研究简报

比亚迪、吉利、长城：

舆论焦点中
三家车企
谁更绿色低碳？

公众环境研究中心

2025年7月

近期，比亚迪、吉利汽车、长城汽车的“口水仗”吸引了一大拨眼球。

抛开网络上说不清的那些技术纷争，让我们用公开数据来说话，看看这三家都在拥抱新能源的车企，谁在低碳和环境表现方面是领跑者。

一、 低碳表现

1．可再生电力使用：吉利占比显著领先，比亚迪增速最快

在比亚迪、吉利汽车和长城汽车披露的减排路径中，使用可再生能源是实现自身运营碳减排的重要一环，详见表 1。

表 1 比亚迪、吉利汽车和长城汽车披露的自身运营减排路径

品牌	降低自身运营碳排放的路径和措施
比亚迪	为实现 2030 年集团自身运营碳排放强度降低 50%的目标： 1. 节能技改：设立节能目标、优化生产流程、提升设备能效、能源回收与再利用、智能化生产与管理、技术创新 **2. 优化电力结构：自建光伏、切换绿电、购买绿证、购买 CER**
吉利汽车	整车制造端的碳排放主要来源于车辆生产过程中的天然气、汽油等能源使用过程，以及整车基地运营的能源消耗（含外购电力、热力）过程。**我们以节能降耗和清洁能源替代为路径，积极推动制造端的节能降碳**
长城汽车	**通过持续提升分布式光伏装机容量、积极参与电力市场绿色电力交易，提高产品生产过程中清洁能源占比，降低碳排放量**

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告[1]、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告[2]、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告[3]）

三家企业披露的 2024 年数据（表 2）显示，吉利汽车可再生电力在电力总量的占比达到 42%。与之相比，2024 年长城汽车可再生电力占比为 18%，比亚迪仅为 17.3%。在这项关键指标上，吉利遥遥领先。

[1] http://static.cninfo.com.cn/finalpage/2025-03-25/1222881489.PDF

[2] http://static.cninfo.com.cn/finalpage/2025-04-28/1223349143.PDF

[3] http://static.cninfo.com.cn/finalpage/2025-03-29/1222951905.PDF

表 2 比亚迪、吉利汽车和长城汽车 2024 年可再生电力使用及占比

品牌	采购绿电（兆瓦时）	购买绿证（兆瓦时）	自建光伏（兆瓦时）	可再生电力消耗量（兆瓦时）	电力总消耗量（兆瓦时）	可再生电力占比%
比亚迪	467696.88	2237986.00	55199.10	2760881.98	13196208.48	**17.3%**
吉利汽车	/	/	/	703782.22	1682875.20[4]	**42%[5]**
长城汽车	/	/	/	246221.47	1338457.25	**18%[6]**

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告）

尽管比亚迪的占比最低，但分析 2022 年至 2024 年之间的数据（表 3），我们看到比亚迪使用的可再生电力持续大幅增长，平均增长率超过 330%。

吉利汽车 2023 年可再生电力使用量较 2022 年增加 118%，在较高的基数下，2024 年仍较 2023 年增长 31%。

与比亚迪和吉利的高速增长相比，长城汽车可再生电力使用量 2024 年较 2023 年增长 24%，为三家车企最低。由于长城汽车未披露 2022 年可再生能源的使用总量，因此我们无法比对 2023 年较之 2022 年的增幅。

表 3 比亚迪、吉利汽车和长城汽车 2022 至 2024 年可再生电力使用情况

品牌	2022 年（兆瓦时）	2023 年（兆瓦时）	2024 年（兆瓦时）	2023 年与 22 年比较	2024 年与 23 年比较
比亚迪	146,660.40	550,624.90	2,760,881.98	275%	**401%**
吉利汽车	245,892.05	536,948.21	703,782.22	118%	**31%**
长城汽车	/[7]	199,011.60	246,221.47	/	**24%**

