

奇瑞汽车
CHERY AUTO



奇瑞汽车 2025 自然与生物多样性报告

CONTENTS

目录

- 01 关于本报告
- 02 引言：奇瑞汽车的自然共生之道
- 60 附录：TNFD 索引表

治理

- 04 自然治理架构
- 05 自然治理职责
- 07 利益相关方参与

风险和影响管理

- 09 自然定位、评价与评估
- 21 融入企业风险管理

战略

- 23 管理自然风险和机遇
- 28 自然推进行动

目标与指标

- 52 自然相关目标
- 54 自然相关指标



关于本报告

报告简介及编制依据

《奇瑞汽车股份有限公司 2025 年自然与生物多样性报告》（以下简称“本报告”）是奇瑞汽车股份有限公司发布的首份自然与生物多样性相关信息披露报告。本报告主要依据自然相关财务信息披露工作组（Taskforce on Nature-related Financial Disclosures, TNFD¹）发布的《自然相关财务信息披露工作组的建议》（以下简称“TNFD 建议”）以及《自然相关问题识别与评估指南：LEAP 方法》（以下简称“LEAP 方法”）等相关要求和建议，围绕治理、战略、风险和影响管理、指标与目标四大核心支柱进行编制。本报告呈现了奇瑞汽车将自然价值融入战略决策、运营管理与长期愿景的多维度实践，以扎实行动践行人与自然和谐共生的发展理念，旨在联动各界伙伴，共同探索汽车产业与自然双向赋能的可持续发展路径。

报告范围及边界

本报告为年度报告，时间涵盖 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日财务年度（以下简称“报告期”）的工作成果，部分内容涉及以往或未来年份，以增强报告的完整性。本报告覆盖范围与年报范围保持一致，当信息与报告范围不一致时，我们均会在相关内容中作出说明。

信息说明

本报告中，“奇瑞汽车”“公司”“我们”均指奇瑞汽车股份有限公司及其附属公司。奇瑞控股集团有限公司以“奇瑞控股”表示。本报告所引用的数据和信息主要来源于公司正式文件、内部管理制度、统计报告、业务记录及相关职能部门提供的管理资料。除特别说明外，本报告所涉及货币金额均以人民币为记账本位币，所载若干数额及百分比数字已约整，因此若干表格所示总数未必是前述各项数字的总和。

本报告部分内容可能包含前瞻性陈述，相关表述可通过“将会”“预计”“未来”“计划”“目标”等类似词语加以识别。前瞻性陈述存在固有风险和不确定性，本报告中对于风险评估、目标规划等相关内容仅基于报告编制期间公司可获得的信息、合理假设及管理判断，旨在反映公司对未来可能发展情况的合理预期。公司不承担更新或修订本报告中任何前瞻性陈述的义务，亦不对因新信息、未来事件或其他情况导致的预测偏差承担责任。

局限性声明

本报告的 LEAP 分析结果，受外部工具与数据库的客观条件限制，存在一定局限性。局限性包括不同分析工具的地理数据分析精度不同、原始数据库局限性（如生物多样性综合评估工具（IBAT）因不同国家对保护区（PA）和 / 或生物多样性关键区域（KBA）的识别、划分标准应用情况及数据上传情况并不一致而导致部分国家数据完整性较低）。此外，因物种并非均匀分布且种群密度始终呈现动态变化，故数据库分析结果无法替代实地调研结果。

信息管理与披露

公司高度重视自然相关信息的规范化管理，并致力于确保本报告所披露信息的真实性、准确性和完整性。公司持续监测自然相关依赖、影响、风险和机遇对其战略、运营及财务表现的潜在影响，同时进一步加强自然治理框架和自然向好转型的能力。

报告获取

本报告以简体中文与英文两种文字版本发布。在对两种文本的理解上发生歧义时，请以简体中文文本为准。本报告以电子形式发布，可于奇瑞汽车官方网站（www.chery-auto.com 及 www.chery.cn）进行查阅及下载。

联络方式

奇瑞汽车高度重视利益相关方对公司自然和生物多样性保护的意见建议。欢迎读者通过以下方式与我们联系，您的反馈将有助于公司持续提升自然相关信息披露质量和自然管理水平。

公司地址：安徽省芜湖市经济技术开发区长春路 8 号

联系邮箱：sustainability@mychery.com

注：1. 自然相关财务信息披露工作组（Taskforce on Nature-related Financial Disclosures, TNFD）：于 2021 年成立，是一个由市场为主导、以科学为基础、受到政府支持的全球性倡议，其以过去十年市场在气候相关报告方面的经验和气候相关财务信息披露工作组（Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD）成果为基础，借鉴包括国际可持续准则理事会（International Sustainability Standards Board, ISSB）和全球报告倡议组织（Global Reporting Initiative, GRI）的框架和标准，制定并提供风险管理和披露框架，以帮助各组织开始进行自然相关评估和披露并采取相应措施。

引言：奇瑞汽车的自然共生之道

自然是人类社会福祉和经济发展的基础，也是企业创造长期可持续价值的重要依托。根据世界经济论坛（WEF）发布的《2025 年全球风险报告》，生物多样性丧失和生态系统崩溃位列未来十年最严峻的全球风险之一。面对这一挑战，国际社会已开始协同行动。2022 年，《昆明—蒙特利尔全球生物多样性框架》明确提出于 2030 年遏制并扭转自然丧失的全球目标，并于 2050 年实现人与自然和谐共生愿景，为自然保护锚定了全球共同的行动方向。企业作为自然资源的使用者，也是自然环境的重要影响者，将自然相关因素纳入战略决策与经营管理，已成为助力全球自然与生物多样性目标实现的重要方向。

迈向人与自然和谐共生的未来，是汽车产业实现可持续发展的必然要求，也是奇瑞汽车长期坚持的发展方向。近年来，奇瑞汽车在持续关注产品与社会责任的同时，也将目光投向自然与生物多样性保护，致力于成为生物多样性保护的先行者和可持续发展理念的践行者，持续加强生物多样性管治、推动企业发展与自然环境协调共生。奇瑞汽车已发布《生物多样性政策声明》并付诸实施，致力于持续减少自身生产经营与价值链活动对生物多样性和生态系统服务的潜在影响。我们承诺到 2050 年实现对生物多样性的净正面影响（NPI），实现生态效益、

经济效益与社会效益的协同发展。奇瑞汽车已从过往单品牌的分散式探索，迈入全集团、全品牌、全球化的系统行动阶段，并依托与世界自然保护联盟（IUCN）、猎豹保护基金会（CCF）等国际组织的合作，在多个地区围绕重点物种与生态系统持续开展生物多样性保护工作，构建起一幅覆盖全球的生态保护版图。

与此同时，奇瑞汽车已建立自上而下的自然治理架构，依托可持续发展与风险管理机制的协同运作，形成权责清晰的管理体系。为了系统识别与管理自然相关议题，我们参照自然相关财务信息披露工作组（TNFD）框架建议，采用 LEAP 方法展开系统评估。公司从识别企业与自然连接的关键区域入手，并拓展识别与评估自身运营及价值链中的重要自然相关依赖、影响、风险与机遇。我们将自然保护行动贯穿于合规、避免与减少、恢复与再生、技术转型四大维度，推动自然相关管理实践的持续完善。

合规为本，锚定优先区域

奇瑞汽车深知，守护自然始于对相关法规的严格遵守，我们通过建立覆盖全链条的环境管理制度与体系，常态化监测与追踪生态影响。同时，公司聚焦自身运营及供应链中的关键生物多样性敏感点位以

锁定优先保护区域，并从制度筑基到点位施策的系统化行动，为自然保护构筑起第一道防线。2025 年，公司已识别三处优先地点，并制定“一点一策”的优先地点管控方案，因地制宜开展自然保护行动。

避免为先，减少自然影响

奇瑞汽车坚持将减缓对自然环境的影响，贯穿于产品设计、生产运营及价值链管理等关键环节的全过程，旨在持续降低自然资源消耗、污染物排放及生态扰动。我们围绕能源、水资源、废弃物、污染物管理，以及循环经济与自然友好价值链等重点领域，系统提升全链条资源利用效率与回收再利用水平，稳步降低对原生资源的依赖。

恢复为径，重焕自然生机

奇瑞汽车的自然保护行动，不止于减少对自然环境的影响，更致力于主动恢复生态系统、促进自然再生。我们坚持开放协同的自然保护理念，从自身实践出发，携手用户、社区及合作伙伴共同推进生物多样性保护、栖息地恢复以及野生动物救护等行动，并不断拓展自然保护的广度与深度。2025 年，我们的生态保护版图已跨越草原、湿地、海洋与高原，旨在为更多生态场景带来蓬勃生机。

技术为擎，驱动自然转型

奇瑞汽车以技术创新全面推动产品全生命周期的转型，驱动自然生态向更健康、更可持续的方向演进。我们以再生材料替代为突破口，不断提升再生钢、再生铝、再生塑料等材料的应用比例。同时，公司持续推进低噪声技术开发，并通过在探索 06 上搭载“生态越野模式”、在星纪元 ET 上应用智能矩阵大灯等生态友好方案，系统降低产品运行对自然环境的扰动。此外，围绕新能源汽车核心部件，公司持续推进犀牛磷酸铁锂电池、钠离子电池等自然友好技术创新，不断提升产品全生命周期的生态表现。

循自然之道，与未来共生

奇瑞汽车的自然保护实践，不仅是我们实现高质量发展的长期选择，更是我们作为中国自主汽车品牌的中坚力量，推动人与自然和谐共生、助力全球生物多样性保护的重要探索。面向未来，奇瑞汽车将循此而行，持续在避免与减少、恢复与再生，及技术转型维度不断创造自然正向价值，为实现“2050 年与自然和谐共生”的全球愿景贡献奇瑞力量。

治理

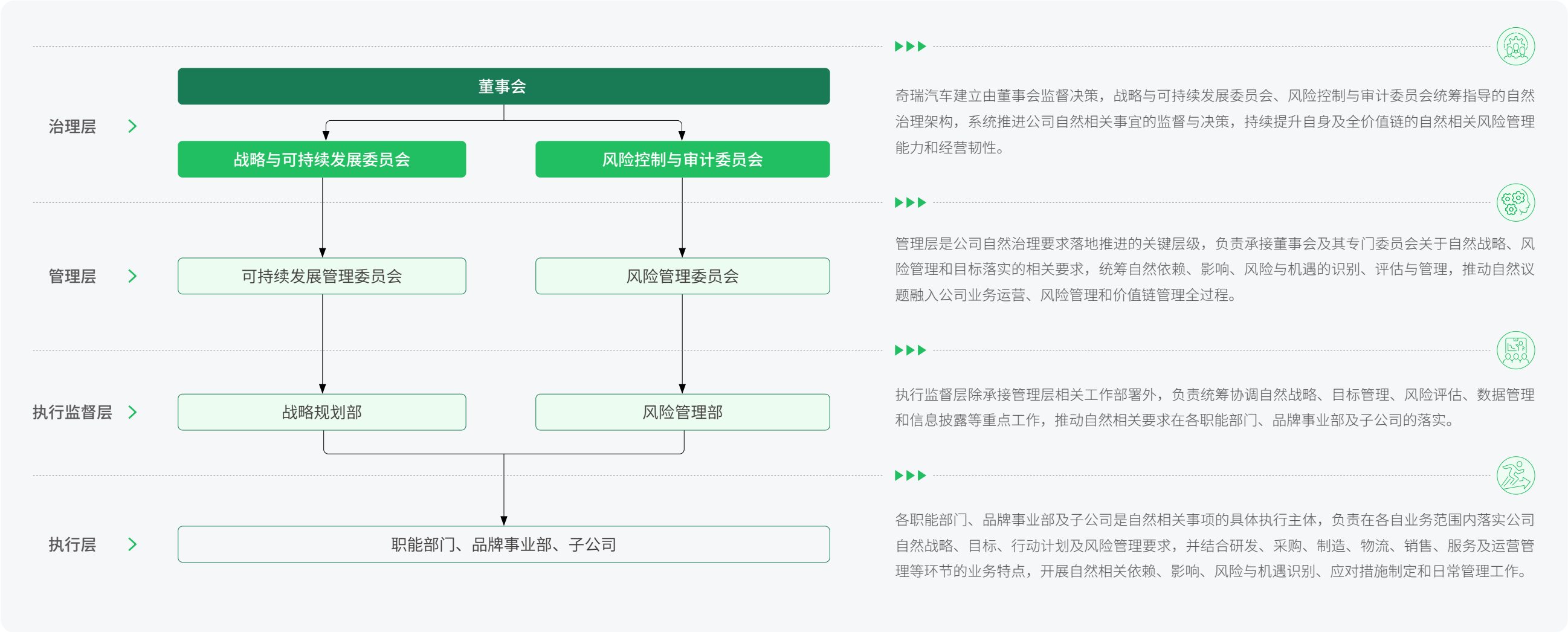
在《昆明 - 蒙特利尔全球生物多样性框架》推动全球自然向好的背景下，自然治理已成为汽车企业降低生态风险、增强供应链韧性和实现可持续发展的重要议题。作为全球化布局的中国汽车企业，奇瑞汽车将生物多样性等自然相关议题融入企业决策与管理过程，建立分工明确的自然治理架构，系统推进自然相关依赖、影响、风险与机遇的识别、评估与管理，并在评估自然依赖与影响的过程中充分纳入利益相关方的意见，切实保障利益相关方权益，确保企业自然与生物多样性保护协同共进。

