。
- 吉利汽车已经设立了集团层面与下属机构与品牌层面的碳减排目标，并附带具体时间表。该公司也承诺，到2025年，将其新能源汽车所使用的动力电池的碳排放削减25%，但是，该公司没有为钢铝供应链的脱碳设立类似目标。
- 吉利发布了全新的《可持续原材料政策》(Sustainable Raw Materials Policy)，覆盖了包括冲突矿产在内的高风险关键原材料。然而，不同于其他汽车制造商，该公司并没有披露其如何在单个原材料的层面进行人权与环境的尽责管理。
- 在电池循环利用方面，吉利汽车是表现最好的上榜企业之一。这主要因为该公司就其如何进行电池的循环利用与管理电池全生命周期的排放发布了一个详细的战略，并报告了相关进展。这些努力不仅涵盖公司层面的努力(包括电池研发、采购、使用、回收、生产、报废、拆解与回收方面的战略)，也包括其电池子公司威睿能源的行动。
- 在全新发布的《人权政策声明》(Human Rights Policy Statement)里，该公司承诺尊重人权与劳工的权利。
- 吉利汽车的人权风险识别与评估流程切实有力，且延展到一级供应商之外。同时，该公司会通报已识别的突出人权风险。吉利汽车也是唯一一家以数据来解释其如何使用自身的人权风险识别机制对潜在的供应商进行评估的企业，它也公布这些评估的结果。
- 在列出了突出人权问题最终清单后，吉利汽车会就此清单与供应商的雇员与工人代表进行咨询，是仅有的四家做到这点的上榜企业之一。

## 通用汽车(第10名)

纯电动车销量	1,090,292
纯电动车销量占比	19%
2026年排名(2025年排名)	10(7)
总得分	22%
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	25%

通用汽车是今年在排行榜上表现最差的企业之一。由于该公司未能在2025年发布可持续报告，因此，在透明度与可信度上大大退步。这也致使通用在许多要求年度信息更新的指标上丢了分。

通用汽车今年也在少数其他方面取得了些许进步。例如，该公司发布了全新的《负责任材料政策》(Responsible Materials Policy)，在其更新版的《供应商守则》里加入了对供应商的新可持续性要求，并发布了全新的《供应链尽责管理政策》(Supply Chain Due Diligence Policy)。但非常可惜的是，通用汽车的这些进步在其退步面前杯水车薪。

因此，今年通用在排行榜所有单项上的分数要么原地踏步，要么发生倒退。这使该公司的整体得分下降了一个百分点，也使它成为仅有的四个总分下降的公司之一。也正因如此，通用汽车的总排名从去年的第七滑落到今年的第十，被现代汽车与吉利汽车超出。在人权方面，通用是所有欧洲与美国汽车制造商中表现最差的。

### 要点

- 通用汽车是唯一没有在2025年发布可持续报告的汽车制造商。
- 通用汽车发布了全新的《负责任材料政策》。该政策针对关键矿产、橡胶和皮革提出了具体的目标、政策和对供应商的期待。该公司还更新了其《供应商守则》，在里面加入了保护生物多样性与防止森林砍伐的额外规定。
- 尽管通用在其《电池供应连尽责管理政策》中承诺，将出版一份《电池供应链报告》，以解释公司如何应对电池供应链所产生的影响。但是，通用至今未能实现该承诺。
- 尽管通用是“先行者联盟”在钢铝方向的成员之一，但公司至今没有披露任何在该领域的实质动向。
- 通用出版了一份全新的《供应链尽责管理政策》，为该公司的风险识别流程提供了较为详实的信息，其中包括确保规范性的最佳实践。例如，通用依靠“一系列可提供实时连贯洞察的工具”，“正在进行”风险识别。
- 在许多要求年度信息更新的人权指标上，通用都开了倒车。它们包括已识别的人权风险，以及涉及申诉机制的监管与操作的数据信息。
- 通用没有披露任何与绘制供应链图谱相关的信息，是为数不多未能做到这点的上榜公司。同时，通用从2024年起，也不再披露其供应链里已确认的冶炼厂与精炼厂。
- 在供应链原住民权利和工人权利方面，通用均表现差劲。尽管在这两方面均已作出承诺，但通用未能提供切实的证据，表明其如何有效地执行与运营这些承诺。

## 本田(第15名)

纯电动车销量	78,562
纯电动车销量占比	2%
2026年排名(2025年排名)	15(5)
总得分	11%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	8%
人权与负责任采购得分	16%

在2026年的榜单上,本田仅取得小幅进步,总体得分比去年提升了两个百分点。因此,该公司的排名几近榜底。

尽管如此,本田在两个整体大项上均有显著提高,其在气候与环境方面的分数攀升了三个百分点,在人权整体方面则增加了五个百分点。这表明,在应对最基本的供应链脱碳与尽责管理问题上,本田已经开始采取一些基本行动。

但在这两个大项下的细分单项上,本田的小幅进步并没有被转化成有针对性的行动。在气候与环境方面,本田在钢、铝与电池三个单项上的得分分别仅为0%、1%与2%。在人权方面,本田在负责任采购与工人权利两个单项上的得分更分别下滑了两个与三个百分点。

