

全球汽车制造 企业评级2024/2025

谁是电动化转型的领先者？

(摘要)

申畅、Ilma Fadhil、杨子菲、Anh Bui、Marta Negri、Stephanie Searle

icct
国际清洁交通委员会

▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPX ▲	+22.3	+0.63%	1.0950	CHF ▼	-0.0
▲	+29.42	+0.22%	23500	NIY ▼	-102	-0.45%	0.0094	JPY ▲	+0.0
▲	+0.202	+0.14%	0.0094	JPY ▲	+0.008	+0.08%	1.2895	JBP ▼	-0.0
▲	+0.062	+0.07%	143.37	PLS ▲	+0.202	+0.14%	40.54	WTI ▲	+0.7
▼	-0.003	-0.03%	13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	13.32	VIX ▼	-0.0

关于国际清洁交通委员会及本研究报告

国际清洁交通委员会 (ICCT) 是一家独立的非营利机构, 我们为全球各地的管理部门及行业相关机构提供中立的科学研究成果和政策分析。我们的愿景是改善道路、船舶和航空等交通领域的环境表现及能效, 从而为公众健康带来收益, 减缓气候变化。作为全球顶级的研究智库机构, ICCT深耕于清洁汽车及燃料政策领域, 致力于推动交通领域到21世纪中叶实现脱碳。

ICCT主要为政策制定部门及管理部门提供支持, 助力出台推动交通领域减排的政策法规。本报告的目标受众较我们传统的研究报告更为广泛, 我们将采用支撑政策法规的同类研究方法, 提供兼具时效和质量的数据及分析, 以期在汽车行业转型的关键时期, 为投资者、金融行业、消费者和汽车制造企业提供一些参考信息。

本报告对全球各大汽车制造企业向零排放汽车过渡转型的进展进行了比较, 分析结果或可为投资者及评估机构提供一些参考价值。消费者也可能会有兴趣了解各家汽车企业在实现汽车和供应链脱碳方面的进展和努力。对于各大汽车制造企业而言, 本报告以数据为导向, 对车企已开展的行动和发展规划进行了评估, 这或可为这些企业提供一个具有参考意义的模板, 帮助他们找到改进契机, 以实现企业的碳中和责任承诺。我们将在未来数年秉持数据驱动的工作理念, 持续更新该系列评级报告。

免责声明

本报告仅供参考。尽管ICCT已尽力以公正中立的方式来梳理和呈现来自多家第三方来源的数据, 但在评级过程中, 对指标的选择、解释、权重和呈现仍不免反映出ICCT的主观评估和意见。此外, ICCT仅使用我们认为可靠的数据来源, 相关数据也已与汽车制造企业进行了核实, 并出于保持公正透明和审核验证的目的在报告中标明了所有数据来源, 但ICCT仍无法保证第三方编制和发布的数据是准确的。请勿对本报告做其他解读。

鸣谢

作者在此向所有为本报告提供宝贵反馈意见的专家同仁致以诚挚感谢, 参与审阅本文的人员包括ICCT内部同事Dan Rutherford、Georg Bieker、Jan Dornoff、Michael Doerrer、Peter Mock、Rachel Muncrief、Drew Kodjak和Tim Dallmann; 以及外部专家Cato Sandford、Chris Malins和Josie Phillips (全部来自Cerulogy)。

最后, 作者非常感谢Crux Alliance和ClimateWorks Foundation对本工作的慷慨支持。本报告中表达的任何意见、发现、结论或建议均为作者的观点, 不代表Crux Alliance和ClimateWorks Foundation的意见。

International Council on Clean Transportation

1500 K Street NW Suite 650
Washington DC 20005 USA

communications@theicct.org | www.theicct.org | [@TheICCT](https://www.instagram.com/TheICCT)