[4] IPE 依据《吉利汽車控股有限公司二零二四環境、社會及管治報告》披露的可再生电力和非可再生能源-外购电力相加计算

[5] 吉利汽车可再生电力占比由 IPE 计算

[6] 长城汽车可再生电力占比由 IPE 计算

[7] 长城汽车未披露 2022 年可再生能源总量

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2023[8]、2024 企业社会责任报告）

2．碳排放和能耗：三家均开展核算/披露，吉利披露产品碳足迹

比亚迪、吉利汽车和长城汽车均核算并披露能源消耗和范围 1&2 温室气体排放数据（表 4）。

表 4 比亚迪、吉利汽车和长城汽车 2024 年范围 1&2 排放和能耗情况

品牌	范围 1&2 (tCO2)	范围 1&2 碳强度 (tCO2/万元营收)	综合能耗 (万吨标煤)	能源强度 (吨标煤/万元营收)
比亚迪	10101826.20	0.13	273.43	0.0352
吉利汽车	942768.00[9]	0.04[10]	28.33	0.01[11]
长城汽车	1149365.35	0.06[12]	29.83	0.01[13]

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年年度报告[14]、吉利汽车控股有限公司二零二四年年报[15]、长城汽车股份有限公司 2024 年年度报告[16]、比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告）

[8] http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-3/2024-03-29/9914483.PDF

[9] 比亚迪和长城汽车未明确其范围 2 核算方法。IPE 根据企业能源数据估算认为，比亚迪和长城汽车的范围 2 均采用基于位置的核算方法，因此 IPE 选取吉利汽车基于位置的范围 2 排放进行比较。范围 1&2 排放依据《吉利汽車控股有限公司二零二四環境、社會及管治報告》披露的温室气体排放量（范围一）和温室气体排放量（范围二）-基于位置相加计算

[10] 依据长城汽车 2024 年综合能耗和营业总收入计算

[11] 依据吉利汽车 2024 年综合能耗和营业总收入计算

[12] IPE 依据长城汽车 2024 年范围 1&2 排放量和营业总收入计算

[13] IPE 依据吉利汽车 2024 年范围 1&2 排放量和营业总收入计算

[14] https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2025-03-25/1222881496.PDF

[15] http://www.geelyauto.com.hk/wp-content/uploads/2025/04/c00175_Annual-Report_20250428-1.pdf

[16] https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2025-03-29/1222951898.PDF

需要注意的是，比亚迪通过年报披露的主要业务既包括以新能源汽车为主的汽车业务，也包括手机部件及组装业务，二次充电电池及光伏业务。其中，二次充电电池既包括应用于各类消费类电子产品及新型智能产品的锂离子电池，也包括应用于新能源车的磷酸铁锂电池。

比亚迪在与 IPE 的邮件沟通中表示：范围 1&2 排放总量的统计范畴包含全部业务范围；“因我司涉及多业务板块，因此尚未将汽车业务温室气体排放数据进行单独的核算”。

虽然比亚迪没有单独核算和披露汽车业务的碳排放，但企业在可持续发展报告中披露称，2024 年，比亚迪旗下共 9 款新能源汽车已开展产品碳足迹核算；4 款电池已获得产品碳足迹核查声明。但 IPE 未能查询到任何公开数据。

吉利汽车在 ESG 报告中披露称，已推动 590 家供应商使用碳管理系统「吉碳云」核算从摇篮到大门的产品碳足迹，累计完成 4380 个零件碳足迹的核算。

2023 年，吉利汽车披露了一款插电式混合动力车“领克 01”的产品碳足迹数据，并取得了环境产品声明（Environmental Product Declaration，以下简称 EPD）认证（图 1）。依据 EPD 报告，“领克 01”以生命周期内行驶里程 15 万公里计算，行驶每公里“摇篮到坟墓”的碳足迹为 201gCO2e，其中上游原材料生产阶段排放为 91.3gCO2e，占其全生命周期足迹的 45%。

吉利“领克 01”的碳足迹明显低于中国汽车产业链碳公示平台（CPP）展示的紧凑型插电式混合动力 SUV 的碳足迹均值（238gCO2e/行驶每公里）。这可能是由于吉利汽车在测算“领克 01”的碳足迹时使用来自供应商的现场实测数据。但 EPD 报告仅披露了车辆座椅使用回收渔网等废料制造的消费后 PET 材料 ECONYL®，未披露循环