这些趋势表明,本田并没有抓住之前在供应链与尽责管理上取得的有限成绩,并以此为基础继续进步。相反,该公司在应对其供应链关键部门的人权问题与环境影响上反而大开倒车,削减自己的责任。

### 要点

- 本田首次披露了其范围三温室气体排放的细分数据。此次披露涵盖了所有类别,包括采购商品和服务(即类别一)。
- 在监督供应商的二氧化碳减排进程方面,本田建立了一套清晰的流程,其中包括实施PDCA循环机制(即计划、执行、检查和处理),并且记录各项申请与现场调查的过程与结果。本田还建立了一个视觉系统,用以分析供应商的行为是否符合该公司的2030年与2050年减排目标。
- 本田仍然是唯一一家对其关键供应商(仅限日本国内的一级供应商)的用水信息进行披露的公司。此举显示,该公司正朝着自身的供应链节水目标迈进。
- 在铝回收利用方面,本田仅披露了极少的信息且没有提到对消费后废铝的处置。
- 本田与三菱汽车联手成立了专注于电池管理与再利用的合资公司ALTNA。
- 在人权方面,本田仍未作出最基本的动作,例如,要求供应商尊重各项人权、披露突出的供应链人权风险以及建立供应链的申诉机制。
- 本田加强了供应链风险的评估流程。例如,该公司特意建立了两套流程,以识别一级供应商之外的高风险供应商,并监管供应商的行为是否合规
- 然而,在负责任采购转型矿产方面,本田仅发布了有限的承诺与供应商要求,表现仍然差劲。虽然该公司在绘制供应商图谱的信息披露方面有所进步,但其仍未公布相关努力的结果。
- 在供应链的原住民权利与工人权利方面,本田仍然是表现最差的公司之一。它未能采取最基本的行动,比如承诺尊重原住民的自由自愿、事先知情的认可权,并且要求供应商尊重国际劳工组织所要求的工人在工作中的基本原则与权利。

## 现代汽车(第9名)

纯电动车销量	256,282
纯电动车销量占比	9%
2026年排名(2025年排名)	9(10)
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%

现代汽车继续稳步、但缓慢地建立着可持续与公平的供应链，总体得分比去年提高了两个百分点，排名也随之上移了一位，达到第九。因此，该公司也成为了仅有的两家跻身排行榜上半段的东亚企业之一。

在气候与环境方面，现代汽车在电池单项上进步显著，得分提高了六个百分点。这一进步得益于该公司披露了电池循环利用方面的全新举措，包括其在2024年、与加拿大电池回收商Lithion签订的协议，以联手推进电动汽车电池的回收与利用。

尽管这些进步值得肯定，但是现代汽车连续第三年未能在钢脱碳上面取得任何进步。由于现代汽车是唯一一家拥有制钢子公司的汽车制造商，因此，这一持续的不作为尤其令人担忧。

在人权方面，现代汽车的整体进步缓慢。其最突出的成绩是公开承诺将尊重原住民的自由自愿、事先知情的认可权，这也使该公司在这一单项上的得分不再是0%。

相比之下，在人权整体与负责任采购转型矿产的得分上，现代汽车没有任何起色。这与该公司去年在这两项总分上的突飞猛进形成了鲜明的对比，表明它在这方面失去了进步的动能。总而言之，该公司在人权上的得分仅提高了一个百分点，排名从第九滑落到第十。

- 现代汽车貌似剔除了一个其之前作出的供应链减排目标。虽然该公司的2045年碳中和目标与减排路线图仍然有效，但是它不再披露对范围三类别一排放的中期量化目标，这是一大退步。
- 现代汽车对公司若干涉及环境与供应链可持续性的政策进行了更新，其中包括与防止森林砍伐相关的政策，然而，在防止森林砍伐方面，该公司没有针对任何商品设置具有时效性的目标。
- 现代汽车披露了其若干车型的全生命周期评估(lifecycle assessment)，但是没有公布这些车型所使用的钢、铝与电池的隐藏温室气体排放量。与那些公布了更详细生命周期评估数据的行业同仁相比，现代汽车在这个方面错失了提高的良机。
- 现在汽车仍然没有要求供应商遵守所有人权，也没有建立供应链的申诉机制。
- 根据现代汽车的描述，该公司有一个严格的两步机制，用以识别人权风险。该公司还披露，计划将其供应链风险识别机制推广到类别一之外。
- 总体而言，现代汽车有一套完善的供应链监管体系，并且继续披露受其评估与审计的供应商的数量以及它们所在的范围，是排行榜上少数做到这一点的公司之一。现代汽车(连同旗下的起亚汽车)还披露了其发出的供应商行动纠正计划的数量，是唯一做到这点的上榜企业。
- 尽管现代汽车正在评估其供应链风险并绘制供应链图谱，但是该公司还未对这些努力的结果进行任何发布。
- 现代汽车已经在其《人权政策》与全新的《供应链可持续管理政策》中明确承诺，将尊重原住民的自由自愿、事先知情的认可权，在保护原住民权利上迈出了第一步。
- 对于已识别的、突出的供应链工人权利的风险，现代汽车提供了更多的信息披露，使其在工人权利方面取得了些许进步。

## 起亚汽车(第11名)

纯电动车销量	241,500
纯电动车销量占比	12%
2026年排名(2025年排名)	11(12)
总得分	21%
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	23%