摘要

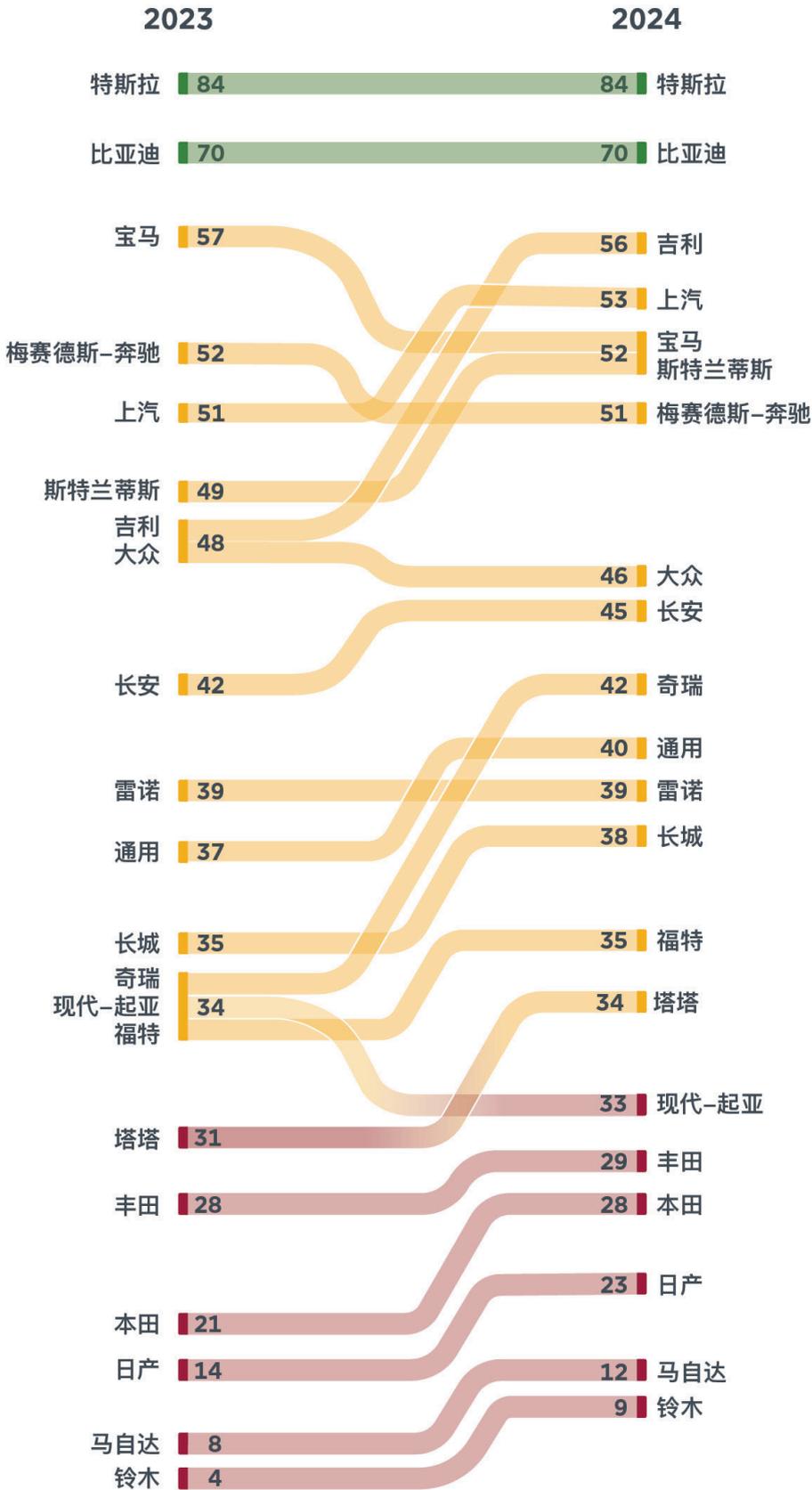
2024年,电动汽车在全球轻型车销量中的占比达到了近20%,创下了全球市场份额的历史新高。电动汽车的绝对销量也在持续增长,从2022年到2023年,全球电动汽车的销量增长了26%;从2023年到2024年,增长了27% (Fadhil与Shen, 2025),电动化转型正在蓄势腾飞。在未来十年内,随着电动驱动系统变得比内燃机系统更实惠且更具吸引力,全球各大汽车制造企业将进一步展开竞争,加速向零排放汽车(ZEV)过渡转型。