- 自然治理架构
- 自然治理职责
- 利益相关方参与



自然治理架构

奇瑞汽车通过自上而下的治理方法推进对自然相关风险与机遇的监督与管理，依托可持续发展治理机制与全面风险管理机制的协同运作，形成权责清晰的闭环管理体系，确保自然治理工作的有效推进和落实。



自然治理职责

为推动自然相关议题高效落地，奇瑞汽车围绕自然治理架构，明确各层级监督、统筹、协调与执行职责，形成自上而下传导、跨部门协同推进的自然治理机制。

治理层职责

› 董事会

作为自然相关事项的最高决策机构，审议自然相关战略、政策制度、重大风险与机遇、目标设定、阶段性成果及信息披露内容，并监督各项决议的有效落实。董事会通过定期会议及管理层汇报，了解自然相关依赖与影响，以及其衍生的风险与机遇、监管趋势、目标进展和重点行动等情况，至少每年开展一次对自然依赖、影响、风险和机遇的全面检视并作出决议，推动自然相关议题纳入公司战略规划、重大决策、风险管理及经营决策流程，为公司提升自然韧性、推进生态转型和创造长期价值提供治理保障。

在董事会成员遴选中，我们兼顾专业背景与履职经验的多元性，以支持董事会有效监督自然相关事项。多名董事具备汽车行业背景，并熟悉财务管理和风险控制相关领域，在长期经营实践中形成了对产业发展和战略风险的专业判断。其中，一名独立非执行董事拥有新能源行业从业经验，可为公司审议自然战略、识别重大风险与机遇及推进相关披露提供专业支持。

› 战略与可持续发展委员会

作为董事会下设的自然与可持续发展监督机构，负责统筹指导公司自然战略、自然目标及管理体系建设，监督自然相关依赖、影响、

风险与机遇的识别、评估和推进，并就自然战略方向、目标进展、重点行动及信息披露事项向董事会提出建议。

› 风险控制与审计委员会

作为董事会下设的风险监督机构，负责督导自然相关风险纳入公司全面风险管理及内部控制体系，关注重大自然风险识别、评估、应对、监测及监督评价情况，监督自然风险管理政策制度及管控措施的实施，督导管理层落实风险管理要求，并就自然风险管理体系运行有效性向董事会提出建议。

治理层专业能力建设

公司高度重视自然治理专业能力建设，通过开展政策解读、专题培训及行业趋势交流提升董事会、管理层及相关执行团队对自然议题的理解和判断能力，为各层级有效履行自然治理职责提供支持，并聘请外部专业咨询机构以支持评估公司自然相关依赖、影响、风险与机遇，为更高效地应对自然相关问题提出指导性建议。报告期内，我们面向董事会开展自然相关培训，持续提升董事会对于自然相关风险与机遇的理解与管理能力。



管理层职责

› 可持续发展管理委员会

作为公司自然与 ESG 管理工作的统筹推进机构，负责落实董事会及战略与可持续发展委员会相关要求，组织制定并推进自然战略、管理制度、目标分解、行动计划及信息披露工作。委员会协调各职能部门、品牌事业部及子公司落实自然相关重点事项，推动自然目标融入公司业务运营和价值链管理。

› 风险管理委员会

作为公司全面风险管理的统筹机构，负责推动自然相关风险纳入全面风险管理体系，审议重大自然风险、风险判断标准及应对措施，协调重大风险事件的跨部门应对，并监督相关管控措施落地。委员会结合内外部风险环境变化，定期检视重点风险和新兴风险，推动自然风险管理在公司全面风险管理机制下有效运行。

执行监督层职责

› 战略规划部

作为自然与 ESG 管理的执行监督与协调部门，负责承接可持续发展管理委员会相关决议，统筹推进自然战略规划、目标管理、重点行动、自然数据收集及信息披露工作。战略规划部牵头组织自然相关依赖、影响、风险与机遇识别、评估及应对措施制定，协调相关部门及业务单元落实自然管理要求，并向管理层汇报工作进展。

› 风险管理部

作为公司全面风险管理的执行监督与协调部门，负责将识别出的自然相关风险按照公司风险分级标准纳入公司风险库进行统一管理。风险管理部统筹开展公司级全面风险评估、监测、报告、处置跟踪、风险管理报告编制及管理改进工作，并为战略规划部及其他风险主责部门提供风险管理工具和方法支持。

执行层职责

› 各职能部门、品牌事业部及子公司

各职能部门、品牌事业部及子公司按照公司统一要求报送自然相关风险信息及工作进展，制定并落实相关风险应对策略和管控措施，并接受公司监督、检查和评价。对于涉及跨部门、跨区域或价值链协同的自然相关事项，各执行主体协同应对，推动自然管理要求在业务一线有效落地。



利益相关方参与

奇瑞汽车在推进自然治理体系建设过程中，始终将利益相关方参与视为核心支撑，通过持续沟通与权益保障，充分采纳各方意见与诉求，确保自然相关依赖、影响、风险与机遇的识别、评估与回应的科学、透明、高效，为全价值链自然友好转型凝聚共识、夯实基础。

利益相关方沟通

奇瑞汽车聚焦自然相关议题，邀请政府及监管机构、股东及投资者、客户及消费者、供应商、员工等 12 类利益相关方，每年开展可持续发展重要性议题评估工作。2025 年，经识别评估与董事会审议，在自然相关议题中，负责任供应链和应对气候变化被评估为对经济、环境或社会以及公司财务状况具有重要影响的议题。

生物多样性保护议题虽未被纳入高重要性议题，但结合行业特性对其产生的潜在影响和公司的长期发展目标，我们仍主动承担责任，持续推进相关管理工作。

在本次依据 LEAP 方法开展自然相关问题重要性评估时，我们亦纳入利益相关方的意见，向内部研发、生产、采购、供应链管理等核心职能部门以及纳入评估范围的生产基地和直采核心供应商发放调研问卷，邀请其依据具体业务实践进行评分。此外，公司还与各职能部门及事业部开展访谈，就业务运营过程中遇到的自然相关风险与机遇，了解已开展的具体举措。具体评估过程和结果请见本报告“自然定位、评价与评估”小节。

利益相关方权益保障

企业的生产运营对原住民和当地社区的生产生活可能产生潜在影响。这些群体与自然环境有着深厚的历史、文化和经济联系，其生存对食物、住所和水资源的依赖使其更易受到生态系统退化的冲击。为此，奇瑞汽车主动评估和管理自然相关的依赖、影响、风险与机遇，并就自然相关问题积极与原住民、当地社区和受影响群体及其他利益相关方开展沟通交流以倾听其诉求，及时向董事会与管理层汇报相关情况，保障受影响的利益相关方权益。



公司承诺遵守《国际人权公约》《关于工作中基本原则和权利宣言》《联合国全球契约十项原则》等国际公约中的人权要求，并基于 OECD《负责任商业行为尽职调查指南》《联合国工商企业与人权指导原则》等国际及行业准则，制定《人权政策声明》《供应链 ESG 尽职调查管理程序》及《供应链 ESG 风险识别与评价规则管理办法》，建立覆盖全球自有运营、供应链、承包业务等合作关系的劳工权益管理体系，并构建全价值链的人权尽职调查机制，覆盖自身经营、业务活动过程、供应链及

新业务关系等，对于强迫劳动、使用童工、歧视等潜在人权问题进行定期审查，并对涉及重大人权风险的供应商等合作伙伴采取限期整改或清退处理。针对任何由公司直接或间接引起的侵犯人权的情况，我们实施相应的缓释举措及补救措施，旨在最大程度降低对原住民、当地社区、受影响群体及其他利益相关方的权益影响。

风险和 影响管理

自然生态是支撑产业可持续发展的核心底层资源，汽车产业的业务运营活动、产品全生命周期以及价值链上的各个环节均与其紧密联系。为系统识别这些关联、锚定优先行动方向，我们开展自然相关依赖、影响、风险与机遇的识别与评估，并将自然相关风险与影响管理全面融入企业风险管理体系，以此驱动全价值链向自然友好方向转型，为生态保护行动绘制清晰的路线图。

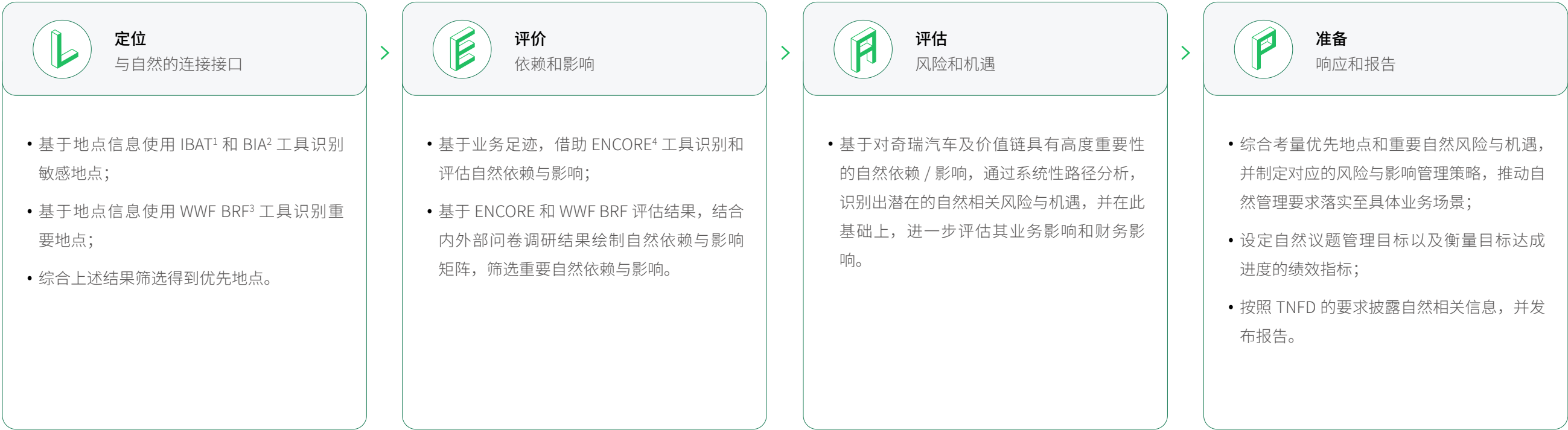
- 自然定位、评价与评估
- 融入企业风险管理



自然定位、评价与评估

奇瑞汽车参照 TNFD 建议，开展 LEAP（定位 - 评价 - 评估 - 准备，Locate-Evaluate-Assess-Prepare）分析，对公司价值链中重要的自然相关依赖、影响、风险与机遇开展定位、评价与评估，为后续履行自然相关责任、落地针对性应对行动筑牢核心基础。

LEAP 分析流程



定位（Locate）：与自然的连接接口

识别企业与自然生态的交互边界，是系统性开展自然相关风险管理的首要前提，也与奇瑞汽车“生态优先，绿色发展”的核心理念高度契合。我们通过梳理和评估自身运营与上游核心供应商所在地，定位优先地点，以厘清奇瑞汽车全球产业网络与自然的连接接口，为后续规划自然向好行动提供指引。

（一）确定覆盖范围

为保障自然相关分析与管理兼具严谨性与可落地性，我们将定位范围聚焦于与自然紧密连接的自身运营与上游核心供应商，共纳入 71 个运营地点，覆盖奇瑞汽车全球核心业务网络的关键节点，划定优先地点空间范围。