起亚汽车已经连续第二年成为整个排行榜上总分增幅并列第二大的公司，其今年的增幅与大众汽车、特斯拉与沃尔沃持平。该公司在除供应链工人权利之外的所有单项上均稳步前进，因此整体排名上挪一位，位列第11。然而，起亚汽车的表现仅满足了排行榜所有指标中的五分之一要求，因此总体得分只有21%，进步的空间还很大。

在气候与环境方面，起亚汽车在总分项上的进步最大，得分提高了21个百分点，令人刮目相看。这一进步要归咎于该公司对供应商提出的明确减排要求，同时它还在供应商的减排进程上披露了更详细信息。在防止水资源与森林砍伐的风险方面，起亚汽车就其已经采取的举措提供了更细致的信息。

相比之下，起亚汽车在钢、铝与电池方面的进步略显不足，仅在与循环利用相关的指标上有所提高。起亚在钢铝的脱碳上表现较弱。

虽然起亚汽车在大多数人权单项上有所进步，但其进步的幅度不如去年。与榜上其他公司相比，起亚在人权单项上的表现平平，致使该公司在整体人权排名上下滑一位。

### 要点

- 起亚汽车首次披露了其拥有温室气体减排目标的一级供应商的占比，使其供应链脱碳的努力更为透明。
- 在电池再利用方面，起亚与吉利一道成为领头羊。该公司不仅详细介绍了旗下多项电池再利用举措，也披露了用以维修、再利用与再生产的回收电池的量化数据。
- 起亚汽车设立了一个全新的目标，即在2030年前首次在其量产的车型上使用“减碳钢”(例如，使用电炉炼的钢)，并在“远期”使用氢基钢。然而，该目标既模糊又缺乏力度，起亚也没有披露更多信息。
- 起亚汽车在其电池原料的负责任矿产管理计划中透露了一些重要信息，即该公司计划对冶炼厂进行验证，同时基于经合组织的指南对供应商进行现场尽责管理调查。然而，起亚没有提供证据，证明其如何对特定供应链与场景进行尽责管理。
- 起亚汽车仍然没有要求供应商遵守所有人权，也没有建立供应链的申诉机制。
- 在识别一级供应商之外的高风险供应商方面，起亚汽车有一套完善的流程。然而，关于该机制是否会在该公司与供应商签署采购合同前被运用，起亚未作出解释。
- 在信息披露方面，起亚汽车缺乏后劲。该公司仍未发布有关风险识别流程方面的信息，也未披露已识别的突出人权风险。
- 起亚汽车已经开始朝着矿产采掘环节绘制供应链图谱，但仍未透露相关结果。
- 在保护原住民权利方面，起亚汽车迈出了重要的第一步，即在其风险识别流程中明确包含原住民的权利。即便如此，该公司仍然没有公开承诺，将尊重《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，也没有要求供应商也这么做。
- 在供应链工人权利方面，该公司没有任何进步。

## 梅赛德斯(第4名)

纯电动车销量	188,593
纯电动车销量占比	11%
2026年排名(2025年排名)	4(3)
总得分	41%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	39%
人权与负责任采购得分	42%

尽管梅赛德斯依旧位列今年排行榜上的第一集团，其整体表现却令人失望。该公司在某些领域的确取得了明显的进步，但是这些进步被其他方面的退步所抵消。因此，在排行榜所有八个单项里的五项上，该公司的得分均有所下降。该公司的整体得分依旧为41%，但其排名却连续第三年向下滑落一位。

在使用无化石燃料与可持续的供应链方面，梅赛德斯取得了一项重大突破：该公司在其电动车全生命评估里披露了每款车型使用了多少低碳钢铝，是今年榜单上首个做到这点的汽车制造商。但由于梅赛德斯在其他方面的退步，它在该单项上的总分仅提高了一个百分点。

该公司在绝大多数的人权单项上均产生了退步(唯一的例外是原住民权利)，因此该项的总分下降了两个百分点。

尽管进步缓慢，梅赛德斯在绝大多数人权单项上的排名仍然名列前茅，仅在人权尽责管理整体上滑落到第六位。在人权方面，该公司也拥有一些业界的最佳实践，在工人与原住民权利两项上分别位列第一与第二。

### 要点

- 2025年，梅赛德斯对其《负责任采购标准》进行了更新。该标准现在要求供应商对具体材料与部件的二氧化碳减排作出承诺，但不再强制它们设置基于科学的气候目标，也不再明确禁止招聘费，同时删除了有关其如何验证供应商实施纠正计划的重要信息。
- 在排行榜的两个大项上，梅赛德斯停止了对一些重要数据的披露，包括正被再利用与改造的报废电池的比例，受到可持续标准评估的潜在供应商的数量和它们的范围，以及通过该公司的申诉机制提出的申诉案例的数量。
- 梅赛德斯进行了一次碳生命周期分析，其中包括对其使用EQ技术的CLA电动车型的全生命周期评估。该评估指出，该车型使用了“39千克的电弧炉钢，此钢由使用可再生能源的电解水工艺制成”。它还指出，该车型的“40%铝材由使用可再生能源的电解铝工厂生产”。
- 在钢供应链的脱碳上，梅赛德斯继续位列榜单上的前三甲。在签署绿钢包销协议方面，该公司的得分全榜最高。
- 2024年，梅赛德斯在德国的库本海姆(Kuppenheim)开设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，可以实现96%的回收率。
- 在人权风险的识别和评估方面，梅赛德斯也展示出一些行业最佳实践。该公司拥有一套灵活的风险评估机制，不仅可以应对不同情况，还可以延展到一级供应商之外的供应链，并包含采购前阶段。
- 梅赛德斯公布了一份详细的《原材料报告》，对其各条原材料供应链中已经确认的具体人权与环境风险提供了实质描述，解释了该公司为应对这些风险与负面影响所提出的改变理论，并且为该公司在各种情况下实施尽责管理提供了切实证据。
- 在原住民权利方面，梅赛德斯提高了对于供应商在此方面的要求，继续稳坐全榜前两位。
- 在工人权利方面，梅赛德斯仍是全榜领头羊，在引导工人参与尽责管理方面展现出了最佳实践。