本报告是国际清洁交通委员会(ICCT)发布的第三份“全球汽车制造企业评级系列报告”,这一系列报告对全球各大汽车制造企业向零排放汽车(即纯电动汽车或燃料电池汽车)转型的进展进行了评估。本次最新发布的报告重点聚焦于2024年全球轻型车销量排名前21位的汽车制造企业,采用了10项评定指标,以反映汽车制造企业在车辆尾气零排放化和低碳化转型方面的现状及发展战略。在今年的评级中,我们引入了一项关于应用低碳钢铁(绿色钢铁)的新评定指标,调整了有关电池回收与再利用的评分方法——不再仅依据企业发布的计划声明,而是要依据其实际进展来进行评分。此外,我们还对中国插电式混合动力汽车(PHEV)的实际纯电行驶比例的评估方法进行了调整,以反映最新的研究成果。尽管部分评定指标有所调整,但我们的评估框架仍与此前保持一致,使我们能够持续跟进汽车制造企业从2023年到2024年的电动化转型进展。

图ES1对比了2023年和2024年的评级结果,按制造企业评分值从高到低顺序排列。其中,绿色标记为得分在前三分之一段(66.7-100)的“领先企业”,黄色标记为得分在中三分之一段(33.4-66.6)的“正常转型企业”,红色标记为得分在后三分之一段(0-33.3)的“转型滞后企业”。

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,289.5	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
9355.0	IBV	▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPX	▲	+22.3	+0.63%	1.0950	CHF	▼	-0.003	-0.03%

图ES1 全球汽车制造企业评级 (2023和2024年对比)



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV	▲	+1235	+1.27%	3511.9	SPX	▲	+22.3	+0.63%	1.0950	CHE	▼	-0.003	-0.03%

与2023年相比，大部分制造企业的评分都有所提高。具体而言，共有14家制造企业的评分有所上升，4家有所下降，3家保持不变。从今年的分析结果中，我们梳理总结出以下几点主要发现：

塔塔汽车率先跳出“转型滞后企业”，晋级“正常转型企业”。2024年，塔塔新推出了多款电动车型，丰富了其产品阵容。同时，塔塔及其旗下品牌捷豹路虎也在主要市场加大了电池回收与再利用方面的投入。**现代-起亚**则在今年的评分中跌至“转型滞后企业”，该企业在过去两年间一直处于“正常转型企业”的边缘，部分原因是其尚未公开电池回收与再利用方面的进展。

比亚迪在2024年首次超越同为电动化头部企业的特斯拉，成为全球纯电动汽车销量冠军。从2023年到2024年，比亚迪继续在本报告所覆盖的六大主要汽车市场进行拓展，其纯电动汽车销量增长了25%，纯电动和插电式混合动力汽车的总销量增长了47%。在本期报告中，特斯拉的评分并未发生变化，主要原因是其总销量同比变化不大。

吉利和奇瑞两家在“正常转型企业”中进步突出，成为相较2023年评分提升最显著的企业。2024年，吉利和奇瑞两家企业的零排放汽车等效销量分别增长了13个和10个百分点，同时推出了多款新车型，并已开始将销量重心转向性能更优的新款纯电动车型，从而提升了其纯电动汽车产品的平均性能水平。同样作为“正常转型企业”的通用汽车也在2024年推出了新款纯电动车型，提高了其零排放汽车性能指标评分，对其整体评分提升也起到了重要推动作用。

日本和韩国汽车制造企业的转型进展整体仍相对滞后，但本田和日产已展现出进步。本田在美国市场推出了首款纯电动车型“Prologue”，其销量带动了本田所有纯电动汽车性能评分指标的显著提升。日产则是将其“2030年零排放汽车占比40%”的目标与原先包含传统混合动力汽车的目标相分离，进一步明确了其在零排放汽车发展方面的决心。