钢或循环铝的使用情况，生命周期阶段数据也未分解到钢铝及电池材料的排放量。因此，我们无法了解吉利“领克 01”较同款车型碳足迹数据低 15%的具体原因。

长城汽车没有披露是否开展汽车产品碳足迹核算。

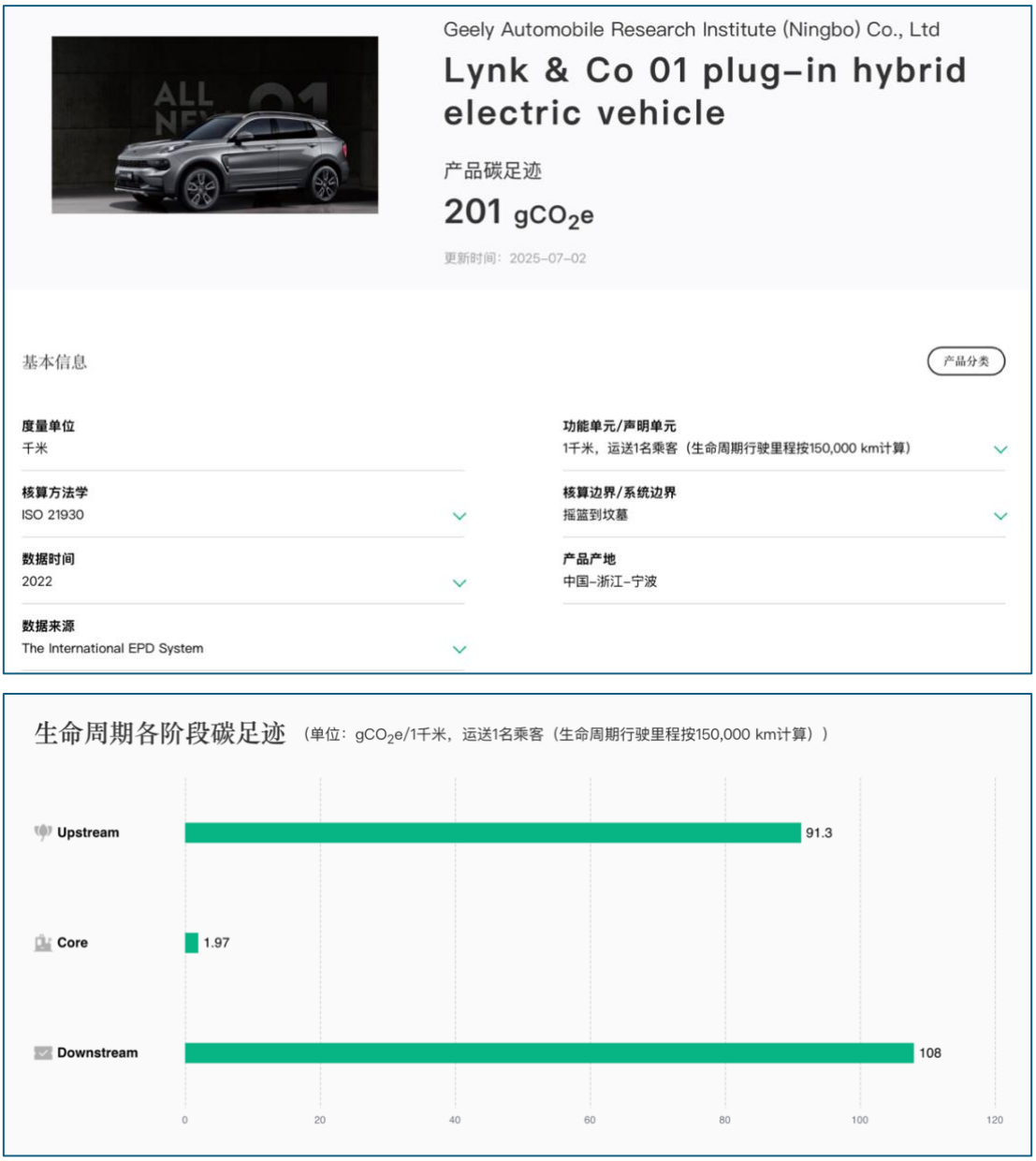

图 1 “领克 01”产品碳足迹[17]

[17]https://www.ipe.org.cn/LifeCycleAssessments/detaliNew.aspx?id=6AD25216CDD5E3F85C7CC43A7E4D5731EDFDDB0BB7E5344F8DCF5F43D1247017&parentid=0&typeid=undefined&datatype=1