## 日产汽车(第13名)

纯电动车销量	121,886
纯电动车销量占比	4%
2026年排名(2025年排名)	13 (13)
总得分	15%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	13%
人权与负责任采购得分	17%

与去年的排行榜相比，日产汽车的表现更佳，在八个单项里的五个单项上有所进步。然而，该公司仅在钢这一项上的得分就下降了10个百分点，基本抵消了其进步，也造成该公司的总分仅提高三个百分点，仍旧排名第13名。

日产在气候与环境方面取得了显著的进步。它已经明确要求供应商设置基于科学的二氧化碳减排目标，并对森林砍伐风险进行管理，因此，在该方面的得分提高了15个百分点。日产还开始采取初步行动，对电池材料供应链的环境风险进行尽责管理。

然而，日产在钢脱碳方面的分数不仅没有提升，反而因为排行榜对“低碳钢”一词的重新定义而被“降级”，这着实令人失望。根据该公司先前的信息披露，其已与日本制钢公司签订了“绿钢”的包销协议，但这里所指的“绿钢”使用了问题重重的“[物质平衡法](#)”进行定义。该方法仍旧使用煤基高炉炼钢，因此并没有“在炼钢与炼铁的过程中尽可能地”避免煤炭。也正因如此，本次排行榜不再认可此种“绿钢”。

另一方面，日产在人权尽责管理整体与负责任矿产采购这两项上分别提升了13与五个百分点，成绩斐然。因此，它在人权方面的排名也从去年的第15上升到今年的第14位。尽管如此，日产在人权方面的总分仅为17%。

- 日产对若干有关环境与供应链的政策进行了更新与加强，明确要求供应商设置基于科学的二氧化碳减排目标，并对森林砍伐风险进行管理。
- 日产已经将天然橡胶确认为其可持续行动的优先材料，并在2025年加入了全球可持续天然橡胶平台(Global Platform for Sustainable Natural Rubber)。
- 在铝材的循环利用方面，日产有小幅提升。该公司披露了其位于日本九州、北美与欧洲的工厂的闭环回收流程，同时披露了其如何使用消费后废铝制作悬架部件。
- 对于电池矿产供应链里存在的潜在环境风险，日产仅依赖第三方信息、提供了宏观性的信息披露。
- 日产已经开始对公司的以下流程提供信息披露：如何识别高风险供应商并减缓相关风险；如何识别供应链人权风险；以及如何监管供应商。
- 日产没有为供应链中的权力持有人提供一个明确的申诉渠道，以允许它们直接向公司提出担忧。
- 日产发布了全新的《负责任矿产采购政策》。该政策现在要求供应商根据《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》的要求，对来自“受冲突影响和高风险区域的所有矿产”进行尽责管理。另外，它要求供应商对所有原材料进行人权尽责管理并建立可溯源的体系。
- 在保护原住民权利方面，日产是行业掉队者。该公司没有采取任何行动，以改变其0%的得分。
- 在工人权利方面，日产提高了对供应商的要求，但仍未明确承诺，将要求供应商完全尊重国际劳工组织所要求的、工人在工作中的基本原则与权利。对于自身如何实施这些要求，日产披露的信息极少。

## 雷诺(第7名)

纯电动车销量	242,080
纯电动车销量占比	12%
2026年排名(2025年排名)	7(8)
总得分	31%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	28%
人权与负责任采购得分	35%

在今年的榜单上,雷诺是表现最优异的公司之一。该公司在八个单项里的七个上取得了进步,因此在总分上提高了九个百分点。雷诺与吉利汽车和比亚迪一道成为了今年进步最大的公司,其总排名也从去年的第八上升至第七。如果雷诺能够继续以此速度前进,那它很快有望替代当下领先的竞争对手的位置。

在气候和环境方面,雷诺被进步更快的吉利和宝马超越,排名掉至第八。雷诺在使用无化石燃料与可持续的供应链的单项上仍然位列三甲,在电池循环利用上更是领头羊。但是,该公司在钢铝循环利用上的表现却令人失望。

在人权方面,雷诺取得了实质性的提高,得分上升了12个百分点,是进步最大的公司。在每个人权单项上,雷诺均取得了进步,并在原住民权利和工人权利上跻身前五。

在人权整体的排名上,雷诺上升了四位,目前位列第六。它已将竞争对手沃尔沃和斯特兰蒂斯电在身后,不再是欧洲公司中的落后分子。即便如此,该公司的人权的得分仅为35%,还有很长的路要走。