表ES1展示了21家汽车制造企业2024年度的完整评级结果，并标记了与2023年结果相比的得分变化情况。在评级过程中，我们将10项评分指标划分为三大转型发展维度：即市场主导地位维度、技术指标维度以及战略愿景维度。每个维度内评分指标的权重是相等的，最终根据三大维度评分的均值计算各汽车制造企业的全方位评级结果。在2024年总评分及每项指标得分中，左侧的数字为2024年的评分，右侧的箭头则表示相较于2023年评分的变化趋势。

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1,1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV	▲	+1235	+1.27%	35119	SPX	▲	+22.3	+0.63%	1,0950	CHE	▼	-0.003	-0.03%

表ES1 2024年全球汽车制造企业评级分数汇总

汽车制造企业	2024年整体情况		市场主导地位		技术指标					战略愿景		
			零排放汽车等效销量占比	车型级别覆盖率	能耗	充电速度	续驶里程	绿色钢铁	电池回收/再利用	零排放汽车发展目标	零排放汽车投资	高管薪酬
特斯拉	领先企业	84	100	46	82 ▼	100	100	20	100	100	100	100
比亚迪		70	75 ▼	76 ▼	65 ▼	25	60 ▼	15	99 ▼	75 ▼	73 ▲	100
吉利	正常转型企业	56 ▲	42 ▲	94 ▲	51 ▲	47 ▲	63 ▲	44	97 ▼	76 ▼	46 ▲	1 ▼
上汽		53 ▲	47 ▲	100	61 ▲	14 ▲	29 ▲	16	84 ▲	71 ▼	63 ▼	0
宝马		52 ▼	19 ▲	54 ▼	70 ▼	51 ▼	87 ▼	78	84 ▼	68 ▼	18 ▲	52 ▼
斯特兰蒂斯		52 ▲	8 ▼	70 ▲	33 ▲	29 ▼	38 ▲	25	97 ▼	100	19 ▲	100
梅赛德斯-奔驰		51 ▼	14 ▼	52 ▲	49 ▼	44 ▲	84 ▲	100	91 ▼	89 ▼	42	12 ▼
大众		46 ▼	10 ▼	59	60 ▼	48 ▼	88 ▲	62	78 ▼	79	23 ▲	8
长安		45 ▲	34 ▲	77 ▼	52 ▲	18 ▲	41 ▲	16	50 ▼	94 ▲	36	0
奇瑞		42 ▲	27 ▲	92 ▲	60 ▲	37 ▲	59 ▲	16	49 ▼	51 ▼	15 ▼	0
通用		40 ▲	6 ▲	17 ▼	75 ▲	51 ▲	94 ▲	53	82 ▲	89 ▲	9 ▼	15 ▼
雷诺		39	9 ▼	72 ▼	49 ▲	21 ▲	36 ▲	25	93 ▼	66 ▼	11	17 ▼
长城		38 ▲	26 ▲	47 ▲	39 ▼	25 ▲	49 ▼	16	99 ▼	88 ▼	6 ▲	0
福特		35 ▲	5 ▲	30	15 ▼	48	85 ▼	72	79 ▼	60 ▼	11	11
塔塔		34 ▲	9 ▲	35 ▲	100	5	45 ▲	0	94 ▲	63 ▼	22 ▲	5 ▲
现代-起亚	转型滞后企业	33 ▼	7	28 ▼	40 ▲	76 ▼	73 ▲	23	61 ▼	53 ▼	24 ▲	0
丰田		29 ▲	2	23 ▼	75 ▲	39 ▲	82	18	68 ▲	48	10 ▲	0
本田		28 ▲	2 ▲	11 ▲	69 ▲	49 ▲	89 ▲	9	36 ▼	60 ▼	20 ▲	5 ▲
日产		23 ▲	4 ▼	29 ▲	16 ▼	24 ▲	37 ▲	27	34 ▲	60 ▲	13 ▲	5
马自达		12 ▲	2	3	8 ▲	21 ▲	10 ▲	45	0	38	13 ▼	0
铃木		9 ▲	0	0	N/A	N/A	N/A	28	0	32	4	0