3. 目标设定与完成进展：碳减排目标年不同，目标进展吉利领先

比亚迪、吉利汽车和长城汽车提出的碳中和目标年均为 2045 年。三家企业均披露了计划达成的短期减排目标，以及 2024 年的目标完成进展（表 5）。

表 5 比亚迪、吉利汽车和长城汽车披露的范围 1&2 碳目标

品牌	范围 1&2 的减排目标					碳中和目标
	基准年	目标年	减排比例	目标原文	目标进展	目标年
比亚迪	2023	2030	50%	2030 年自身运营碳排放强度降低 50% (以 2023 年为基准)	**37%**[18]	2045
吉利汽车	2020	2025	50%	2025 年整车制造端减碳 50%[19] (对比基准年 2020 年)	**2023 年减碳 54%** **2024 年减碳 56%**[20]	2045
	2020	2025	20%	2025 年整车基地能耗密度下降 20% (对比基准年 2020 年)	**2024 年下降 17.2%** **2023 年下降 14%**	
长城汽车	2020	2025	18%	2025 年整车生产制造端碳排降低 18%[21] (以 2020 年为基准)	**整车基地温室气体范围 1 和 2 的排放强度较 20 年降低 17.16%**	2045

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告）

对比企业披露的社会责任报告以及 ESG 报告，IPE 通过目标进展判断，长城汽车和吉利汽车针对整车生产制造端设定的减排目标均为强度目标；长城汽车提出的 2025 年减排比例为 18%，而吉利汽车提出的 2025 年减排比例为 50%。

[18] IPE 依据《比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告》披露的温室气体排放密度（范围 1 + 范围 2）计算

[19] 吉利汽车未注明是否为强度减排目标

[20] 吉利汽车未注明是否为排放强度，但 IPE 依据《吉利汽車控股有限公司二零二四環境、社會及管治報告》披露的图表判断是整車製造端減碳强度

[21] 长城汽车未注明是否为强度减排目标

比亚迪没有提出 2025 年目标，但提出了 2030 年自身运营碳排放强度降低 50%的目标，并披露截止 2024 年的进展达到 37%。

4. 供应链气候行动：吉利管理体系领先，但比亚迪和长城废金属回收量大

IPE 发布的《2024 供应链气候行动 CATI 指数年度评价报告》[22]指出，供应链，特别是上游原材料的生产制造过程，是多数行业温室气体排放的主要环节。供应链碳披露与气候风险管控日益成为中外各方关注的焦点。

吉利汽车披露的 2022 年至 2024 年温室气体排放数据（表 6）显示，来自供应链（即：范围 3 类别 1 外购商品和服务）的温室气体排放逐年提高，在范围 1、2、3 总排放量的占比从 2022 年的 20.69%提升至 2024 年的 23.17%。

表 6 吉利汽车披露的 2022 至 24 年范围 1、2、3 及供应链温室气体排放量

温室气体排放	2022 年		2023 年		2024 年	
	排放量 (tCO2e)	占总排放量比重	排放量 (tCO2e)	占总排放量比重	排放量 (tCO2e)	占总排放量比重
范围 1	145,563	0.29%	127,437	0.22%	170,646	0.25%
范围 2 (基于市场)	455,550	0.90%	379,211	0.67%	429,291	0.63%
范围 3	49,815,353	98.81%	56,273,917	99.11%	67,652,981	99.12%
范围 3 类别 1	10,433,139	20.69%	12,263,153	21.60%	15,817,608	23.17%
范围 1、2、3	50,416,466	/	56,780,564	/	68,252,917	/

（数据来源：吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告）

针对“外购商品和服务”带来的温室气体排放，吉利汽车设定并披露了 3 个减排目标（表 7），旨在降低各车系供应链端、单辆车全生命周期，以及新能源车型动力电池全生命周期的碳排放。

[22] https://www.ipe.org.cn/reports/report_22225.html

表 7 吉利汽车披露的供应链减排目标、2024 年进展及减排措施

目标	2024 年进展	减排措施
2025 年单车全生命周期碳排放减少 25%以上（对比 2020 年基准年）	单车全生命周期碳排放为 31.4 吨二氧化碳当量/辆，同比下降 6.8%，对比 2020 年基准年下降 18%	• 推动供应商使用循环再生材料、低碳材料和清洁能源等，累计减少约 143.3 万吨二氧化碳当量； • 2024 年已有 30%一级供应商使用可再生电力，其中 16%的供应商已实现 100%可再生电力使用； • 威睿电动[23]对供应商提出在铝锭生产过程中使用 100%绿电的要求； • 极氪 MIX 在上、下车体，轮辋等铝件上使用清洁能源生产的水电铝锭。与传统能源生产的铝件相比，可降低约 70%的碳排放。整车降低约 1.7 吨二氧化碳排放当量。
2025 年各车系供应端碳排放量平均减少 20%	新能源车系供应端平均碳排放较 2020 年降低 10.28%； 燃油车系供应端平均碳排放较 2020 年降低 8.03%	
2025 年实现新能源车型动力电池全生命周期碳排放减少 25%	/	• 建立产品碳足迹信息收集和核算能力； • 使用低碳铝、循环铝和钢材以降低材料排放； • 使用回收电芯正极材料； • 循环利用电池外壳金属和非金属材料； • 电芯生产使用非化石能源的比例不断提高。