### 要点

- 雷诺发布了全新的《供应商守则》。该守则不仅明确要求供应商遵守全部人权,也要求那些提供来自受冲突影响和高风险区域矿山的供应商遵守《经合组织负责任商业行为尽责管理指南》。雷诺之前的《绿色采购指南》中强制要求供应商设置基于科学的目标,然而,全新的守则里却放宽了此规定。
- 在鼓励供应商参与减排上,雷诺继续展现出行业的最佳实践:该公司要求500家主要供应商向“科学碳目标倡议”(SBTi)递交各自的温室气体减排目标以进行验证,其中,已有35%被批准。
- 自2024年九月起,雷诺要求钢、铝和电池等七个高排放材料行业的供应商在参与招标的过程中提供其零部件的碳足迹,并递交减排计划。
- 雷诺是唯一一家同时设置了2030年电池回收与脱碳目标的企业:前者要求该公司到那年从其报废电池里回收与利用80%的钴、锂与镍;后者要求该公司到那年将其电池的碳足迹降低35%。
- 雷诺是唯一一家签订了协议、同意采购低碳钴、镍和锂的公司。
- 在已识别的人权风险上,雷诺披露了更多的信息,包括这些风险发生在供应链的哪个环节。但是,雷诺没有透露这些风险所涉及的原材料,它们发生在哪个排放范围,它们的地理位置或其他详细信息。
- 雷诺已经成为了“负责任矿产倡议”(RMI)和“负责任采矿保证倡议”(IRMA)的成员。然而,该公司仍然没有提供任何证据,以证明其如何要求供应商参与“负责任采矿保证倡议”的审计或实施尽责管理。
- 雷诺现在明确要求供应商尊重《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。雷诺也已经明确将自由自愿、事先知情与其他权利加入到其风险评估中,且该评估一直覆盖至采掘环节,榜上仅五个公司做到这点。

## 上汽集团(第18名)

纯电动车销量	330,40
纯电动车销量占比	22%
2026年排名(2025年排名)	18 (18)
总得分	3%
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	1%

虽然上汽集团的总体表现仍然令人失望,但是它在使用无化石燃料与可持续的供应链的整体单项上的得分提高了九个百分点,也正因如此,该集团在今年排行榜上的总体得分提高了两个百分点。即便如此,该集团在所有单项上的得分均低于10%,所以其排名仍然垫底。

在气候与环境的整体单项上,上汽的表现有所提高。这主要是由于该集团披露了更为精确的供应商要求,这些要求涉及温室气体减排与环境管理等多个方面。然而,上汽在钢铝供应链脱碳上的得分仍为0%,全榜总共只有三家公司在这方面的表现如此差劲。

上汽是榜上唯一一家在四个人权单项上的三个都得到0%的公司。如此糟糕的表现恰恰与它的两个行业同胞——比亚迪与吉利的上升势头形成鲜明的对比。比亚迪与吉利不仅每年都在进步,它们的表现也已经超越了许多其他东亚汽车制造商。上汽与这两家公司之间的差距正在拉开:在去年的榜单上,上汽在总体得分上分别落后比亚迪与吉利五个与17个百分点;而今年,该差距被拉大到15与23个百分点。

### 要点

- 上汽披露将对其范围三排放进行计算的全新计划。然而,上汽也是榜上仅有的两家、没有披露其采购的商品与服务的范围三排放的汽车制造商之一。
- 上汽披露了一个全新的供应商尽责管理机制与另一个绿色供应商删选体系。该公司表示,这两者将对批量生产零部件的供应商进行全覆盖,然而,它没有提供更多相关信息。
- 该公司披露了一些涉及其电池改造业务的最基础信息,但没有提供任何有关电池回收的信息。
- 在人权和负责任采购方面,上汽仍然没有作出最基本的公开承诺,而其已有的流程仅强调对公司最低级别的供应链风险和影响进行管理。
- 根据上汽的描述,其《供应商守则》在理论上对劳动标准与其他道德问题提出了要求,但是该守则并未公开发布。

## 斯特兰蒂斯(第12名)

纯电动车销量	352,574
纯电动车销量占比	7%
2026年排名(2025年排名)	12(9)
总得分	21%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	14%
人权与负责任采购得分	29%

斯特兰蒂斯在2026年排行榜上的表现异常糟糕，在八个单项中的五个上面发生了退步，总体得分也下降了两个百分点。因此，该公司的总排名从去年的第九滑落至今年的第12位，与丰田汽车一道成为同比表现退步最大的两个公司。这也意味着，该公司延续了去年的颓势，表现不断下滑：如今，它是表现最差的欧美汽车制造商，并且已经被现代、起亚与吉利汽车超越。

斯特兰蒂斯曾经在一些领域引入了行业最佳实践。例如，该公司之前不仅会披露有关废旧电动车电池回收的量化数据，还会对不合规的供应商进行点名并对其发出行动纠正计划。但是，斯特兰蒂斯今年在一系列领域发生了退步，其中就包括一些其原本有最佳实践的领域。因此，该公司今年的表现尤其令人失望。

在气候与环境方面，由于信息透明度的下降，斯特兰蒂斯在钢、铝与电池三个单项上均大开倒车，仅在整体单项上取得微小的进步，得分上升一个百分点。斯特兰蒂斯在钢铝两个方面的表现尤其疲软，其单项得分均仅有1%，比欧洲汽车制造商在这两项上的平均得分低四分之一。