奇瑞汽车“LEAP- 定位”分析覆盖点位

■ 自身运营

覆盖支撑全球业务的研发中心、整车基地及厂外区域配送中心（RDC, Regional Distribution Center），共 24 个运营地点

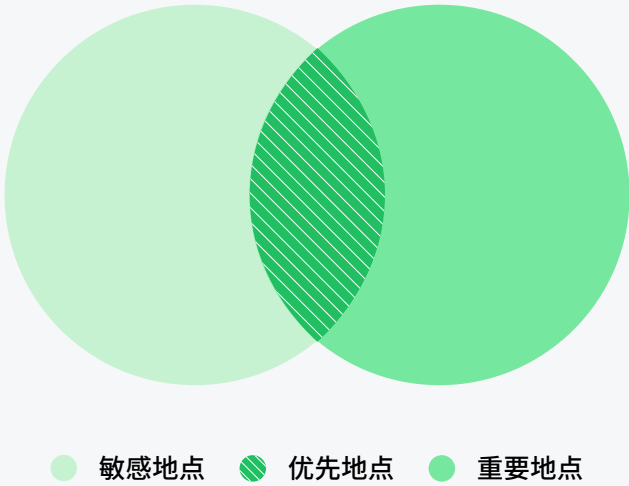
■ 上游供应商

综合所供应产品对整车产品的影响程度、信息可得性与数据质量等维度，筛选出工业材料生产类核心供应商 46 家，对应运营地点共 47 个

（二）确认优先地点

为识别与自然的连接接口，我们首先划定敏感地点¹和重要地点²两类关键区域。其中，敏感地点的识别基于各地点的地理位置(经纬度)，通过 IBAT 和 BIA 工具分析其周边 2 公里和 5 公里缓冲区内的生态系统状况，并结合自然保护地（PA）³、生物多样性关键区域（KBA）⁴及物种威胁消除和恢复（STAR）⁵指标进行综合判定。重要地点的确认则结合业务活动类型，借助 WWF BRF 工具，从物理风险、监管缺失风险以及声誉风险三个维度对所有点位进行等级⁶评估。在此基础上，我们聚焦二者的重叠区域，定位优先地点，推动自然管理从被动应对转向主动识别与前置管控。

优先地点筛选示意图



注：1. 敏感地点：根据 TNFD 建议，其主要指企业自身运营场所或活动区域中，与生态敏感区域重叠或相邻的地点，包括对生物多样性具有重要意义的地区、生态系统高度完整的地区、生态系统完整性迅速下降的地区、物理水高风险地区、提供生态系统服务的重要地区、给原住民、当地社区和利益攸关方带来惠益的重要地区等；在条件允许的情况下，也应尽可能覆盖上下游价值链中的相关区域。

2. 重要地点：根据 TNFD 建议，其主要指企业已识别具有重大自然相关依赖、影响、风险与机遇的运营地点。

3. 自然保护地（PA）：根据 IUCN 定义，自然保护地是“一个明确界定的地理空间，通过法律或其他有效方式获得认可、得到承诺和进行管理，以实现对自然及其所拥有的生态系统服务和文化价值的长期保护。”本报告中的自然保护地数据援引自世界保护地数据库（WDPA）。WDPA 作为全球最全面的海洋和陆地保护区数据库，纳入的保护区范畴包括国家层面（国家或地方级指定或提议的保护区）、Natura 2000（欧洲栖息地和鸟类指令下的欧洲保护区网络）、区域海洋（根据区域海洋公约建立的保护区）、世界遗产等类别。

4. 生物多样性关键区域（KBA）：KBAs 是全球范围内对物种及其栖息地而言最重要的区域，涵盖陆地、淡水和海洋生态系统中对全球生物多样性存续具有重要作用的区域。本报告中的 KBA 数据援引自世界生物多样性关键区域数据库（WDKBA），该数据库由国际鸟盟（BirdLife International）代表关键生物多样性区域伙伴关系（KBA Partnership）管理。

5. 物种威胁消除和恢复（Species Threat Abatement and Restoration, STAR）：基于 IUCN 红色名录数据量化物种威胁消除和恢复行动对降低物种灭绝风险的贡献，包括物种威胁消除评分和物种栖息地恢复评分，被推荐为评估生物多样性重要区域的核心指标。

6. 物理风险、监管缺失风险以及声誉风险等级：在 WWF BRF 中分别由各自的下属风险类别评估结果汇总得出。

奇瑞汽车自然优先地点筛选路径

基于敏感地点与重要地点的分析结果，并结合具体业务实际特征，最终，公司共识别并确定 1 个自身运营优先地点和 2 个供应链优先地点。针对这些优先地点在自然与生态方面的相关行动请详见本报告“战略”章节中“自然推进行动”小节。

敏感地点筛选条件

经评估属于生态敏感地点¹和生物多样性敏感区域²，且整体生物多样性重要性得分为“高”³



重要地点筛选条件

物理风险、声誉风险或监管缺失风险中，任意一项达到高风险等级及以上



奇瑞汽车自然优先地点清单

价值链环节	公司名称	位置	生态敏感地点	生物多样性敏感区域	整体生物多样性重要性得分	物理风险等级	声誉风险等级	监管缺失风险等级
自身运营 - 生产	工厂 1	中国山东省	✓	✓	高			
	供应商 1	中国安徽省	✓	✓	高			
上游 - 直采供应商	供应商 2	中国安徽省	✓	✓	高			

注：供应商具体信息暂不公开，公司计划优先与识别的 2 个供应商就其地点的生物多样性和自然依赖与风险情况进行沟通，并采取恰当措施。

高风险 中等风险 低风险

注：1. 生态敏感地点（Ecologically Sensitive Locations）：下列条件满足其一则为生态敏感地点，1）与 PA 和 / 或 KBA 重叠；2）其物种威胁缓解（STAR Threat Abatement）得分超过 0.01 的全球中值和 / 或其物种恢复（STAR Restoration）得分超过 0.003 的全球中值。
2. 生物多样性敏感区域（Biodiversity Sensitive Areas）：满足以下条件则为生物多样性敏感区域，即与某一保护区（欧盟 Natura 2000 保护区网络、联合国教科文组织世界遗产地及其他保护区）或 KBA 重叠。
3. 整体生物多样性重要性得分（Overall Biodiversity Significance Score）：三项生物多样性重要性衡量标准（PA、KBA、物种威胁缓解与恢复（STAR））中得分最高的即为整体生物多样性重要性得分。

工厂 1

自然保护地（PA）
与生物多样性关键
区域（KBA）

优先地点工厂 1 位于中国山东省，其周边 2 公里和 5 公里缓冲区均不涉及任何 PA，但涵盖 1 个 KBA，即青岛 - 日照沿海湿地与岛屿关键生物多样性区域。该 KBA 为连续的滨海生态带，拥有河口湿地、滨海沙滩、礁石岛屿和海湾等生态系统，是东亚—澳大利西亚候鸟迁飞通道的重要节点。

2 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



5 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



50 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



示例



东方白鹳
(*Ciconia boyciana*, EN)

是鹤形目鹤科鹤属的大型涉禽，栖息于湖泊、水库、池塘等边缘的浅水区或水田中，因繁殖分布区域狭窄，数量稀少，目前已处于全球濒危状态，被列入中国一级重点保护野生动物名录。



白颈鸦
(*Corvus pectoralis*, VU)

常栖息于低山丘陵至山脚平原的树林灌丛中，受农业集约化和农药使用影响呈中等下降趋势，被列入中国“三有动物”。

注：1. 国家一级、二级重点保护野生动物：中国依据《中华人民共和国野生动物保护法》设立的野生动物保护等级，公布于国家林业和草原局、农业农村部 2021 年修订的《国家重点保护野生动物名录》。
2. 三有动物：中国国家林草局依据《中华人民共和国野生动物保护法（2018 修正）》制定的《有重要生态、科学、社会价值的陆生野生动物名录（2023 年）》内的动物。

供应商 1

自然保护地（PA）
与生物多样性关键
区域（KBA）

优先地点供应商 1 位于中国安徽省，其周边 2 公里和 5 公里缓冲区不涉及任何 PA，有 1 个 KBA 即安徽扬子鳄国家级自然保护区，总面积 18,565 公顷，是中国唯一以扬子鳄为保护对象的国家级自然保护区。保护区内生物资源丰富，分布有多类国家一、二级重点保护野生动物，生态保护优先级高。

2 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》保护的动物



5 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》保护的动物



50 公里缓冲区内受威胁物种数量

IUCN 濒危物种



受《中华人民共和国野生动物保护法》保护的动物



示例



扬子鳄
(Alligator sinensis, CR)

中国特有的一种小型鳄类，栖息于河道沿岸低矮、宽阔、肥沃的山谷中的残留湿地和人工林下边缘的低丘陵山谷中的池塘，受人类活动和气候变化影响，其分布区逐渐收缩至长江下游流域，被列入中国一级重点保护野生动物名录。



海南鵲
(Gorsachius magnificus, EN)

栖息于亚热带高山密林中的山沟河谷以及邻近水域的其他地方，中型涉禽，分布于中国安徽、广西、浙江、福建和海南等地，被列入中国一级重点保护野生动物名录。



中华鬃羚
(Capricornis milneedwardsii, VU)

栖息在多岩石的森林和灌丛等密闭的生境中，由于栖息地遭受破坏及常被过度猎杀，种群逐渐濒危，被列入中国二级重点保护野生动物名录。

受威胁物种

供应商 2

自然保护地（PA）
与生物多样性关键
区域（KBA）

优先地点供应商 2 位于中国安徽省，植被类型为亚热带常绿阔叶林，以松树、杉木及毛竹为主，其周边 2 公里和 5 公里缓冲区不涉及任何 PA，但涵盖 1 个 KBA，即龙王山自然保护区，该区域包含峡谷、溪流、原始森林等复合地貌。

2 公里缓冲区内受威胁物种数量



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



5 公里缓冲区内受威胁物种数量



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



50 公里缓冲区内受威胁物种数量



受《中华人民共和国野生动物保护法》
保护的动物



示例



中华穿山甲
(*Manis pentadactyla*, CR)

主要栖息于原始和次生热带森林、石灰岩地区、竹林、阔叶林和针叶林、草地以及农田等地带，是独居动物，已被列入国家重点保护野生动物名录，为国家一级保护动物。



白头鹤
(*Grus monacha*, VU)

分布于欧亚大陆，栖息于河流、湖泊的岸边泥滩、沼泽和芦苇沼泽及湿草地，成对或成家族群活动。湿地丧失和人为活动干扰增强是造成白头鹤种群数量急剧下降的重要原因，已被我国列为国家一级保护动物。

评价（Evaluate）：依赖和影响

奇瑞汽车深刻认识到，企业可持续运营高度依赖自然提供的各类生态系统服务，同时价值链的生产经营活动也不可避免会对自然生态产生一定影响，持续降低自身运营及价值链对自然生态的负面影响，是我们的核心目标之一。我们针对价值链主要环节开展自然依赖与影响识别评估工作，为后续制定科学的自然相关管理策略提供核心依据，推动企业实现与自然和谐共生的可持续发展。

（一）自然依赖与影响初步识别

我们运用 ENCORE 工具，对各价值链环节的经济活动及所属行业进行初步评估，共识别出与公司价值链紧密相关的 9 项自然依赖和 7 项自然影响（均为 ENCORE 工具中重要性等级为中等及以上的项目），从而为后续评估各项依赖与影响的重要性奠定基础。具体结果如下所示：

奇瑞汽车价值链自然依赖因子重要性评价结果

价值链环节	价值链活动	固体废物 污染修复	土壤和 沉积物滞留	水体 净化	洪水 缓解	水资源 供给	风暴 缓解	水流 调节	降雨模式 调节	自然为人类科 研提供的条件
上游 - 直采供应商	基本钢铁的制造									
	橡胶制品的制造									
	塑料制品的制造									
	玻璃和玻璃制品的制造									
	其他化学制品的制造									
	电子元件和电子板的生产									
	电池和蓄电池的制造									
	汽车及其发动机零件和附件的制造									
	软件的发行									
自身运营 - 研发	技术测试和分析									
自身运营 - 生产	汽车的制造									
	汽车车身的制造									
自身运营 - 储存	储存和入库									
下游 - 销售	汽车销售									
下游 - 使用	汽车的修理与保养									
	专门商店中汽车燃料的零售									

VH- 极高

H- 高

M- 中

L- 低

VL- 极低

ND- 无数据

N/A- 不涉及

奇瑞汽车价值链自然影响因子重要性评价结果

价值链环节	价值链活动	干扰 (例如噪声、光线)	温室气体 排放	非温室气体空气污染物 的排放量	向土壤和水体排放的 有毒污染物	固体废物的 产生和释放	土地 利用面积	水资源的 使用量
上游 - 直采供应商	基本钢铁的制造	VH	H	H	VH	M	VL	M
	橡胶制品的制造	M	M	M	M	M	VL	VL
	塑料制品的制造	M	M	M	VH	M	VL	VL
	玻璃和玻璃制品的制造	M	M	M	ND	M	VL	M
	其他化学制品的制造	VH	M	M	VH	M	VL	M
	电子元件和电子板的生产	M	VL	VL	H	VL	VL	VL
	电池和蓄电池的制造	M	VL	VL	H	VL	VL	VL
	汽车及其发动机零件和附件的制造	M	VL	VL	M	VL	VL	VL
	软件的发行	VL	VL	VL	VL	VL	M	VL
自身运营 - 研发	技术测试和分析	VL	VL	VL	VL	VL	M	VL
自身运营 - 生产	汽车的制造	VH	VL	VL	M	VL	VL	VL
	汽车车身的制造	VL	VL	VL	M	VL	VL	VL
自身运营 - 储存	储存和入库	VL	M	VL	VL	VL	VL	VL
下游 - 销售	汽车销售	VL	M	VL	VL	VL	VL	M
下游 - 使用	汽车的修理与保养	ND	ND	VL	M	VL	VL	M
	专门商店中汽车燃料的零售	VL	M	M	M	VL	VL	M

