

从好看到有料 从形似到神似 从积极到较真 ESG报告炼成记



视觉中国图片

“ESG报告披露从‘课外题’逐步变成了‘必答题’，资本市场出现了一股竞相披露ESG报告的风潮。”商道咨询高级合伙人刘涛说，随着《上市公司可持续发展报告指引》逐步深入实施，报告编制工作更加规范，报告参考价值不断提高。上市公司ESG实践也从“叫好不叫座”向着“叫好又叫座”转变，受到越来越多投资者关注。

从追求“好看”到确保“有料”，从“形似”到“神似”，从“积极”到“较真”……多方面变化表明，上市公司主动披露意识和披露质量不断提升，且愈发注重ESG方面的长期承诺和行动。未来，随着上市公司更加积极地践行ESG理念、提升内部管理能力和提高报告编制质量，ESG投资的有效性也将逐渐增强。

● 本报记者 管秀丽 见习记者 熊彦莎

自行编制与“外脑”协助各有千秋

“首先，ESG咨询机构会帮助我们制定计划、搭建信息框架；其次是收集信息、编制报告环节，公司90%以上的部门都会参与相关信息和数据的提供以及报告编制工作；最后是审核、披露环节，报告要提交董事会和公司其他相关部门严格审核。”铜陵有色董秘室负责人王道向中国证券报记者介绍了该公司ESG报告“诞生”全过程。

记者从业内了解到，第三方咨询机构一般在每年10月至11月与上市公司搭建报告编制小组，核心工作是重要议题分析。编制小组通常根据重大会议和行业标准识别当年的重要议题，针对ESG重要性议题设计问卷并发送给公司相关部门逐项回答，问卷内容涉及公司对于重大议题的管理措施和取得成绩等。这类问卷也是ESG评级机构对公司进行评级的重要参考材料。在次年3月至4月的年报发布时段，报告编制小组会在交易所和公司官方平台发布ESG报告，并在这些平台上持续与投资者沟通。沟通工作一般会持续至当年9月，正好衔接新一轮ESG报告撰写工作。

由于ESG报告涉及面广，收集数据工作通常贯穿全年。多位受访人士表示，ESG报告的数据来源包含定性和定量两部分，定性部分主要来自对客户管理层、部门负责人、雇员、社区等利益相关方的访谈以及公司网站、微信公众号、新闻报道等渠道的公开信息。“ESG相关信息往往涉及企业所有职能部门和业务条线，或可延伸至几十乃至数百家公司分子公司，需要公司各层级全面配合、参与。”中诚信绿金副总裁高卫涛介绍。

《指引》的落地实施对披露方提出更高、更精准要求。“《指引》首次明确了对A股上市公司在可持续发展报告编制方面的具

体要求和细则。”德勤中国可持续发展研究院院长谢安表示，具体包括21个主要议题以及详细披露要求。对于A股上市公司而言，需调整并完善其ESG报告内容，包括引入行业特定议题，以确保披露的全面性和适应性。

从编制主体看，一些上市公司选择自行出具ESG报告，一些公司则聘用专业机构协助编制ESG报告。目前国内知名度较高的专业机构包括国新咨询、中诚信绿金、商道咨询等。

“两类编制方式各有千秋。”高卫涛说，公司直接出具的报告更符合公司理念、贴近公司实际运营和管理、相关素材凝练更为精准，但其信息披露质量易受公司ESG重视程度、内部管理人员ESG知识与披露经验影响，披露质量参差不齐。机构出具的报告更加客观、中立，具有专业性，整体编制流程高效规范，符合报告信息披露趋势。“随着《指引》的实施和公司ESG信息披露的重视程度提高，这种差异可能逐渐缩小。”他补充道。

包括铜陵有色在内的多家受访上市公司表示，随着《指引》出台，公司可持续发展相关信息的披露更加规范、标准，无论是公司自行编制报告还是聘请专业机构参与，均实现全流程严格把关。各家公司对ESG报告的态度也从此前追求形式上“好看”，逐步转向内容上“有料”。

ESG实践驱动企业变革

中国证券报记者注意到，不少上市公司聘请专业机构协助编制可持续发展报告，从而不再提高报告质量。这些上市公司追求的不再单纯是信披合规，而是希望引入机构专业服务驱动企业变革，让上市公司ESG实践从“形似”迈向“神似”。