（数据来源：吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告）

为达成这些目标，吉利汽车推动供应商使用循环再生材料、低碳材料和清洁能源，例如：吉利汽车新能源汽车三电领域的重要子公司威睿电动，要求供应商在铝锭生产过程中 100%使用绿色电力。吉利汽车的高端子品牌极氪 MIX 车型，已经在上下车体，轮辋等铝件上使用清洁能源生产的水电铝锭，整车可降低约 1.7 吨二氧化碳排放当量。

吉利汽车披露的数据显示，2024 年单辆车全生命周期碳排放对比 2020 年基准年下降 18%（2025 年目标为下降 25%以上）。新能源车系供应端平均碳排放较 2020 年

[23] 吉利汽车新能源汽车三电领域的重要子公司

降低 10.28%；燃油车系供应端平均碳排放较 2020 年降低 8.03%（2025 年目标为平均减少 20%）。

比亚迪和长城汽车未披露供应链温室气体排放数据或减排目标。

但比亚迪在可持续发展报告中披露称，已制定供应链减碳规划，将碳管理要求融入供应商全生命周期管理；设立并充分沟通供应链减碳目标，将对供应商的减碳要求写入供应链管理相关制度；鼓励供应商在生产过程中逐步扩大绿电使用比例、使用新能源车辆、推动节能技改以降低运营过程碳排放。

长城汽车在企业社会责任报告中披露称，已经开始收集涉及重点零部件供应商的碳数据，开展低碳供应商评价，推动供应商低碳能力建设。

随着中国可再生能源发电规模的持续增长，汽车的排放热点将逐步从使用阶段转向生产制造，特别是上游原材料制造阶段[24]。

以吉利汽车为例，根据其所做披露，燃油车和新能源车供应链的原材料碳排放中，超过 60%来源于钢材和铝材。2022 年至 2024 年期间，吉利汽车制造环节的钢材消耗量持续增加，平均增长率达 20%（表 8）。这对企业实现车辆生命周期减排提出了挑战。

表 8 吉利汽车披露钢材消耗量和密度[25]

原材料使用制造环节	单位	2022 年	2023 年	2024 年
钢材消耗量	吨	363,557	448,601	521,124
钢材消耗密度	千克 / 辆	264.05	272.12	239.42

[24] https://www.ipe.org.cn/reports/report_22250.html

[25] 吉利汽车披露统计范围包含生产吉利品牌、极氪、领克的 16 个整车基地（杭州湾二厂、宝鸡、晋中、西安、长兴、大江东（钱塘）、临海、贵阳、湘潭、济南、领克成都、领克余姚、领克张家口、极氪梅山、极氪春晓、极氪 PMA）、10 个动力基地，以及办公场所（杭州总部 / 宁波杭州湾研究院））

IPE 在汽车-钢铝供应链协同减碳评价[26]中发现，减少钢铁和铝材制造环节碳排放的核心路径之一，是通过使用再生材料，减少上游金属冶炼过程的化石能源和电力消耗。

吉利汽车披露称，企业通过整车冲压余料和发动机加工铝屑的闭环回收和循环利用，建立了完整的废钢、废铝闭环回收利用体系，贯通从工厂废料产生，到供应商回收，到材料商熔炼再造，到零部件商再利用，最终回到吉利的全链路。

吉利汽车还披露其与首钢股份签署《汽车钢材循环经济与闭环回收价值体系合作备忘录》：双方将完善汽车废钢闭环回收价值体系，贯通汽车废钢闭环回收循环利用物理链，通过对冲压制废钢的闭环回收循环利用，实现近 40% 的汽车钢材供应链闭环。

但我们对比了三家车企披露的数据（表 9），2024 年长城汽车再生钢回收超过 21 万吨，是吉利汽车的 14 倍。比亚迪未披露回收钢相关的数据，但回收废铝超过 16 万吨，是吉利的 32 倍。