(二) 自然依赖与影响重要程度分析

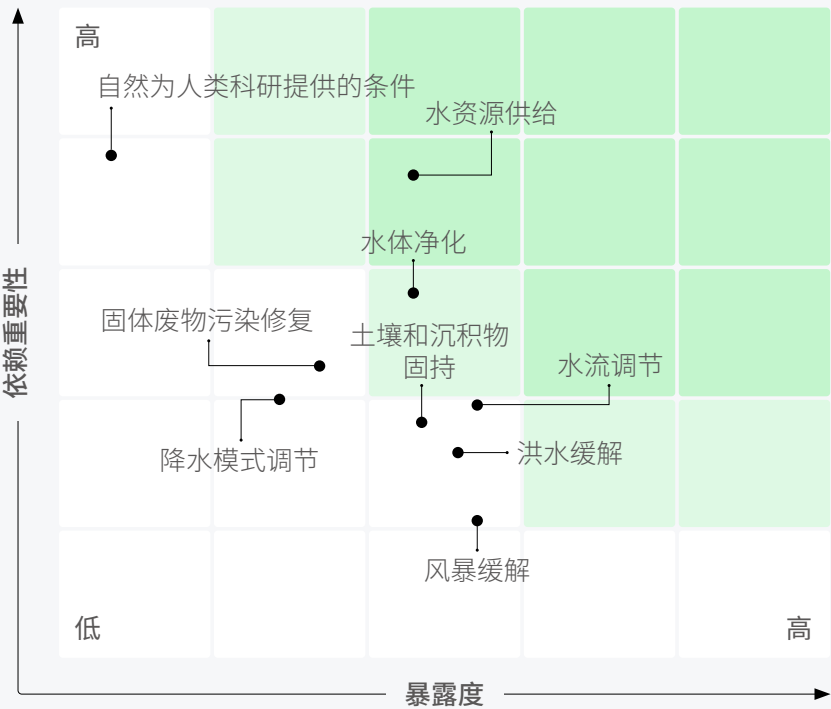
基于自然依赖与影响的识别结果，我们通过“暴露度”“重要性”双维度评价其重要程度，为后续制定针对性的自然相关管理策略提供依据。

“暴露度”评价方面，我们综合 ENCORE 与 WWF 工具对相关行业在自然依赖与影响方面的暴露度分析结果，为各影响与依赖因子赋分，客观反映价值链不同环节与自然的交互强度。

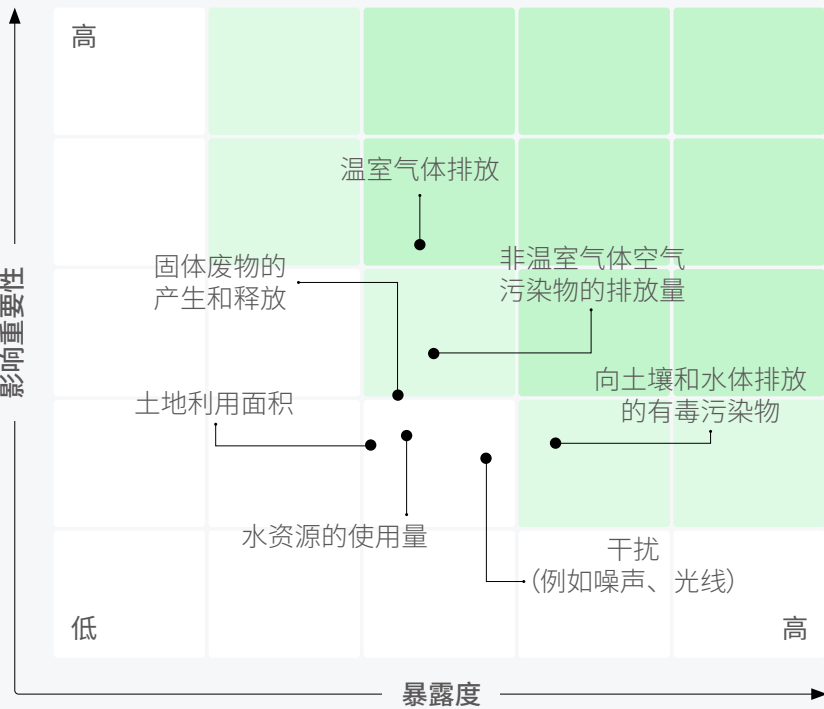
“重要性”评价方面，我们面向内部研发、生产、采购、供应链管理等核心职能部门，以及纳入评估范围的生产基地和直采核心供应商相关负责人发放调研问卷，邀请受访者结合业务实践，从规模、覆盖范围两个维度对自然依赖项的重要性打分，从规模、覆盖范围、影响不可补救性三个维度对自然影响项的重要性打分，本次调研共回收有效问卷 115 份。

根据各自然影响与依赖的“暴露度”和“重要性”评价结果，结合公司整体风险管理的风险偏好，绘制自然依赖 / 影响矩阵。奇瑞汽车自身运营及供应链的自然依赖与影响矩阵如下图所示：

自然依赖矩阵



自然影响矩阵



低度 中度 高度

我们基于自然依赖与影响矩阵，结合奇瑞汽车业务实际，对重要自然依赖和影响清单进行校准。其中，“自然依赖 - 自然为人类科研提供的条件”所提供的自然环境资源与公司研发测试和技术迭代等核心环节高度相关，因此将其纳入重要的自然依赖范围。最终，在价值链（含自身运营）中识别出 3 项重要自然依赖与 4 项重要自然影响，为奇瑞汽车推动价值链协同践行自然友好发展提供了清晰的行动框架。



重要自然依赖	水资源供给	指生态系统通过水流调节、水体净化及其他相关服务的综合作用，向使用者提供适宜品质水源，以满足企业生产运营的用水需求。
	水体净化	指生态系统通过其组成部分分解或去除营养物质及其他污染物，以恢复和维护地表水与地下水体的正常化学状态，从而减轻污染物对人类使用或健康所造成的有害影响。
	自然为人类科研提供的条件	指生态系统以真实自然环境为人类科学研究提供天然实验资源与条件，企业借助这些条件，在产品研发中开展可靠性、耐久性及环境适应性等关键性能测试。
重要自然影响	温室气体排放	企业的生产制造活动可能因大量使用化石能源或工业化学反应而直接或间接地排放大量温室气体（GHG），包括二氧化碳（CO ₂ ）、甲烷（CH ₄ ）、氧化亚氮（N ₂ O）、六氟化硫（SF ₆ ）等。若未恰当管控，其会加速温室效应及气候变化，并造成海平面上升、极端天气等情况，威胁人类及其他生物的生存。
	非温室气体大气污染物的排放	企业生产制造活动中会排放非温室气体空气污染物，包括挥发性有机化合物（VOCs）、氮氧化物（NOx）、二氧化硫（SO ₂ ）、PM2.5 等。若未恰当管控，其将降低大气质量，并可能导致酸雨、毒性粉尘挥发、臭氧污染等环境事件。
	向土壤和水体排放的有毒污染物	企业生产活动所使用的化学品中可能含有重金属、微塑料、有机物、酸类等有毒物质。若泄漏至土壤、水体中，将直接危害生物健康和生态系统功能，亦可通过食物链逐级向上传导，并对链上生物的健康造成危害。
	固体废物的产生和释放	企业相关活动会产生并排放固体废物，包括一般固体废物及危险废物等。若未恰当管控，固体废物中的有害物质可能进入和破坏生态系统，危害生物健康，并可能通过食物链累积传递，对生物多样性和人类健康造成长期威胁。

评估（Assess）：风险和机遇

基于已识别的重要自然依赖与影响，结合自然状态变化的驱动因素，公司深入探究依赖与影响向风险与机遇的传导路径，系统梳理自身运营及上下游业务活动中的潜在自然风险与机遇。参考 TNFD 建议，在自然风险方面，我们逐一考量急性与慢性物理风险，以及政策、责任、市场、技术、声誉等转型风险；在自然机遇方面，考量生态系统保护、恢复和再生、声誉资本、自然资源的可持续利用、资源效率，以及市场与产品和服务。

重要自然依赖		主要依赖路径	相关风险 / 机遇
 D1 水资源供给	资源使用 / 补充	- 企业的取用水依赖于植被和土壤的蓄水保水、水流调节等服务。若持续超负荷取用，其周边自然状态可能逐步退化 R1 ➡ - 自然可用水量下降导致供水紧张，将推动企业升级节水工艺与循环系统 R6、O2 ➡	物理风险 慢性风险 R1 水资源枯竭或供应不稳定 慢性风险 R2 空气、土壤、水体质量下降，污染难以清除
 D2 水体净化	污染 / 污染清除	- 生产经营排放的废水依赖湿地与河流的自然净化功能，若污染负荷超出水体自净上限将导致水质退化，净化功能减弱 R2 ➡ - 水体净化功能减弱趋势促进企业系统开展自然生态保护管理 O1 ➡	转型风险 技术 R6 节能节水减排生产技术落后同业 市场 R7 技术路线偏离或停滞，研发受阻
 D3 自然为人类科研提供的条件	土地 / 淡水 / 海洋 用途变化	- 企业研发测试活动依赖生态系统提供的自然环境条件。生境和栖息地退化，可能导致企业参照基准失真、仿生模型失效，影响研发效率与成果可靠性 R7 ➡ - 企业研发测试活动依赖生态系统提供的自然环境条件。当生境与栖息地退化，企业将主动监测研究环境变化，并开展自然与生物多样性保护管理 O1、O4 ➡	机遇 生态系统保护、恢复和再生、声誉资本 O1 开展自然与生物多样性保护的管理与实践，树立良好品牌形象 资源效率 O2 改进生产工艺，提高资源使用效率 市场、产品和服务 O4 开发和 / 或增加创新技术及产品

重要自然影响		主要影响路径		相关风险 / 机遇
 I2 非温室气体空气 污染物的排放量	污染 / 污染清除	>	- 生产排放的二氧化硫、氮氧化物等废气污染物，直接作用于大气环境，超出大气扩散与净化容量，导致污染物在空气中快速累积，加剧区域酸沉降与颗粒物污染 R4、R2 ➡ - 生产排放二氧化硫、氮氧化物等废气污染物，经大气沉降作用由空气进入土壤和水体，长期持续输入超出环境自净容量，导致土壤酸化、水体富营养化等质量退化 R2 ➡ - 废气污染物超标和区域空气恶化将引发媒体曝光、公众问责以及当地政府和监管机构关注 R8、R5 ➡	物理风险
	污染 / 污染清除	>	- 生产排放重金属、持久性有机污染物等有毒有害物质进入土壤水体，其排放量可能超出环境的降解与稀释容量 R2 ➡ - 有毒有害物质进入土壤水体导致周边生态系统损害，引发媒体曝光、公众问责和当地政府和监管机构关注 R8、R5 ➡ - 有毒污染物排放带来的土壤和水体退化压力，促进企业采用绿色材料替代，从源头消除有毒有害排放 O3 ➡	慢性风险
	污染 / 污染清除	>	- 固体废物持续产生并进入填埋场，大量占用土地空间，超出区域消纳容量 R3 ➡ - 固体废物露天堆放与填埋，渗滤液及扬尘等经雨水冲刷与风力扩散进入周边环境 R2 ➡ - 固体废物违规倾倒或泄漏，加剧土地占用与环境污染，将引发媒体曝光、公众问责以及当地政府和监管机构关注 R8、R5 ➡	慢性风险
 I4 固体废物的 产生和释放	资源使用 / 补充	>	固体废物持续产生占用大量资源与土地，促进企业采用绿色材料替代，从源头削减废物 O3 ➡	慢性风险
				急性风险
				转型风险
				政策、责任
				声誉
				机遇
				自然资源的可持续利用

注：1. D：依赖 Dependence；I：影响 Impact；R：风险 Risk；O：机遇 Opportunity。
2. 重要自然影响“温室气体排放影响”的传导路径以及对应相关风险和机遇请见《奇瑞汽车 2025 年度气候相关信息披露报告》。