“我们已连续17年披露可持续发展报告。之前一直是公司自己编制报

告。随着监管要求不断提高，以及投资者和利益相关方期望值增加，公司从2022年起开始聘请专业机构协助编制可持续发展报告，进一步提升可持续发展信息披露质量。”王道在接受中国证券报记者采访时表示。

“据了解，目前公司自行编制ESG报告和聘请专业机构协助编制报告的比例约为55:45，后者的占比呈现逐步提升态势。”刘涛说。

“专业服务机构能更加专业、更具前瞻性地把握市场需求和动向，通过独立专业角度，帮助企业完成报告撰写，同时能通过报告驱动企业变革，更好实践可持续发展的目标。”谢安说。

多位业内人士提到，在专业咨询机构助力下，一些企业设立了专门的ESG岗位或部门，明确了高级管理层在ESG管理中的职责，并成立公司层面跨部门的ESG工作组；一些企业开始探索利用数字化技术和信息系统，提升ESG信息收集、分析和披露的质量和效率；一些企业与利益相关方保持定期沟通，收集重要性议题评估、ESG管理方面的意见和建议；还有一些企业通过专业机构提供的ESG咨询服务，提高管理层和员工的ESG管理能力。

毕马威中国ESG报告与鉴证主管合伙人朱文伟也发现，上市公司寻求专业咨询机构支持的目的已不止于ESG信息披露本身。一些公司开始从战略层面审视ESG的价值，比如开展ESG战略规划、识别重要ESG议题、完善ESG管治体系、梳理ESG指标体系、搭建ESG信息系统、设定ESG目标、将ESG绩效融入原本的绩效管理体系，通过实质上的ESG改善来优化ESG信息披露。

“我们发现ESG表现较好的企业财务状况通常更为稳健，这主要由于ESG与企业高质量发展的内在联系使其成为企业转型发展的更好助力，为企业可持续发展提供具体、可操作的参考指导。”中国国新董事会秘书、国新咨询董事长唐玉立此前在接受中国证券报记者采访时说。

多管齐下提升ESG信披质量

有业内人士提到，一些机构、公司在ESG报告编写过程中存在定量信息披露不足，避重就轻、报喜不报忧，信息鉴证水平低等问题。专家表示，在ESG报告编制过程中，定量披露仍待加强，

也要防止作弊、“漂绿”，推动ESG信息披露的外部审计和鉴证。

定量披露仍待加强。朱文伟注意到，虽然有些公司积极披露ESG报告，但内部缺乏必要的基础设施建设，定量数据披露也有待加强。比如，在部分议题的处理上，有的公司仅采用定性描述，缺少定量数据，甚至定性描述也是一些放之四海而皆准的内容。“这可能与一些公司尚未搭建ESG管治体系、ESG指标体系或ESG数据系统有关，这使得各配合部门对ESG信息披露的认识不一，或提供信息不全，或由于人员调整存在口径差异，或受限于一部分信息尚未被纳入信息系统管理，收集和汇总需要占据较多管理资源等。”朱文伟说。

“数据收集处理能力有待提升。”高卫涛坦言，不少上市公司缺乏完善的ESG数据收集流程，在效率低下的同时难以保证准确性，加大公司信息披露风险。谢安表示，《指引》鼓励提高数据收集、核算与分析的信息化、数字化水平，企业可以升级或引入先进的ESG数据管理系统，建立专门ESG数据管理团队来监控数据收集和分析过程，并通过内部培训提升员工对财务和非财务因素分析的能力，充分借鉴国际TCFD（气

候相关财务信息披露工作组）框架工具，或聘请外部机构进行指导和支持。

防止作弊、“漂绿”。在朱文伟看来，“漂绿”“报喜不报忧”是ESG报告编制过程中暴露出的常见问题。“这可能与公司对ESG信息披露的认识有关，可持续发展报告首先是信息披露报告，必须具备真实、准确、完整等特质；其次才可考虑ESG信息披露可能给公司带来塑造较好社会形象、提高声誉等益处，而不应本末倒置。”他分析说。