注：▲表示与2023年相比分数有所提高；▼表示与2023相比分数有所下降。

13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1,1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%	13.32	VIX ▼	-0.04	-1.53%	1,2895	JBP ▼	-0.047	-0.36%	1,1743	EUR ▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	35119	SPX ▲	+22.3	+0.63%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%	93550	IBV ▲	+1235	+1.27%	35119	SPX ▲	+22.3	+0.63%	10950	CHE ▼	-0.003	-0.03%

中国车企在零排放汽车市场中占据主导地位。吉利和上汽两家制造企业的电动汽车销量占比（包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车）已达到了50%，两家企业均提前一年时间实现了其提出的“到2025年电动汽车占比50%”的目标。此外，吉利、上汽、长安、奇瑞和长城在2023年到2024年期间，零排放汽车等效销量均有明显提升（7%-13%），而其他制造商在这项指标方面则要么进展甚微，要么出现了退缩。在零排放汽车车型覆盖率方面，排名前五的制造企业均为中国企业，表明更丰富的零排放汽车产品对其电动汽车的销量增长提供了有力的支撑。中国企业之外，塔塔和本田是仅有的扩展其零排放汽车车型阵容的两家车企。

在零排放汽车性能方面，汽车制造企业普遍取得了进步。在本次进行评级的21家汽车制造企业中，有16家企业的能耗和充电速度指标评分有所提升，17家企业的续航里程指标评分有所提升。通用和本田均推出了高性能的纯电动车型，获得了显著的评分上涨。吉利、长安和奇瑞在原本就多样化的产品线基础上，或进一步对推出了性能表现出众的新车型，或加大力度销售原有高性能车型，也实现了性能方面评分的显著提升。

在本次评级中，此前积极推动生产制造环节向可再生能源转型的制造企业均在新引入的绿色钢铁指标中获得了较高评分。梅赛德斯-奔驰、宝马和大众是绿色钢铁指标高分企业的代表。另外，福特和通用由于在绿色钢铁应用目标和相关措施方面的信息披露更为充分，在这项指标上也表现较为出色。上述五家制造企业均已承诺在2030年底以前在生产制造过程中使用绿色钢铁，将通过设定应用目标或签署采购协议的方式来落实这一承诺。

在零排放汽车战略愿景方面，各家汽车制造企业2024年的表现可谓喜忧参半。日产宣布了独立的零排放汽车发展目标，取得了一定的进展；长安和现代-起亚两家公司也略微提高了其电动汽车发展目标；但福特、塔塔汽车、雷诺旗下品牌达契亚、宝马旗下品牌Mini以及吉利旗下品牌沃尔沃均下调或取消了其零排放汽车发展目标。在所有21家汽车制造企业中，没有任何一家在2024年显著增加零排放汽车相关投资。此外，吉利首次在其公开报告中披露了其将高管薪酬激励与年度减碳目标挂钩发展战略；本田首次将高管薪酬与其车辆的二氧化碳排放指标进行了挂钩；但通用汽车的做法则恰恰相反，从高管长期薪酬激励计划中移除了电动汽车发展考评指标。

最后，虽然不直接涉及评分评级，但我们观察到大多数汽车制造企业若要满足关键法规的管理要求，仍需加快零排放汽车的推广步伐。在主要汽车市场中，目前仅有特斯拉、比亚迪、吉利和上汽达到或超过了即将实施的新法规或政府零排放汽车发展目标下提出的车队平均电动汽车销量占比预期。另外，制造企业对于相关政策法规的态度也能够从另一个侧面体现其零排放汽车转型承诺的真实性。例如，福特在积极发声支持减排法规政策方面表现的较为突出；但斯特兰蒂斯对相关政策法规的公开表态似乎与其雄心勃勃的零排放汽车发展目标不尽相符；而丰田则对相关政策法规表达出了一些反对之声，这也与其在本报告所获得的较低评分保持了一致性。

13.32	VIX	▼	-0.04	-1.53%	12895	JBP	▼	-0.047	-0.36%	1.1743	EUR	▼	-0.003	-0.03%
93550	IBV	▲	+1235	+1.27%	35119	SPX	▲	+22.3	+0.63%	1.0950	CHE	▼	-0.003	-0.03%



icct
国际清洁交通委员会