融入企业风险管理

奇瑞汽车以《全面风险管理制度》《风险识别与评估管理规定》及《重大风险事件报告与处置管理规定》等制度文件为基础，明确风险管理组织架构、职责分工及管理要求，并通过建立风险管理三道防线，形成风险识别、评估、应对全流程闭环管理体系，实现风险管控与战略决策、日常经营的深度融合。

我们将自然相关事项融入到公司全面风险管理体系当中，并通过 LEAP 分析系统梳理自然相关的依赖、影响、风险与机遇，落实针对性的管理措施，以降低其对公司业务、运营及财务等各方面的潜在影响。此外，我们将自然相关风险管理纳入风险管理监督与评价体系，对相关单位风险识别、应对措施、监测预警、信息报告及整改落实情况进行评价，评价结果挂钩相关责任人的绩效考核和薪酬激励，压实管理责任。

奇瑞汽车风险管理三道防线



战略

奇瑞汽车已将自然风险与机遇的管理逐步纳入企业战略决策体系。我们持续缓解与管控自然相关风险，主动把握自然相关机遇，携手利益相关方共同推进生物多样性保护与生态系统的可持续管理，为人与自然和谐共生的长远目标筑牢根基。

- 管理自然风险和机遇
- 自然推进行动



管理自然风险和机遇

基于对自然相关依赖与影响的评估分析，公司梳理出 12 项与公司关联度高的自然风险 / 机遇。我们从价值链环节、时间跨度、业务与财务等维度，细化评估这些风险与机遇对公司带来的潜在影响，并通过合规体系建设、资源使用效率优化、生态修复强化及低碳技术投入等针对性措施进行管控，在有效应对自然相关风险的同时，充分把握自然向好转型的发展机遇，推动企业经营效益与自然生态保护协同共进。

风险 / 机遇类型	自然风险 / 机遇	风险 / 机遇描述	涉及价值链	时间维度 ¹	业务影响	财务影响	应对措施
物理风险 慢性风险	R1：水资源枯竭或供应不稳定	区域水资源枯竭，并且由于超采地下水导致水位下降，供水不稳定风险攀升，使企业面临日益严峻的缺水困境。	自身运营 供应链		- 自身运营和供应链生产运营过程中用水量受限，生产中断，生产地点被迫转移 - 用水成本上涨、水资源税费增加 - 供应商为降低成本，而采用不达标的水资源且未进行恰当处置，导致原材料质量下降	营业收入下降 运营成本上升	- 建立节水管理组织架构，制定并实施节水管理制度并设立严格明确的水资源指标与目标 - 通过节水器具应用、工艺优化、废水回用等多元节水措施，降低水资源消耗 - 建设智能用水检测系统，对整车厂及车间进行实时用水监控，提高用水效率 - 将供应商水资源管理纳入供应商 ESG 风险识别与评估，并提供线上改进支持方案 - 组织供应商开展水资源相关风险应对培训，提升供应链整体意识与能力 > 详见 “水资源管理” 小节

注：1. 时间维度定义：短期为 1-5 年，中期为 6-15 年，长期为 15 年以上。

风险 / 机遇类型	自然风险 / 机遇	风险 / 机遇描述	涉及价值链	时间维度 ¹	业务影响	财务影响	应对措施
物理风险慢性风险	R2：空气、土壤、 水体质量下降， 污染难以清除	若区域空气、土壤、 水体中的污染物累积 并难以清除，导致企 业处于高污染外部环 境之中。	自身运营 供应链		• 废气、废水以及固体废弃物处理成本增加 • 供应商所在区域污染严控，原材料交付延迟或供应中断	营业收入下降 运营成本上升	• 建立 ISO 14001 环境管理体系运行机制，多个整车基地通过体系认证 • 制定废水、废气、有害物质等环保制度文件，明确污染物排放目标 • 开展工艺优化与技术升级，降低大气污染物排放，提升废气净化效率 • 推进污水处理工艺升级，保障废水合规排放 • 实施技术升级等措施，推进危险废弃物减量，严格管控有害物质排放 • 将供应商污染防治与排放物管理纳入供应商 ESG 风险识别与评估，并提供线上改进支持方案 • 组织供应商开展污染防治与排放物管理相关风险应对培训，提升供应链整体意识与能力 ➤ 详见 “生态环保合规” “排放物与废弃物管理” 小节
	R3：可用于填埋 / 堆放废物的土 地空间不足	若区域废物填埋 / 堆 放空间不足，废物处 置机构消纳能力受阻， 导致企业废物处置的 效率降低。	自身运营		• 厂区内废物处置不及时导致生产经营空间被占用 • 采用价格更高的替代方式以处置废物 • 废物堆积引发恶臭、渗滤液泄漏等引发二次污染	运营成本上升	• 制定固体废弃物管理制度，推进一般废弃物分类收集与再利用 • 实施技术升级，减少废弃物填埋体积，提升资源化率 • 建设报废汽车回收与零部件再制造体系，推广循环包装，系统推进废弃物循环再生 ➤ 详见 “排放物与废弃物管理” “循环经济” 小节

风险 / 机遇类型		自然风险 / 机遇	风险 / 机遇描述	涉及价值链	时间维度 ¹	业务影响	财务影响	应对措施
物理风险	急性风险	R4：酸雨、雾霾等负面环境事件	酸雨、雾霾等负面环境事件的发生频率与严重程度加剧，使企业暴露于污染环境。	自身运营 供应链		- 重污染天应急停产，产能利用率下降 - 受重污染天影响，供应商停产或封路限行，导致原材料交付延迟、物流运输效率降低或运输中断	营业收入下降 运营成本上升	- 建立自然灾害应急响应机制，提前调整排产计划，并定期开展应急演练 - 搭建气候风险预警平台，实现按风险等级与地区特点分级推送预警信息，协调提前备货与运输 - 将供应商所在区域环境风险及应急能力纳入供应商风险识别与评估，并提供线上改进支持方案 - 组织供应商开展污染防治相关风险应对培训，提升供应链整体意识与能力
	政策责任	R5：环境相关监管要求趋严，面临更加严格的排放标准和处罚	政府监管趋严导致污染物排放标准收紧，并限制废弃物填埋，企业面临排放标准升级与处罚力度加大的局面。	自身运营 供应链		- 废气、废水及固体废弃物处理要求提高，处理成本增加 - 处理不当而导致的超标排放，可能导致政府责令停工停产，并面临环境污染处罚 - 供应商因排放不达标被关停，导致原材料交付延迟或供应中断 - 废物处置不及时导致生产经营空间被占用	营业收入下降 运营成本上升 融资受挫	- 搭建 ESG 四级治理架构，逐步布局并强化对生物多样性风险与机遇的监督及管理 - 建立公司级法规管理机制，形成法规扫描、解读与整改转化的三级协作体系，完成关键 ESG 法规解读 - 组织供应商开展 ESG 相关风险应对培训，提升供应链整体意识与能力
转型风险		R6：节能节水减排生产技术落后同业	节能节水减排技术落后，单位产出资源消耗与排放强度较高，在行业绿色转型中处于被动落后局面。	自身运营		- 能耗水耗远超同业，生产成本缺乏竞争力 - 排放强度高，被纳入重点监管，限产风险加大	营业收入下降 运营成本上升 融资受挫	- 建立 ISO 50001 能源管理体系运行机制，多个整车基地通过体系认证 - 推进可再生能源建设，提升设备能效与工艺水平，降低能耗强度，提升能源使用效率 - 建设智慧能源管理平台，实现对能源及水资源利用的动态监控与精细管理 ➤ 详见 “能源管理” 小节

风险 / 机遇类型	自然风险 / 机遇	风险 / 机遇描述	涉及价值链	时间维度 ¹	业务影响	财务影响	应对措施
转型风险	市场	R7：技术路线偏离或停滞，研发受阻 若企业未能将自然资本管理有效融入技术创新体系，导致产品在应对生态约束、政策变化和市场转型时缺乏适应性与韧性。	自身运营 价值链下游		- 技术路线和研发成果不符合生态政策监管趋势与市场偏好，可能面临合规风险和市场流失 - 研发测试依赖的自然条件退化，测试周期延长或中断，研发成果可靠性下降 - 研发周期延长，创新停滞导致产品迭代缓慢，市场竞争力下降	营业收入下降 运营成本上升 融资受挫	- 跟踪生态政策与市场趋势方向，及时调整技术路线，确保研发方向与监管要求及市场需求同步 - 加强与客户及科研机构的协同研发，并基于自然条件的动态监测灵活调整研发计划，加速创新成果的落地转化
	声誉	R8：环境事件对企业声誉造成负面影响 企业环境违规事件，将其陷于舆论及信任危机，对企业声誉产生负面影响。	自身运营 供应链 价值链下游		- 周边居民投诉甚至诉讼，导致赔偿或应诉 - 引发负面新闻报道，导致声誉受损 - 停工停产，并面临环境污染处罚 - 受供应商等合作伙伴声誉风险影响，企业主动终止或减少合作，增加管理成本 - 产品市场竞争力下降	营业收入下降 运营成本上升 融资受挫	- 制定《危机公关管理规范》，成立专项管理小组，完善舆情应对与处置机制 - 建立安全环保监察体系，并制定《应急准备和响应控制程序》，通过事前预防、事中控制与事后应急的全流程管理，有效降低污染事件发生风险，并将潜在环境影响及对企业声誉的损害控制在最小范围 - 加强与投资者及消费者的沟通，持续提升企业环境治理的透明度 - 强化供应链环境风险尽职调查，有效防范潜在合规风险 ➤ 详见 “自然友好供应链建设” 小节

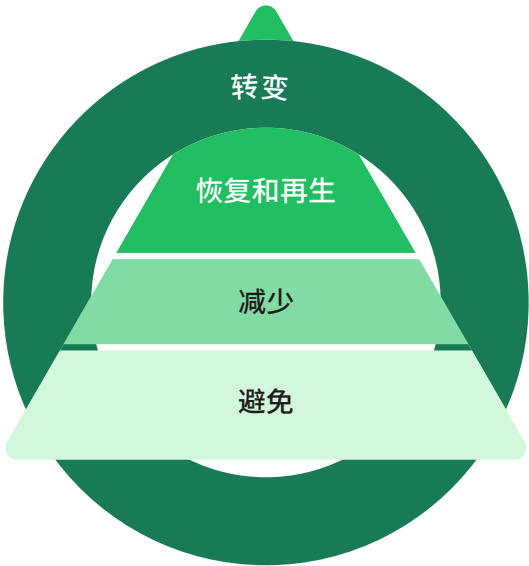
风险 / 机遇类型	自然风险 / 机遇	风险 / 机遇描述	涉及价值链	时间维度 ¹	业务影响	财务影响	应对措施
机遇	生态系统保护、恢复和再生声誉资本	O1：开展自然与生物多样性保护的管理与实践，树立良好品牌形象 主动支持或发起湿地和森林保护与恢复行动，并开展野生动植物保护行动等，树立良好品牌形象，赢得市场与利益相关方认可。	自身运营 价值链下游		- 企业声誉提升，产品市场竞争力提高 - 消费者 / 客户更青睐自然友好的企业，市场占有率持续扩大	营业收入上升 融资成本降低	- 制定《生物多样性政策声明》，明确保护原则与管理目标，推动生物多样性保护工作系统化开展 - 联合基金会等合作伙伴及车主，共同开展自然保护项目 ➤ 详见“恢复与再生：恢复生态系统”小节
	资源效率	O2：改进生产工艺，提高资源使用效率 升级工艺设备，以更少的资源投入创造更多产出，实现降本增效与绿色竞争力提升。	自身运营 供应链		- 生产效率提升 - 废弃物与排放减少，环保合规压力减轻 - 供应商受带动而改进工艺，原材料品质与稳定性提升	运营成本下降 营业收入上升	- 提升设备能效，减少关键工序工艺能耗，提高能源使用效率 - 开展水资源循环利用，提升水资源循环利用率 - 推进废弃物循环再生与循环包装应用，提高物料资源化利用水平 ➤ 详见“水资源管理”“能源管理”“循环经济”小节
	自然资源的可持续利用	O3：使用可回收、可循环、可降解的材料 使用可回收、可循环、可降解材料替代传统材料，契合绿色消费趋势，抢占循环经济市场先机。	自身运营 供应链		- 原材料采购成本和废弃物处理成本降低 - 促进废物回收与再利用，减少填埋占地和资源浪费 - 推动供应商扩大可回收材料业务布局	运营成本下降	- 推广应用再生钢、再生铝、再生塑料等可回收材料，并逐步提升使用比例 - 开发应用生物基材料，替代传统石油基等不可再生材料 - 推行多项闭环回收项目，将回收资源再制造为汽车零部件，实现“Car to Car”循环 ➤ 详见“自然友好材料”小节
	市场产品和服务	O4：开发和 / 或增加创新技术及产品 企业将自然因素纳入创新战略，通过技术突破和产品升级，将生态保护转化为商业价值。	自身运营 价值链下游		- 生态技术突破带来产品性能升级，环境和政策适应性增强，核心竞争力增强 - 将自然因素融入研发，催生差异化创新成果，拓宽产品应用场景，市场覆盖范围扩大 - 生态创新理念提升品牌形象，消费者认可度提升	营业收入上升	- 聚焦再生材料、极致能效、新能源专项和生态设计四大领域，推进产品自然友好研发 - 引进环保材料，开发生物基、可循环材料，提升产品绿色属性 - 深化新能源汽车市场合作与创新，强化前沿技术攻关与成果转化 - 设计生态友好模式，降低产品对自然环境的干扰 ➤ 详见“转变：推进自然转型”小节