推动ESG信息披露的外部审计和鉴证。“中国企业的ESG报告采用第三方鉴证的比例相对较低。越来越多监管机构倡议企业进行第三方鉴证，聚焦信息披露的可靠性。企业可以选择具有相关专业资质和经验的第三方验证机构进行ESG报告的审核和验证，以提高报告可信度。”谢安表示。

高卫涛建议，提升ESG第三方鉴证服务水平，制定和推行统一的行业标准，确保鉴证过程有明确的规范可依；加强鉴证人员的专业培训，提高鉴证效率和准确性；通过市场监管确保鉴证活动的透明度和公正性，建立违规处罚机制；创建信任机制，鼓励第三方监督和公众参与，提高市场对鉴证结果的认可度。

航司“减碳”提速 可持续航油商用还需组合拳

● 本报记者 王婧涵 见习记者 郑萃颖

随着民航局《“十四五”民航绿色发展专项规划》要求的完成2025年阶段性指标时间节点逼近，我国民航业减碳进程加速。通过优化航线、更换或改装机型、减轻飞机载重，部分国内航司在吨公里油耗、吨公里二氧化碳排放量上已达到2025年指标要求。

但作为民航业减碳的重要举措，当前我国可持续航空燃料(SAF)的使用还处于试水阶段。高昂的使用成本是限制其大规模商用的最大阻力，而成本的降低需要技术革新、政策激励，以及市场需求带动的规模效应。目前，国内外航司正在大胆尝试，增加SAF使用比例、投资SAF的研发生产。

飞机改装减重效果显著

记者统计发现，除华夏航空和春秋航空外，上市航司均已发布2023年ESG报告。

当前，国内航司普遍通过节油减排、降低用水用电、加注SAF、深化碳资产管理等具体措施降低公司碳排放。

根据上市航司今年发布的2023年ESG报告，通过优化飞行计划高度、控制飞机重量、优化航路航线、推广使用地面电源替代飞机辅助动力装置等节油降碳举措，中国国航累计节油13.1万吨；南方航空累计节油17.51万吨；东方航空累计节油1.7万吨；海航控股累计节油9.5万吨；吉祥航空累计节油2.3万吨。

目前，东方航空、南方航空、吉祥航空吨公里油耗及南方航空、吉祥航空的吨公里二氧化碳排放量均已达到民航局2025年要求。

中国国航上述两项指标尚未达到要

Table with 7 columns: Airline, CO2 Emissions, Fuel Consumption, etc. Data for China Eastern, Eastern Air, Southern Air, Hainan Air, etc.

求。业内人士表示，不同机型受机龄、载重、飞行高度等因素影响油耗会产生一定差异。由于国航机型种类较多，油耗管理也更加复杂。目前，中国国航正通过多种手段监控性能指标，落实飞机基础数据库的建立与管理，减少飞机油耗。

南方航空等航司通过改装机型、降低空气阻力减少飞机燃料需求。资深民航业管理顾问于占福表示，当前，空客A350和波音787等新机型在燃油能效上有显著提升；而在不更换机型的情况下，通过调整飞机餐食数量、不增加无效配重等方式也可以减少油耗。“比如机上杂志，很多人并不看，取消后乘客体验没有太大变化，但几百个座位上的杂志加起来，重量会有所变化。”于占福说。

廉航代表春秋航空虽未公布ESG报告，但其绿色转型举措颇有成效。2024年年初，春秋航空获上海首批“转型金融贷款”。第三方评估机构认为，春秋航空实施的节能降碳措施符合《上海市转型金融目录（试行）》要求的降碳路径，目前吨公里二氧化碳排放

量已达到目录的先进值要求。春秋航空2024年上半年业绩预告显示，预计公司上半年归母净利润12.9亿元-13.4亿元，同比增长54%-60%。作为疫情后国内最先恢复盈利的上市航司，春秋航空降本增效的精细化管理方式为企业盈利提供了帮助。

业内人士表示，在SAF未大范围普及及推广的情况下，春秋航空等低成本航司在当前节能减碳行动中确有优势。

SAF推广成效将成胜负手

相较于飞机降重、节水节电等立竿见影的减碳措施，目前航空业普遍认为，发展SAF才是脱碳的根本路径。多家航司表示，SAF是航空公司绿色转型、实现2050年净零排放的关键，但目前SAF使用仍受限于成本高昂，难以规模化推广。