比亚迪还披露称企业从产品设计阶段就开始考虑可回收性，在产品的金属零部件中大量采用可回收属性强的铝合金。

表 9 比亚迪、吉利汽车和长城汽车披露的 2024 年钢铝回收量

品牌	回收钢	回收铝
比亚迪	/	回收废铝 162178.73 吨 (回收整车部件废铝 103418.32 吨)
吉利汽车	循环钢闭环回收超过 15000 吨	循环铝闭环回收约 5000 吨
长城汽车	回收再生钢 211700 吨	有色金属 3525 吨

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告）

[26] https://oaallfile.oss-cn-qingdao.aliyuncs.com/20250314/2025031401000027515c76b535550d4196b481ef2a18dedfd3.pdf

尽管吉利汽车的钢铝回收量明显低于比亚迪和长城汽车，但吉利汽车披露称其致力于推动新车型在可采用循环材料的零部件中使用 20% 循环钢、30% 循环铝和 25% 循环塑料，并披露了 2024 年的进展。如表 10 所示，吉利汽车披露的数据显示，多款量产车型循环钢和循环铝的再生比例分别达到 15%和 25%。其中，吉利银河 E8 循环钢比例已经达到 29.8%，领克 07EM-P2 循环铝比例已经达到 36.4%。

长城汽车披露其白车身再生钢比例提升超过 14.0%，气缸盖和汽缸体等关键零部件铝合金产品使用再生铝的比例超过 19.8%。

我们未看到比亚迪披露相关数据。

表 10 比亚迪、吉利汽车、长城汽车披露的 2024 年再生钢铝使用比例

品牌	**再生钢使用比例**	**再生铝使用比例**
比亚迪	/	/
吉利汽车	多款量产车型循环钢再生比例达 15%	多款量产车型循环铝再生比例达 25%
	吉利银河 E5 循环钢 22%	吉利银河 E5 循环铝 30%
	吉利银河 E8 循环钢 29.8%	吉利银河 E8 循环铝 30%
	领克 07EM-P2 循环钢 28.3%	领克 07EM-P2 循环铝 30%
	领克 Z20 循环钢 26.9%	领克 07EM-P2 循环铝 36.4%
	极氪 MIX 循环钢 15%	极氪 MIX 循环铝 25%
长城汽车	再生钢比例提升 1%（其中白车身再生钢比例提升 > 14.0%）	关键零部件铝合金产品（气缸盖、气缸体等）制件使用再生铝比例 > 19.8%

（数据来源：比亚迪股份有限公司 2024 年可持续发展报告、吉利汽车控股有限公司二零二四环境、社会及管治报告、长城汽车股份有限公司 2024 企业社会责任报告）

吉利汽车如何在钢铝回收量明显低于长城汽车的情况下，实现较高的再生钢铝使用比例，有待企业进一步明确。

二、 环境表现

在现代环境治理体系中，企业应承担生态环境保护的主体责任。链主企业还应该将环境管理不断向供应链上游延伸，持续监控和追踪供应商的环境合规表现，并推动存在违规问题的供应商及时采取整改措施，披露环境合规现状。

IPE 发布的《2024 绿色供应链 CITI 指数年度评价报告》[27]指出，汽车行业的绿色供应链管理水平整体上有所提升。尽管多数车企已开始构建供应链环境管理机制，但与 IT 和纺织业相比，汽车企业普遍未能有效带动供应商提升环境绩效和披露水平，行业绿色供应链管理效率和有效性有待提升。

1．长城汽车疑似供应商违规，供应链环境管理存在缺陷

长城汽车披露称，企业通过发布《长城汽车供应商可持续发展告知书》，向供应商说明可持续发展要求，并要求其认真执行；从环境、有害物质管控、守法合规等多维度对供应商及其供应链的社会责任管理情况进行评审，要求 100%供应商提供环评报告，涉及生产节水等相关要求。

然而，IPE 在调研中发现，12 家存在环境违规问题的企业可能是长城汽车股份有限公司供应链的一部分。其中长城汽车股份有限公司的疑似供应商（同时也是长城持股企业）——诺博汽车橡塑（安徽）有限公司，2025 年 2 月涉嫌通过暗管的方式排放水污染物，污水总排口外排废水 COD 和总磷超标，涉嫌超过许可排放浓度排放水污染物，总计被罚款 73.6 万元[28]。