自然推进行动

伴随可持续发展理念不断深化，奇瑞汽车持续拓展企业责任边界，在关注产品与社会责任的同时，将生态保护融入企业可持续发展的价值内核。我们基于长期的生态保护实践，已逐步形成全集团、全品牌、全球化布局的自然保护行动体系。同时，依托与 IUCN、CCF 等国际专业组织的合作，公司围绕不同区域生态特点开展多样化保护行动，相关实践已覆盖亚洲、非洲、欧洲和大洋洲等多个区域，涵盖珍稀与野生物种保护、栖息地恢复及生态系统修复等多维方向。在亚洲，我们聚焦珍稀物种保护与关键生态系统恢复，维护区域生物多样性与生态系统健康；在非洲与大洋洲，我们开展野生动物保护及栖息地维护行动，助力改善重点物种的生存与繁衍条件；在欧洲，我们参与生态修复与生态保护实践，促进受损生态系统恢复。未来，奇瑞汽车将以遍布全球的生态足迹为基石，将生物多样性保护与生态系统恢复深度融入企业发展旅程，携手全球伙伴共筑人与自然和谐共生的绿色未来，让每一次出行成为守护地球家园的承诺与行动。



从区域实践到全球布局，从单一行动到系统治理，奇瑞汽车正将生态保护从“点状发力”升级为“链式驱动”。为此，我们系统推进全价值链的自然向好行动。奇瑞汽车以 SBTN AR3T¹ 行动框架（避免、减少、恢复、再生、转变）为指导守护生态防线，立足避免与减少、恢复与再生、转变路径，系统开展从避免到转变的自然推进行动，持续优化应对战略，将自然风险与机遇转化为可持续增长的新动能，保障公司业务稳健运营与长期价值创造。



避免

从源头防止负面影响的发生；彻底消除负面影响

减少

将无法消除的负面影响最小化

恢复

启动或加速生态系统在健康、完整性和可持续性方面的恢复，侧重于实现状态的永久性改变

再生

在现有土地、海洋、淡水利用方式中采取行动，以增强生态系统或其组成部分的生物物理功能和 / 或生态生产力

转变

采取行动促成系统层面的变革，如通过技术、经济、制度和社会因素以及潜在价值观和行为的转变，改变导致自然丧失的驱动因素

奇瑞汽车行动

我们从能源管理、水资源管理、排放物与废弃物管理、循环经济、自然友好供应链建设入手，通过制度与技术双控，主动规避对自然的潜在干扰，同时在不可避免的环节持续压缩影响规模与强度，力求将对自然的潜在影响降至最低。

我们从自身做起，继而带动用户加入，再携手全球社会力量，共同开展珍稀与野生动物保护、栖息地保护等生态保护活动，促进自然环境的恢复与再生。

我们积极研发自然友好产品，开发自然友好材料、性能与功能，并建设虚拟与共享实验室，减少对自然的扰动，以技术的转变，从源头上减少运营活动对自然产生的潜在压力。

注：1. SBTN AR3T: 科学目标网络 (Science Based Targets Network, SBTN) 是由全球 45 家以上领先组织共同构建的合作网络，旨在帮助企业 and 城市通过设立基于科学的自然目标，系统性地减轻自身对自然环境的负面影响。AR3T 是 SBTN 提出的缓解层级行动框架，包括避免 (Avoid)、减少 (Reduce)、恢复 (Restore)、再生 (Regenerate) 与转变 (Transform) 五个递进层级。

守护生态防线

奇瑞汽车致力于实现运营与自然的和谐共生，聚焦自身运营及供应链中的关键生物多样性敏感点位，逐点落地全面的管控措施。同时，公司在全价值链将自然保护融入战略布局，建立覆盖全链条的环境管理制度与体系，并通过常态化监测机制持续追踪生态影响，将生态保护嵌入运营全流程，守护生态防线。

优先地点管理

奇瑞汽车针对自身运营及供应链中的三处优先点位，制定“一点一策”的优先地点管控方案，将生态保护要求前置融入运营规范与合规管理，并因地制宜落地生态修复、厂区污染精准防控、资源利用效率提升等针对性措施，主动避免对自然与生物多样性的潜在威胁，最大限度降低对生物多样性的扰动，为奇瑞汽车全价值链推广自然友好管理举措积累可复制的实践样本。

自身运营优先地点管理实践

奇瑞汽车优先地点工厂主动探索生产运营与生物多样性保护的协同路径，并实施了一系列生物多样性保护与合规管理措施，以防范运营对周边自然生态的潜在影响。



筑牢合规底线

对标国际及国内标准，持续提升内部管控水平，在运营过程中系统识别并评估废水、废气、噪声及固体废弃物等潜在环境风险，通过建立覆盖全流程的环境管理体系与先进的污染治理设施，有效管控各类环境影响因素。为验证治理措施的有效性，我们定期委托有资质的第三方检测机构开展污染物排放监测，确保各项指标持续达标，保障周边土壤、水体及空气质量的稳定。



营造栖息生境

在污染防控基础上，通过科学规划厂区绿化带布局，为鸟类、昆虫等本土物种营造适宜栖息的环境，将生态保护范畴从末端污染治理延伸至前端栖息地维护。



夯实能力支撑

持续开展环境管理培训，覆盖废弃物管理、废气废水治理、生态修复等关键领域，面向各层级员工，为体系高效运行提供能力保障。

上游供应商优先地点管理实践

针对供应商优先地点所在区域生产运营中排放的污染物及废弃物可能造成的环境质量下降等生态压力，我们已协同供应商落实一系列管理举措，持续降低生产运营对周边自然生态的潜在影响。

合规排放与废弃物管理

严格遵循各项环保法律法规及排放标准，确保污染物全面达标排放，最大限度降低对自然生态的干扰与影响。

废气

通过密闭收集配合活性炭吸附脱附、催化燃烧等多级净化工艺对生产废气进行处理，确保达标后排放，有效减少挥发性有机物对大气环境的影响。

废水

实行雨污分流，生产废水经厂区污水处理站处理达标后排放或纳管排入市政污水处理厂，切实减轻对周边水体的环境负荷。

土壤与地下水

厂区实施多级分区防渗，管线采用“可视化”地上敷设方式，便于及时发现并处置泄漏，有效防止渗漏对土壤及地下水造成污染。

噪声

选用低噪声设备并采取隔声减振措施，确保厂界噪声满足标准要求，降低对周边社区的声环境干扰。

固体废物

实行分类管理，一般固废回收利用，危险废物委托有资质单位处置，最大限度减少废弃物填埋量。

生态环保合规

奇瑞汽车严格遵守《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国水污染防治法》《中华人民共和国大气污染防治法》《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》、欧盟《工业排放指令》《化学品注册、评估、许可和限制的法规（REACH）》等国内外各项相关政策法规，并参照《联合国生物多样性公约》及《昆明 - 蒙特利尔全球生物多样性框架》，制定《生物多样性政策声明》，明确在避免、减少环境影响的基础上，持续推进生态修复与自然再生，助力实现生物多样性的净正面贡献。

公司将生态保护理念贯穿于工厂选址、建设及运营全过程，在项目开发阶段即系统考量自然因素，主动避开自然保护区、农地及绿地等敏感区域，新建项目均依法开展废水、废气、固废、噪声及生态影响评估，从源头实现对生态风险的全面识别与前瞻性管控。围绕环境管理的规范化与系统化，公司建立包含安全环保委员会、安全环保委员会执行委员会、安全环保部及各业务单位的层级化环境管理架构，并配套制定《环境管理手册》《水污染防治控制程序》《大气污染防治控制程序》《危险废弃物管理办法》等制度文件，形成自上而下、统筹协调

的工作机制。在此基础上，公司进一步强化末端监测与应急响应，建立在线监控与第三方检测协同运行的监测机制，定期追踪工厂运营对周边生态系统的扰动、废水排放对水生生物的影响及挥发性有机物对周边植被的潜在危害，并持续完善环境应急响应机制，最大限度降低运营活动对自然生态的潜在冲击。

奇瑞汽车持续推进环境管理体系的完善与认证工作。

截至报告期末

公司通过 ISO 14001 环境管理体系认证的中国整车基地占比已达

100%

报告期内

公司亦 **未发生** 生态环境违规事件，
且 **未造成** 任何环境污染事故。

避免与减少：减缓自然影响

为系统减缓运营对生态的潜在扰动，奇瑞汽车在能源管理、水资源管理、排放物与废弃物管理、循环经济及自然友好供应链建设领域持续投入，致力于从源头避免环境影响，持续减少运营对自然的压力。

能源管理

奇瑞汽车持续推进能源结构优化与能效提升，从源头降低对化石能源的依赖，减少运营过程的温室气体排放对自然系统的压力。在能源结构方面，公司部署光伏与储能系统、推动绿电直连及外购绿电、

布局智能微电网，并探索绿氨燃料电池发电等可再生能源建设，同时通过生物质替代与气改电，逐步淘汰化石燃料。在能效提升方面，公司围绕水泵、电机、制冷及空压系统等重点用能设备实施效率优化，并通过涂装、焊装、冲压及总装等核心工序的工艺升级，持续降低生产用能与工艺用热消耗，依托智能化能源管理平台实现能源数据的实时监测与精细管控，进一步减少能源消耗对自然生态系统的间接压力。更多我们对能源管理的行动与成效，请见《奇瑞汽车 2025 年度气候相关信息披露报告》中“推动制造体系低碳转型”小节。

水资源管理

奇瑞汽车已在《职业健康安全和环境政策声明》中确立了水资源管理的方针与要求，并据此搭建了科学完善的管理体系。实践层面，在积极推进用水量减少的同时，公司积极开辟替代水源，着力降低对新鲜水的依赖，保障水资源的可持续使用。为系统推进节水工作，奇瑞汽车已制定十年节水规划，每年度更新用水计划。公司设定了单车水资源消耗下

降率不低于 3% 的年度节水管理目标，并层层分解至各生产车间予以落实，非生产用水部门同步制定年度及月度用水量、费用指标。

为保障规划有效落地，公司建立了完善的节水管理组织架构，以提升水资源管理效率。

■ 节水领导小组

- 完善节水组织和机构并明确节水责任和任务
- 负责节水方针、供需规划及其他与节水相关的重大事项的决策工作

■ 节水工作小组

- 由公司各部门领导挂帅，建立公司级、车间级节水领导小组
- 组织各单位实施节水工作计划，确保节水目标实现，并对节水工作情况按“节奖超罚”原则进行奖惩

■ 节水管理人员

- 落实节水主管部门管理职能和职责，将节水任务分解落实至个人



在明确的目标与管理机制基础上，公司通过多元化节水措施，持续提升水资源使用效率，有效避免浪费并减少对水资源的依赖。

为了实现精细化管控，奇瑞汽车依托能源监控管理平台，逐步构建覆盖从工厂到单元、从监测到控制的用水管理系统。我们已将工厂级水表接入平台，实现日用水量实时监测与日平衡分析。非生产用水及重点用水单元亦被纳入在线监控体系，支持历史数据追溯与用量分析。此外，循环水系统的水泵状态、水压、液位、水温等关键参数也已接入系统，通过实时数据指导补水操作，有效避免盲目补水造成的溢流浪费。