据国际航空运输协会(IATA)预测，到2050年，航空业65%的碳减排将通过使用SAF来实现。在无需对现有飞行器及航空基础设施进行大幅改动的

基础上，使用SAF将比传统航空燃料减碳80%。

中国航空业也将发展SAF视为未来一段时间完成节能减碳目标的利器。《“十四五”民航绿色发展专项规划》要求，航空公司2020年-2025年累计SAF消费量应达到5万吨。

德勤中国研究报告认为，如果中国航空业与IATA的SAF使用目标保持一致，预计到2030年中国的SAF需求量将达到300万吨/年，2050年中国SAF需求量将进一步达到8600万吨/年。

近年来，国内航司在SAF使用上的探索正在加速。今年7月，川航首次使用SAF执行国际定期客运航班；2023年7月，中国国航为执飞的空客A350加注了10%的SAF，实现国内首次宽体机国产SAF商业载客飞行；2023年，东方航空共有24架次航班加注SAF；吉祥航空2023年首次在一架A321neo机型中混注了SAF，开启SAF降低飞行碳排放的序章。

但目前国内航司的SAF应用仍在起步阶段。多位业内人士表示，SAF推

广有较强的政策导向，由于SAF成本较传统化石基航空燃料成本高出3-5倍，大规模推广的经济条件尚不成熟。

根据IATA预测，2024年SAF产量将增加三倍，达到150万吨，但也仅占2024年全球航空燃料需求的0.53%。

目前中国具备SAF实际产能的企业较少，根据公开资料梳理，主要有中石化、君恒生物、海科化工、嘉澳环保、四川金尚环保等。业内人士透露，这些项目2024年投产的真实产能约为100万吨。

业内公认最成熟的SAF生产技术路线是HEFA（脂肪酸加氢），对应的原料是UCO（餐厨废油）。“即便只有100万吨，中国的产能也可以满足全球的SAF消费需求，关键在于降低成本，政策推动，打开市场需求。”上述业内人士称。

行业呼吁配套政策

东方航空产业投资有限公司投资事业部投资副总裁常睿文表示，如果SAF成本显著降低，将大幅减轻航空公司运营压力，促进SAF更广泛地应用于商业航空。

于占福认为，SAF成本的显著降低需要从原料和技术路线共同探索，现阶段尤其需要研发投入支持。“通过布局上游SAF生产商，航空公司可以在SAF的成本管控上进行财务对冲。”于占福说。据了解，目前中国东方航空公司在探索SAF产业链上的布局。

有限公司。

其次SAF产业发展需要补贴刺激。“当SAF技术取得突破，从原材料到生产的全流程成本降低，缩小与普通航油的成本差距，再加上政府补贴刺激市场需求，可以拉动行业产能提升，产生规模效应，进一步降低成本。”于占福说。

IATA预测，2030年SAF产能将达到5100万吨。航空公司认为，在航空业减碳趋势下，中国发展SAF将获得产业机会。

国泰航空相关负责人告诉记者，由于中国的百姓餐饮习惯和火锅盛行的客观事实，每天产生的废弃油脂数量非常庞大，这有利于实现规模经济。而从电液（PtL）路径看，中国有成本较为低廉的绿电资源，制成绿氢的成本比欧洲等地更低。

“需要主管部门推出综合性的SAF支持政策，缩小SAF对于传统航油的‘绿色溢价’，协调航油掺混和机场等环节，带动SAF产业从上游原料到下游生产，再到终端用户的整体加速，在国际的低碳产业发展过程中占据有利地位。”国泰航空相关负责人表示。

石油公司正在中国加大SAF产业布局。比如，3月，总部位于法国的跨国能源石油公司TotalEnergies与中石化签署框架协议，将在中石化位于中国的炼油厂共同开发SAF生产装置。

常睿文认为，如果SAF生产成本取得突破，将极大促进产业的发展，减少对化石能源的依赖。此外，SAF的生产涉及多种原料和技术路径，也将促进生物合成、电化学、空气捕获等前沿技术在SAF生产中的应用。“SAF的商业应用有助于在全球范围树立中国民航的绿色形象，增强国际竞争力。”常睿文说。