[27] https://www.ipe.org.cn/reports/report_22224.html

[28]https://www.ipe.org.cn/IndustryRecord/RegulatoryRecord.aspx?companyId=451911336A2589F6433696B3C641B0A9F3EB1A7C9CF6BAF4CC0A86C587421E09&type=1

诺博汽车橡塑《年产 260 万套汽车零部件生产项目环境影响报告表》（图 2）[29]及橡胶事业部厂区《排污许可证副本》[30]显示，企业产生的脱脂废水和电泳废水的主要污染物包括化学需氧量（COD）、悬浮物（SS）、氨氮、总氮（TN）、总磷（TP）和阴离子表面活性剂（LAS）。脱脂废水和电泳废水经厂区污水处理站处理，满足怀远经开区第二污水处理厂接管标准进入市政污水管网，经市政污水管网排入怀远经开区第二污水处理厂处理后排入北淝河。

表4-25 废水类别、污染物及污染治理设施信息表

序号	废水类别 a	污染物种类 b	排放去向 c	排放规律 d	污染治理设施			排放口编号 f	排放口设置是否符合要求 g	排放口类型
					污染治理设施编号	污染治理设施名称 e	污染治理设施工艺			
1	含磷废水	总磷	排至厂内综合污水处理站	连续排放，流量稳定	TW001	含磷废水处理系统	沉淀-水解酸化-接触氧化		是	废水总排放口
2	脱脂废水、电泳废水	COD、SS、氨氮、TN、TP、LAS	排至厂内综合污水处理站	连续排放，流量稳定	TW001	生产综合废水处理系统	沉淀-水解酸化-接触氧化		是	废水总排放口

图 2 诺博汽车橡塑（安徽）有限公司脱脂废水和电泳废水污染物、治理设施和排放口

诺博汽车橡胶主要生产汽车橡胶减震、密封条等汽车零部件产品。企业所在的怀远县政府的微信公众号“怀远发布”2024 年 10 月发文[31]指出，诺博汽车橡胶在为长城汽车全系列产品提供零配件之外，给蔚来汽车的订单、奇瑞的新项目都在积极地准备过程当中。

作为上市公司长城汽车股份有限公司的关联企业，截至本文发布时，我们尚未看到长城汽车就诺博汽车橡胶违规排放废水被罚 73.6 万的问题发布任何临时公告。

[29] https://www.ahhy.gov.cn/zfxxgk/public/24551/50822955.html

[30] https://permit.mee.gov.cn/perxxgkinfo/syssb/wysb/hpsp/hpsp-company-sewage!showImage.action?dataid=73873f0141154edf939f172706f6a0fa

[31] https://mp.weixin.qq.com/s/JOveNPd0xKRGA-1_Ekf0bQ

诺博汽车橡胶于 2025 年 3 月 31 日被纳入 2025 年度信披名单[32]，有义务披露因生态环境违法行为受到行政处罚的信息，但截至本文发布时，我们还没有看到该企业就其环境行政处罚披露任何临时报告。

2025 年 6 月 20 日，IPE 致信长城汽车，询问诺博汽车橡胶以及另外 11 家存在超标排放污染物、未验先投、未取得排污许可证等环境违规问题的企业，是否是长城汽车供应链的一部分，但没有得到回应。

6 月 27 日 IPE 致电长城汽车企业社会责任报告公开的董事会秘书办公室的电话。在通话中长城汽车回应称，不知道哪个部门负责相关工作，无法转发邮件或转接电话。

2．比亚迪积极回应，吉利披露管理进展，但二者与领跑品牌有显著差距

比亚迪披露称已经制定了《比亚迪公司供应链 ESG 管理规定》等内部制度，明确供应商在环境保护等方面的要求，确保供应商在环境保护等方面符合法律法规，降低供应链风险。比亚迪还披露称正在制定绿色采购方针政策，建立健全“绿色供应商、绿色原材料”绿色采购体系；同时建议供应商按照 ISO14001 等标准建立并持续改进其环境管理体系，优先使用清洁能源并节约资源，注重产品中有毒有害物质的管控。

2025 年 6 月 20 日，IPE 致信比亚迪，询问通过公开资料查询发现存在环境违规问题的 21 家企业，是否是比亚迪供应链的一部分。这些企业的违规问题涉及超标排放大气污染物、不正常运行水污染防治设施、未批先建、未验先投等。6 月 25 日，比亚迪回复称：