减少水耗、提升用水效率

设备节水升级

- 推广节水器具，如人体感应型洁具、即按即冲型洁具，减少生活用水消耗
- 优化用水设备，如加装液位预警与自动补水装置等，减少无效工业用水与溢流损失

管网治理

- 制定年度地下管网排查计划，每季度开展巡查，对自来水表计读数异常等疑似漏水点进行验证与维修，通过修复破损管道、更换失效阀门等措施及时制止自来水流失

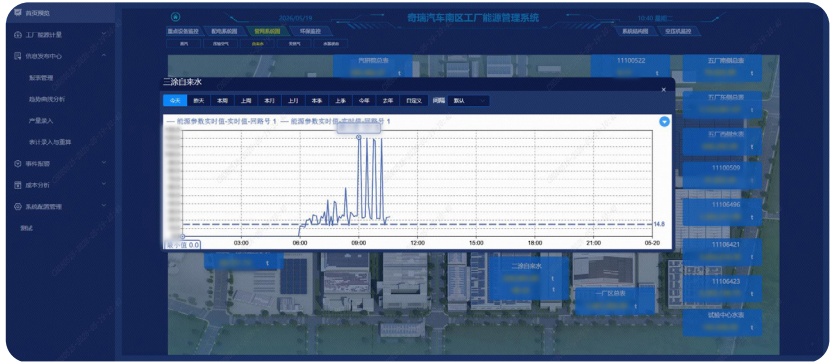
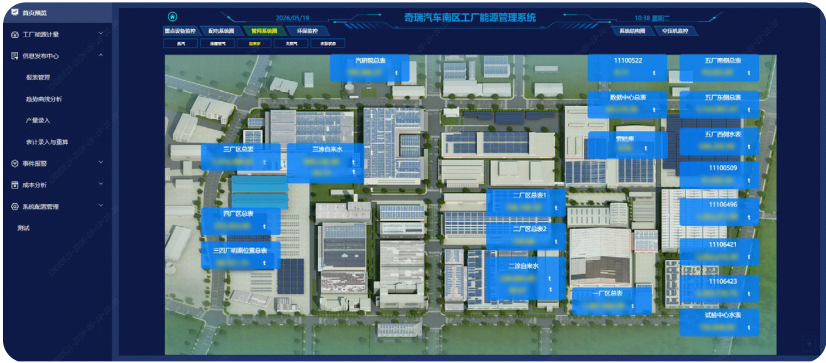
节水意识宣贯

- 在用水点张贴节水标语
- 开展世界水日、中国水周等主题活动

水源替代

循环用水

- 构建多途径水资源循环利用体系，如中水回用、内外部工业废水循环利用、工艺介质回收利用及雨水收集等方向，替代新鲜水资源，降低外部取水依赖



奇瑞汽车能源监控管理平台

水源替代 | 矿井疏干水循环利用

公司探索矿井疏干水等外部工业伴生废水经处理后回用的规模化应用。奇瑞汽车鄂尔多斯工厂依托二期项目建设污水处理站及疏干水处理设施，将煤矿矿井涌水经沉淀、过滤等工艺深度处理后，全面替代自来水用于涂装车间、冲压焊装循环冷却系统及总装淋雨等生产环节。自 2025 年项目正式投运，已实现年替代自来水约 13 万吨，新鲜水使用强度下降 73%，年节约用水成本 56 万元。



注：更多我们对水资源管理的行动与成效，请见《2025 奇瑞汽车环境、社会与管治报告》中“水资源利用”章节。



排放物与废弃物管理

奇瑞汽车持续完善排放物与废弃物管理，围绕噪声、废气、废水及固体废弃物领域采取专项管控措施，减少污染物排放对周边空气、水体及土壤的潜在环境影响。

噪声管控

奇瑞汽车将噪声管控纳入自然友好行动机制，系统性地避免和减少生产运营对周边社区及自然生态的声环境干扰。公司严格遵守《中华人民共和国噪声污染防治法》，并已制定严于国家标准的厂界噪声控制指标，通过管理减噪与设施减噪等综合措施，持续降低厂区运营对周边声环境的影响，致力减少噪声对生态系统声学环境的扰动。

管理减噪

- 厂区及内部限定路段实施限速 20 公里每小时并严禁鸣笛，从源头避免高速急刹与鸣笛等突发噪声
- 强化设备运行管理，落实定期检修与润滑保养，保障设备持续稳定运转
- 委托有资质的第三方监测单位，严格按季度开展厂界昼夜间噪声监测，监测结果均满足《工业企业厂界环境噪声排放标准》要求

设施减噪

- **制造环节：**针对冲压、涂装、空压站、循环水系统、污水处理站等主要厂区噪声源，优先选用低噪声、低转速设备，并通过安装减振基础、减振器、消声器、软连接及声屏障等方式减少噪声产生；同时将高噪声设施置于密闭隔声间或专用机房内，有效降低噪声传播
- **测试环节：**部分试验作业区已实施封闭处理，且试车跑道采用改良型沥青玛蹄脂碎石混合料（Stone Mastic Asphalt, SMA）沥青路面，相较普通路面可降低噪声 3dB(A) 以上，减少车辆测试对厂区及周边的声环境影响

废气与废水管理

奇瑞汽车生产运营产生的废气排放主要来源于冲压、焊装、涂装等汽车整车及零部件制造核心工序，涉及种类包括挥发性有机化合物（VOCs）、氮氧化物（NOx）、二氧化硫（SO₂）、颗粒物（PM）等。公司已制定并实施《大气污染防治控制程序》等内部管理制度，构建了涵盖“源头防控、过程管控、末端治理”的废气治理体系，全面实现 VOCs 的系统化管控。公司 VOCs 排放指标已全面符合并优于国家《挥发性有机物无组织排放控制标准》。

为将潜在水污染物对水生态系统可能造成的负面干扰控制至最低，公司建立科学完善的水污染防治管理体系，制定《水污染防治管理办法》及《水污染防治控制程序》等制度，对公司运营产生的生产及生活废水实施严格管控，确保 100% 合规处理。同时，公司定期委托第三方监测机构开展废水水质检测，并通过智能化污染源自动监控系统对排放口污染指标进行实时动态监测。在确保达标排放的同时，我们积极推动废水的循环利用，进一步挖掘废水的资源价值（详见本报告的“水资源管理”小节），减少废水排放，从单一防控走向循环利用。

注：更多我们对废气、废水及固体废弃物管理的行动与成效，请见《2025 奇瑞汽车环境、社会与管治报告》中“污染防治与排放物管理”章节。

固体废弃物管理

公司已制定并实施《固体废物污染防治管理程序》《危险废物管理办法》等制度，对废弃物的分类、贮存、处置及记录实施全流程规范化管理，从源头避免废弃物的不当处置。针对危险废弃物，我们以 100% 合规处置为目标，设置专业暂存站，委托有资质的第三方进行转运及最终处置，并采用智能称重设备规避超期超量风险。针对一般废弃物，公司分类收集后优先直接再利用，无法再利用的则委托第三方回收或送至指定垃圾处理厂处置。2025 年，公司废弃物回收利用率达 93.8%。

减量实践 | 涂装车间车底焊缝密封（Underbody Sealing, UBS）底板“0”遮蔽喷涂

传统涂装工艺中，底盘 UBS 涂胶前需人工张贴遮蔽纸，涂胶后再撕除，产生大量一次性材料及危险废物。为减少人工遮蔽带来的材料浪费与危废排放，公司引入机器人视觉系统，通过相机拍照实现精准定位与定向喷涂，彻底取消人工遮蔽工序。该项目实现了自动化精准喷涂技术的创新应用，实现每年危险废物减量 144.3 吨，危废处理费用节约 17.21 万元。



循环经济

奇瑞汽车围绕整车制造及上下游环节，在报废汽车回收再利用、可持续材料循环再生、废油再生等方面系统推进循环经济实践，将废弃物从末端治理转向源头减量与资源回用，在全链条中持续提升资源利用效率，降低对外部原生资源的依赖。

同时，我们深化产业链协同，携手奇瑞控股下属公司——瑞源国际资源投资有限公司（以下简称“瑞源国际”），围绕循环经济开展深度合作，深入探索报废车拆解与零部件再制造业务，提升资源循环价值。

报废汽车回收再利用

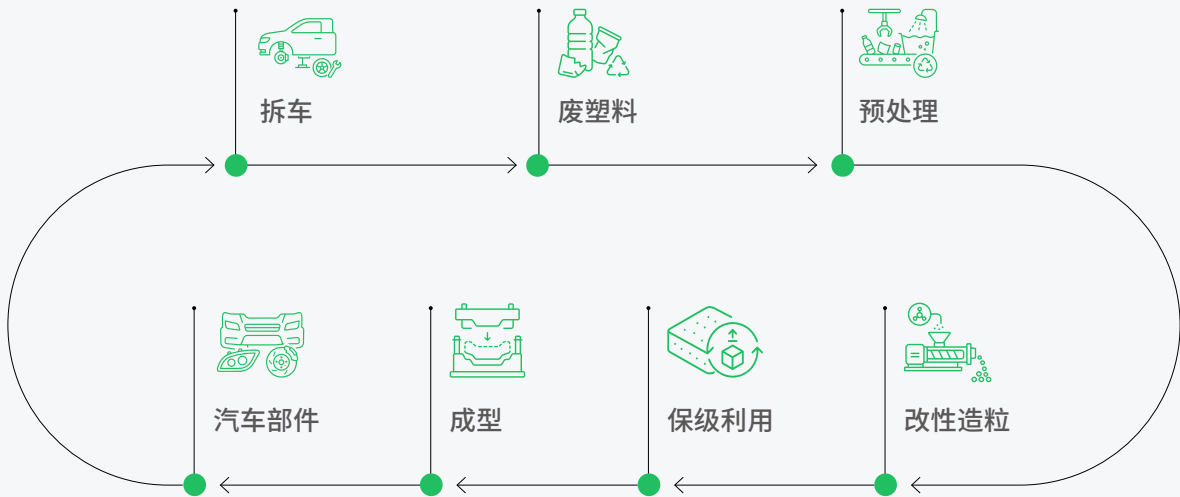
- **报废车拆解再利用**：建立覆盖全国的报废车回收体系。针对回收的报废车辆，实施标准化拆解流程减少材料破损与混合污染，同时引入自动导引车（Automated Guided Vehicle, AGV）转运、视觉检测等自动化设备提升拆解效率与材料分选精度，实现整车材料的高度回收利用。
- **汽车零部件再制造**：将拆解获得的车载充电器、高压加热器、电动压缩机、灯具等关键零部件进行再制造，再制造后的零部件已成功回用于奇瑞汽车零部件市场，通过零部件的再生循环高效减少了原生资源消耗。

废油再生

围绕废矿物油构建了“回收—再生—应用”全链路循环体系，积极布局面向汽修门店的回收网络，已在合肥覆盖 200 余家汽修门店，年回收废油约 1,000 吨。回收的废油通过预处理、催化净化、精制及调合等工艺，再生为润滑油基础油及附加产品，广泛应用于工业润滑油、车用润滑油、涂料等领域，综合利用率达 96%，基础油回收率达 74%，有效降低了对原生资源的依赖。