在人权方面，斯特兰蒂斯在人权尽责管理整体和负责任采购两个单项上发生退步，后者的得分更是降低了八个百分点。同时，该公司在工人权利上原地踏步，仅在原住民权利上取得些许提高。这一系列不尽如人意的表现让斯特兰蒂斯在人权方面的总得分下降了两个百分点，排名从第七降至第八位。除非该公司加大努力、快速提高，不然它的排名将很快跌落到榜单的下半段。

### 要点

- 在要求供应商设立减排目标上，斯特兰蒂斯表现强劲。根据该公司的目标，到2030年，其95%的关键供应商必须设立与《巴黎协定》相符的碳减排目标。目前，已有超过84%的关键供应商达到了此要求。
- 在钢回收方面，斯特兰蒂斯发生了退步。该公司先前曾对其废钢的使用进行信息披露，但是，在其最新的可持续报告里，该公司省略了这些信息，仅以二次钢的汇总数据代替。
- 斯特兰蒂斯对电池实行严格的“4R流程”(即再生产、维修、再利用与回收)，而该流程最主要通过其子公司SUSTAINera Valorauto执行。然而，斯特兰蒂斯不再提供报废电池处理的详细信息，例如，其回收量，维修、再生产或回收的结果或不同电池类型的回收率。
- 在人权尽责管理整体这一单项上，斯特兰蒂斯的排名仍旧位列前五。在人权承诺、供应商要求和尽责管理上，该公司均拥有有力的流程。这些流程不仅延展至一级供应商之外，而且还包含了矿场。
- 斯特兰蒂斯既没有单独的负责任矿产政策，也没有明确作出任何有关矿产采购的承诺，是仅有的四家没有做到这两点的公司之一。
- 斯特兰蒂斯发布了一项名为《自由自愿和事先知情》的单独政策，是唯一拥有这一政策的汽车制造商。它也是仅有的三家积极鼓励采矿公司尊重原住民的自由自愿、事先知情的认可权的公司之一。然而，令人失望的是，该公司貌似没有要求供应商遵守《自由自愿和事先知情》这一政策。
- 斯特兰蒂斯是唯一两家承诺向员工支付基本生活工资、并解释其如何计算基本生活工资的企业之一。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，

## 特斯拉(第1名)

纯电动车销量	1,836,477
纯电动车销量占比	100%
2026年排名(2025年排名)	1(1)
总得分	49%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	50%
人权与负责任采购得分	48%

特斯拉连续第二年成为排行榜冠军，总分上升了六个百分点，其与亚军福特之间的差距也从2025年的不到一个百分点被拉大至今年的超过四个百分点。

今年，特斯拉在气候和环境方面的进步最大，得分上升了九个百分点。特斯拉在四个单项里的三个上面均有提高，在铝材与电池方面的表现尤为抢眼。

即便如此，特斯拉在钢脱碳上继续落后于许多行业同仁。在电池单项上，该公司也有进步的空间，例如，它可以就电池循环利用提供更全面与细致的信息。

在人权方面，特斯拉的表现参差不齐，它在每个单项上的得分均落后于福特。在供应链工人权利单项上，特斯拉披露了一些切实的案例，以展示其为受侵权的供应链工人提供什么样的补救措施。因此，该公司在此单项上的得分提高了13个百分点，令人刮目相看。与此形成鲜明对比的是，特斯拉在自身的运营中的劳工权利记录却糟糕至极。

在其他人权方面，特斯拉的表现停滞不前，致使其在人权上的总分仅提高了三个百分点，远远低于某些竞争对手。

### 要点

- 特斯拉是唯一公布其钢、铝与电池供应链的范围三分类排放的公司。同时，特斯拉加强了电池供应链的信息披露：它发布了详细的、有关电芯生产与关键材料的细分排放信息，同时公布了每个排放范围的数据覆盖率，为行业设立了最佳实践。
- 特斯拉引入了更为严格的供应商排放标准，要求供应商提供排放监管计划或通过独立第三方验证的产品生命周期评估。
- 在北美，特斯拉签订了一项最新的采购协议，以购买千克产品的排放强度低于两千克二氧化碳当量的低碳铝。然而，特斯拉没有在钢脱碳上采取类似行动，因此在钢单项上的得分远低于铝。
- 在镍、锂和钴的供应链方面，特斯拉详细披露了各项风险与公司所执行的管理措施，因此成为了电池矿产环境尽责管理上的翘楚。然而，该公司在低碳电池矿产采购上的进展却落后于不少同行。
- 在已确认的人权风险上，特斯拉提供了详细的描述，包括涉及冲突与转型矿产的风险。因此，它在这方面展现了极高的透明度，表现名列前茅。
- 特斯拉仍然未能就其尽责管理的规模披露任何数据，例如，该公司评估了多少家还未签订合同的供应商，有多少家供应商不合规以及总共审计了多少家供应商等。
- 特斯拉所公布的供应链图谱绘制结果在所有公司中最为详尽，它也是唯一两家就其矿产直采协议公布了较为充足信息的公司之一。
- 虽然特斯拉在其人权政策里明确承诺尊重《联合国土著人民权利宣言》，但仍然没有针对原住民的自由自愿、事先知情的认可权作出承诺。