[32] https://sthjj.bengbu.gov.cn/xwdt/tzgg/140884969.html

“比亚迪无法管控供应商的实时行为。贵方提到的清单中，大部分供应商受到的行政处罚都是 2024 年度；如我司《2024 年度可持续发展报告》P113 所述：我司会以三年为周期审核全量供应商，因此部分供应商可能存在审核完成后受到行政处罚的情况。

在我司对供应商的现场审核环节中，有如下条款：“最近五年是否受到环保行政处罚？如有，是否已经整改完成？”我司会去供应商现场确认是否整改完成，并要求提供政府的批复意见以完成闭环。

供应商是否公开披露整改进度属其自愿行为，我司不会干涉，只要其能整改完成并向我司提交证据即可。“

吉利汽车披露称，企业 ESG 工作组新设"绿色供应链工作组"，负责供应商 ESG 和"双碳"相关趋势研究、机制建立、风险评估、指标完善、监督推进等工作。吉利汽车搭建可持续指标管理体系 AESGC，从基础能力建设（Ability）、环境（Environmental）、社会（Social）、企业治理（Governance）、碳（Carbon）五个维度进行全面管理，多维度评估供应商可持续发展能力。在准入阶段，吉利汽车将 AESGC 纳入《供应商 5A 审核评价体系》，开展供应商可持续发展能力评估；在运营阶段，我们以每季度为周期常态化评价供应商绩效，将 AESGC 融入供应商绩效考核管理。

吉利汽车的供应商 ESG 管理细则包括要求供应商遵从所有适用的环境相关法律法规；取得并及时更新所有必备的环境许可证及相关资质认证（如 ISO 14001 环境管理体系认证），并遵守这些文件所规定的要求；针对三废（噪声/废气/废水）进行年度检测且获得合格报告，针对有害危险废弃物按照国家法律法规要求处置；制定计划和年度目标以减少生产设施中的废料。

然而，IPE 在调研中发现 19 家存在环境违规问题的企业可能是吉利汽车股份有限公司供应链的一部分，并就此致信吉利汽车。这些企业的违规问题涉及不经法定排放口排放废水、废气处理设施未运行导致挥发性有机废气未经处理无组织排放等。截至本文发布时，IPE 未收到邮件回复。

这显示出比亚迪和吉利汽车在供应链环境管理方面仍与中外领先企业存在较大差距。自 2014 年 IPE 启动绿色供应链 CITI 指数评价工作以来，十二年间，供应链需开展环境管理的认知逐步成为主流，超过 100 家中外龙头企业借助公开的监管信息，推动超过 3.4 家次的供应商企业做出改进或开展环境信息公开，向利益方展示其在提升环境绩效方面的努力。过去三年间，这些链主企业推动 4600 家企业针对污染物超标排放、未取得排污许可、未开展竣工环境保护验收等环境违规问题采取整改措施，并公开披露整改进度和环境合规现状。

IPE 开展的 2024 年度绿色供应链 CITI 指数评价和企业气候行动 CATI 指数评价（表 11）显示，吉利汽车的表现跻身行业前 5，而比亚迪和长城汽车的表现则处于行业中下游水平。

表 11 比亚迪、吉利汽车和长城汽车 2024 CITI 和 CATI 指数得分及行业排名

品牌	2024 绿色供应链 CITI 指数		2024 企业气候行动 CATI 指数	
	评价得分	汽车行业排名	评价得分	汽车行业排名
比亚迪	15.76	24	16.30	42
吉利汽车	26.53	5	61.9	4
长城汽车	11.52	38	24.10	34

需要指出的是，表现较好的吉利汽车在绿色供应链和企业气候行动方面的表现，与全球领先品牌差距很大，仍有较大进步空间。

而我们正在进行的评价中看到，比亚迪通过最新的可持续发展报告披露了更多气候行动方面的积极表现，2025 年 CATI 指数评价得分预计将有提升。

我们建议比亚迪、吉利汽车、长城汽车在激烈的市场竞争中发挥龙头企业的影响力，持续降低自身运营的环境影响和碳足迹，并带动供应链核心企业从环境合规做起，摸清碳排放家底，科学设定减排目标，加速落实节能减排措施。

我们也建议广大消费者关注车企的环境表现和气候行动，推动企业提升环境和气候信息透明度，向利益方展示在环境保护和应对气候变化方面的行动，承担起减污降碳的主体责任。