- 在供应链工人权利受侵犯的问题上，特斯拉以切实的案例解释了其补救措施，是唯一一家做到这点的公司。但是，它与工人之间还没有集体协议，是仅有的四家未能做到这点的公司，也是唯一一家未能做到这点的美国公司。

## 丰田汽车(第16名)

纯电动车销量	194,798
纯电动车销量占比	2%
2026年排名(2025年排名)	16(14)
总得分	9%
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	10%

丰田汽车在今年排行榜上的表现令人大失所望。尽管该公司在两个气候与环境的单项上有所进步,但它在其他单项上要么原地踏步,要么发生退步。事实上,丰田是今年同比表现退步最大的上榜公司,总分下滑了两个百分点,排名从去年的第14掉到了今年的第16位。

在气候与环境方面,丰田在整体与电池单项上有所起色。这是由于该公司设立了全新的、覆盖其供应链的2030年温室气体减排目标,并披露了更多有关电池回收利用的细节。尽管如此,丰田汽车也是仅有的三家在钢铝脱碳上均得到0%的公司之一,另外两家位广汽集团与上汽集团。

在人权方面,丰田汽车未能延续去年的上升势头。事实上,该公司不但没有乘胜追击,还在大部分人权单项上发生了倒退。在工人权利方面,丰田汽车的得分下降了14个百分点,是所有上榜公司在所有单项上第二大的得分降幅。因此,丰田在人权方面的得分下降了六个百分点,是所有上榜公司在一个大项上的最大得分降幅。

### 要点

- 丰田已经设下了2050年实现全生命周期碳中和的长期目标与一个2030年的中期目标。这两个目标明确将覆盖公司及其供应链的范围一、二、三排放。
- 丰田针对电池的循环利用提供了更多细节,包括其对“易拆解设计”(Easy-to-Dismantle Design)的启用,以便于大型电池的回收。这也使丰田成为为数不多的、以具体案例来解释其如何利用设计来完善电池回收流程的公司。
- 然而,丰田仍然未能达到人权尽责管理的某些基本要求。例如,它没有要求供应商尊重人权或工人权利;未能采取最基本的矿产采购尽责管理;没有供应链申诉机制;在人权风险评估与已识别人权风险上的信息披露基本是零。另外,在该公司已经作出的一些基本人权承诺与流程上,它没有提供任何数据与证据来证明其操作。
- 虽然丰田正在绘制供应链图谱,但是它没有披露任何相关信息。然而,丰田也是少数针对冲突矿产的关联风险提供了少数信息的汽车制造商之一,也是少数公布了其供应链中的冶炼厂与精炼厂清单的公司,即使清单并不完整。对于其冶炼厂与精炼厂是否符合“负责任矿产倡议”(RMI)的要求,丰田也提供了一些信息。
- 与其在冲突矿产上的表现形成反差的是,丰田没有提供任何在人权与电池矿产的环境尽责管理方面采取的行动的证据。
- 丰田继续在原住民权利上得到0%,牢牢巩固其行业掉队者的地位。
- 虽然丰田在工人权利上缺乏最基本的行动,但是它今年仍然没有在该方面取得丝毫进展。相比之下,该公司在已识别的供应链工人权利风险方面甚至削弱了信息披露。

## 大众汽车(第5名)

纯电动车销量	923,977
纯电动车销量占比	11%
2026年排名(2025年排名)	5(5)
总得分	39%
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	46%

大众汽车连续第二年成为排行榜上表现最好的制造商之一。它在全部八个单项上的六个取得了进步，因此总体得分上升了六个百分点。

在气候与环境方面，大众在铝单项上的得分提高了12个百分点，进步显著。大众披露了一项全新的低碳铝供应协议，并在铝的闭环回收利用方面提供了更多细节，因此得到了加分。尽管该公司已经签订了多项低碳钢铝的采购协议，但是它仍然缺乏钢铝的脱碳目标、脱碳战略与报送这两个供应链脱碳进程的机制。

今年，大众在人权方面的得分提高了九个百分点，与比亚迪并列成为在人权上进步第二大的公司。大众去年就已经是人权方面进步最大的企业，它的持续进步表明了其提升人权迅猛势头。因此，虽然该公司在排行榜上的整体排名仍然位列第五，但它在人权上的排名从去年的第五上升到今年的第三，巩固了其人权领军者的地位。尤其值得注意的是，由于该公司更有力的承诺与信息披露，其在原住民权利方面的得分激增了17个百分点。

大众今年发布了一份详细的《负责任原材料报告》(Responsible Raw Materials Report)，深入解释了该公司针对一系列供应链所进行的环境与人权尽责管理以及发现的问题，信息之详实在上榜的所有18家汽车制造商中数一数二。该报告成为了大众今年进步的一个重要推动力，为其在气候与环境以及人权大项里的一系列指标上赢得加分。

### 要点

- 虽然大众已经设置了2050年的碳中和目标，但是，其2030年的中期目标仅包含“使用阶段”的范围三排放数据，并不包含上游供应链与采购商品的任何排放数据。
- 在管理森林砍伐风险方面，大众是行业翘楚。该公司以合约的形式，在皮革和橡胶供应商的新合同里面引入了可持续性生产方面的要求。
- 在铝供应链脱碳方面，大众取得了显著的成绩：旗下子品牌奥迪是铝业管理倡议(ASI)的成员之一，另一子品牌保时捷则与海德鲁铝业(Hydro)就生产低碳钢结成伙伴关系。然而，大众汽车在钢脱碳上面的进程却停滞不前。
- 大众在尽责管理上的信息透明度上佳。该公司为已识别的供应链人权风险(包括冲突与转型矿产供应链)提供了详细的描述，是为数不多做到这点的公司。它也透露了在签订一项采购协议前会评估多少家潜在供应商，是仅有的两家做到这一点的公司之一。
- 大众仍然没有披露与供应商审计、供应商不作为与纠正行动计划相关的数据，因此，未能展现其供应链监管的规模与结果。
- 在供应链申诉的信息透露方面，大众发生了退步：该公司不再以类别、排放范围和地理位置为分类、提供来自其供应链的申诉，以及这些申诉的结果。在此之前，大众在此方面拥有行业最佳实践。
- 大众要求，其所有原材料必须来自受“负责任采矿保证倡议”(IRMA)审计的矿场，并且直接和进行此操作的矿产公司进行互动，是仅有的三家做到这点的汽车供应商之一，其他两家为梅赛德斯与福特。

- 在原住民权利方面，大众进步明显。该公司在最新的《负责任原材料政策》里明确承诺，将尊重自由自愿、事先知情的认可权。它也将原住民自由自愿、事先知情与其他权利加入到其风险评估中，且该评估一直覆盖至采掘环节。同时，该公司也披露了原住民权利风险发生在供应链的哪个环节。
- 对于供应链工人如何参与到供应链风险的信息征询上，大众汽车作了描述，是为数不多做到这点的公司。

## 沃尔沃(第3名)

纯电动车销量	162,132
纯电动车销量占比	23%
2026年排名(2025年排名)	3(4)
总得分	44%
F无化石燃料以及可持续与环保的供应链得分	55%
人权与负责任采购得分	32%

今年,沃尔沃的表现依然强势,在排行榜八个单项上的七项取得了进步,因此,其总体得分提高了六个百分点。该公司稳健的表现也使其排名上移一位,达到第三位。

在气候和环境方面,沃尔沃依旧保持杆位,进步幅度高达11个百分点,最终得分比平均分高出一倍还多。在钢铝的脱碳方面,沃尔沃的表现依旧强劲,且拉大了与其他行业对手的距离。同时,沃尔沃还通过其产品的全生命周期评估,公布了单个车型的钢、铝和电池的分类排放信息。

尽管沃尔沃在钢铝方面处于行业领军位置,该公司在电池单项上却缺乏进展,其得分不足前三位得分的一半。沃尔沃收购了NOVO Energy电池公司,以发展可持续电池,这为该公司日后的进步提供了空间。

在人权方面,虽然沃尔沃有所进步,但进步有限。虽然该公司在工人权利以外的所有人权单项上均取得了平均三个百分点的提高,但其在工人权利上的进步却达到了六个百分点之高。因此,沃尔沃在人权总分上仅取得了一个百分点的提高,排名也从第六滑落到第七。在原住民权利方面,该公司虽然开始采取了最基本的行动,但是其得分仍仅为8%。

### 要点

- 沃尔沃在其最新的《商业伙伴行为准则》中要求供应商设置减少用水的目标,并计划在两年内扩展供应链用水管理的报告范畴。
- 沃尔沃发布了有关自然与生物多样性、可持续材料以及负责任采购的最新“立场文件”,阐述了其在这三个方面的立场。前两个文件发布于2024年9月,最后一个文件发布于2025年1月。
- 在电动车的全生命周期方面,沃尔沃披露了完整细致的评估报告,包括钢、铝和电池供应链的分类排放数据。
- 在加强低碳与回收钢铝的使用上,沃尔沃发布了分类目标,是唯一做到这点的公司。
- 沃尔沃披露了一系列分类量化数据,解释其有关电池回收、维修、再利用和改造方面的努力。
- 对于其风险评估的流程,沃尔沃提供了完整的描述,包括其如何与外部人权专家进行咨询,是为数不多做到这点的公司。然而,针对供应链已识别的人权风险(包括与冲突与转型矿产相关的人权风险),沃尔沃披露的信息极其有限。
- 为了符合欧盟《电池法》的要求,沃尔沃已经发放了全球第一张电动汽车的“电池护照”。该护照包含了其电动车使用的电池里的钴、镍、石墨、锂和云母的来源国,并可以通过应用程序与二维码查询。
- 然而,沃尔沃仍然未能披露其供应链里有哪些冶炼厂与精炼厂,但是透露了其冶炼厂是否符合“负责任矿产倡议”(RMI)规定的一些信息。同时,沃尔沃也透露了其如何就“负责任采矿保证倡议”(IRMA)评估与矿产公司进行互动。
- 沃尔沃已经开始要求供应商遵守原住民自由自愿、事先知情的认可权,并且为供应商提供一些有关遵守该认可权的最基本指示。然而,沃尔沃并没有披露任何信息,以解释其如何执行这些要求。

- 沃尔沃是仅有的三个、承诺向自身工人支付基本生活工资的公司之一，并且开始要求其供应商也开始做到这点。