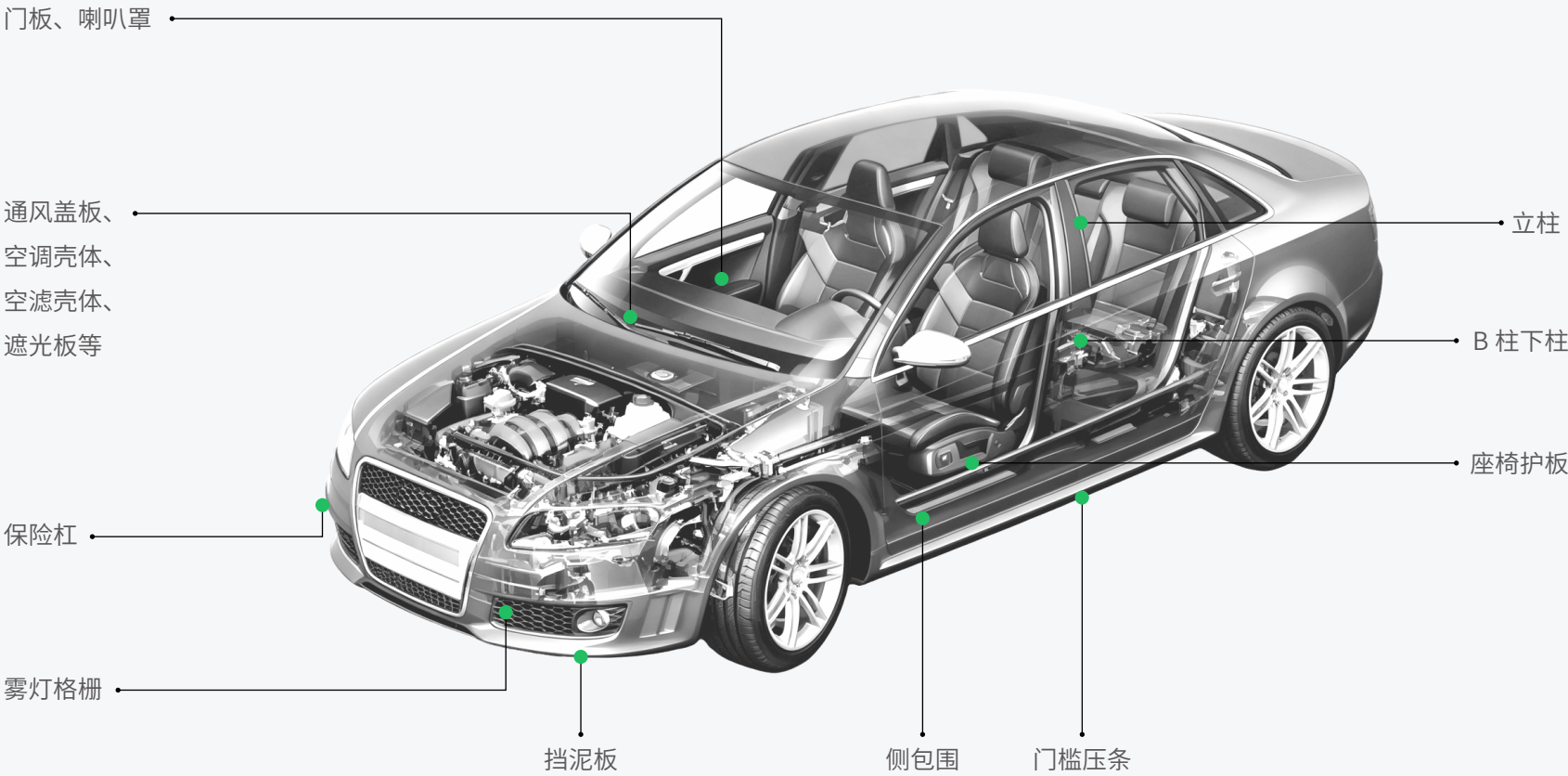
可持续材料循环再生

- **废金属**：构建报废车废铝、废钢等金属材料的循环利用体系。将回收的废金属经熔炼、重铸后，转化为可用于车身结构件及零部件生产的再生金属。
- **废塑料**：建立“报废车废塑料 - 破碎清洗 - 改性造粒 - 注塑 - 汽车零部件”的循环利用体系。再生塑料颗粒可广泛应用于汽车维修领域，主要使用场景包括保险杠、挡泥板、座椅护板等内外部装饰件。



再生塑料零部件应用

我们携手瑞源国际积极推进消费后回收（Post-Consumer Recycled, PCR）塑料的再生开发与产业化应用。公司以聚丙烯（Polypropylene, PP）为基料，结合零部件性能要求，成功改性开发出 PP+EPDM-T20、PP-EPDM 等系列再生材料。该系列材料已应用于保险杠、挡泥板、座椅护板、立柱、头枕等内外饰部件的制造，并搭载于瑞虎 5 和星途揽月等车型。2025 年，公司累计应用该系列零部件 3,831 件，有效推动废弃塑料的资源化再生。



围绕循环经济体系建设，瑞源国际持续强化再生资源的溯源管理能力，已获得国际可持续发展和碳认证（International Sustainability and Carbon Certification, ISCC PLUS）与全球回收标准（Global Recycled Standard, GRS）认证，确保再生材料来源透明、含量可追溯。



国际可持续发展和碳认证
(International Sustainability and Carbon Certification, ISCC PLUS)



全球回收标准认证
(Global Recycled Standard, GRS)

在持续推进废弃物资源化利用的同时，公司进一步探索循环经济创新路径，在危废高值化转化与产业生态集成的方向上持续突破，推动资源利用向更高效率、更优价值的方向延伸。

注：更多我们在循环经济方面的行动与成效，请见《2025 奇瑞汽车环境、社会与管治报告》中“深耕循环经济”章节。

自然友好供应链建设

奇瑞汽车将自然保护要求融入供应链管理，公司通过《供应商行为准则》《负责任采购声明》等制度，将环境生态要求纳入供应链准入条件，构建负责任、可持续的伙伴关系。

可持续采购管理体系

管理组织架构 | 供应链治理与监督

公司已在可持续发展管理委员会之下，成立了供应链可持续发展工作组，由管理组、推进组、执行组三层级构成，定期向可持续发展管理委员会报告供应链管理状态，以保障供应链的相关风险得到有效监督和管理。

- **管理层：**由公司副总裁担任负责人，承担审议供应链 ESG 管理目标、评估供应链 ESG 计划、审议供应链 ESG 决策等职责
- **推进组：**负责承接公司可持续发展管理委员会的任务，并协调公司内研发、质量等各个业务部门以及可持续发展 ESG 专家开展全球一体化供应链 ESG 工作
- **执行组：**负责落实日常管理和指标要求

一线采购团队 | 采购团队能力建设

公司持续深化一线采购团队对供应链自然相关风险的识别与应对能力。2025 年，我们先后开展供应链 ESG 管理系统培训、供应链尽责管理系统培训、供应链尽职调查专项培训及“零毁林”等专项培训，并安排采购团队参与温室气体管理等专题研讨，旨在通过系统化的能力建设与提升，进一步增强公司可持续供应链的韧性。

责任矿产

作为产业链下游企业，奇瑞汽车虽不直接采购或开采矿产及关键原材料，但深知钴、锂、镍、石墨等电池材料以及锡、钽、钨、金等金属的开采与加工，可能对矿区周边生态系统、水资源及生物多样性造成显著影响。受限于多层次、跨区域的供应链结构，公司对上游自然相关风险的识别与管控，在一定程度上取决于一级及其他上游供应商的协同配合。为此，公司始终致力于在自身业务影响范围内推动负责任矿产采购，通过与供应商的协作与信息透传，尽力提升供应链透明度与自然风险识别能力。

“零毁林”采购

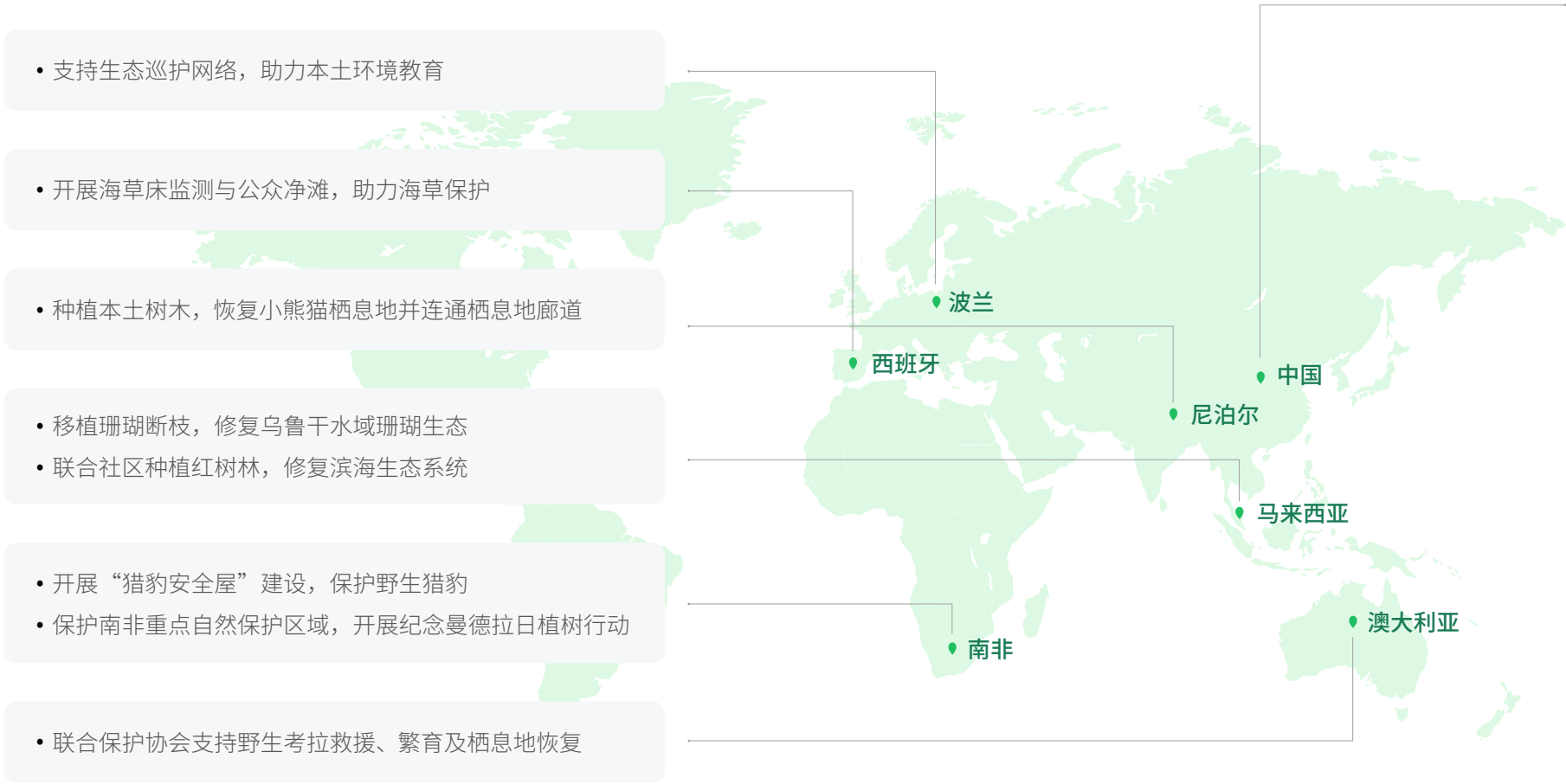
公司已成功建立完备的零毁林管理体系，严格遵循《中华人民共和国森林法》《欧盟零毁林法案》（EUDR）等适用法规，制定并发布《零毁林声明》，要求橡胶、木材等供应商承诺原材料不涉及毁林、非法采伐或生态系统破坏。通过 EUDR 产品零毁林专项问卷强制要求供应商提交原料产地地理信息，将零毁林合规要求嵌入采购流程，阻断不合规采购行为。同时结合供应商信息分析与现场审查开展毁林风险评估，并对橡胶加工商及林地进行实地核验，确保可追溯性与合规性。

在管理体系与能力建设的基础上，公司对供应链开展系统化的环境尽职调查。依据 OECD《负责任商业行为尽职调查指南》及《联合国工商企业与人权指导原则》，我们制定《供应链 ESG 尽职调查管理程序》，从风险可能性与影响程度两个维度对供应商进行分级评估，并进一步将生物多样性保护纳入专项评估，围绕管理程序、影响评估、违规记录、风险缓解及员工培训五个方面开展尽职调查。对于评估不合格的供应商，限期整改或终止合作，以此推动供应链环境风险的系统化管控。针对供应链中需要重点关注的原材料品类，公司已实施专项管理措施：

注：更多我们在可持续供应链方面的行动与成效，请见《2025 奇瑞汽车环境、社会与管治报告》中“可持续采购”章节。

恢复与再生：修复生态系统

在有效避免与减少自然影响的同时，奇瑞汽车将行动延伸至生态系统的修复与自然再生领域。我们开展集团化、跨区域的自然与生物多样性保护工作，从自身实践到引领用户参与，再拓展至社会与全球力量的携手同行，共同守护珍稀与野生物种与关键生态系统的健康。



注：本地图仅供参考，不代表真实地图

甘肃

- 支持保护站开展双峰野驼与普氏野马巡护
- 建设奇瑞防沙公益林，助力荒漠化治理

青海

- 开展可可西里藏羚羊迁徙护航行动

四川

- 开展大熊猫国家公园一线巡护与栖息地保护
- 以影像记录雪豹、鸟类及其栖息环境，倡导物种保护

云南

- 通过公益捐赠、科普与研学支持亚洲象保护

吉林

- 清除野外猎套，守护东北虎栖息地安全

山东

- 开展山东半岛净滩减塑与海岸带生态治理

河南

- 于黄河大堤开展义务植树行动

安徽

- 开展长江江豚保护与水域生态守护
- 组织终端用户参与植树研学与自然教育

中国多地

- 联动车友会开展全国植树、净山与净水行动

汇聚世界各地员工、用户与合作伙伴的共同力量，奇瑞汽车从珍稀与野生物种保护及栖息地与生态系统保护两大维度推进自然保护行动。公司围绕亚洲象、藏羚羊、猎豹、考拉等物种开展救护、巡护与监测，并针对森林、湿地、海洋等重要栖息地推进保护、修复与再生，以多元实践共同守护生物多样性与生态系统健康。

珍稀与野生物种保护

守护象往的美好：西双版纳亚洲象保护行动

2026 年 6 月，奇瑞汽车旗下奇瑞·瑞享生活携手西双版纳州热带雨林保护基金会，在云南西双版纳启动“守护象往的美好”益起共创行动，聚焦亚洲象及其栖息地保护。项目以一场亚洲象保护主题公益分享荟为开端，围绕亚洲象生存现状、救助保护及公众参与路径展开对话，并通过直播向公众开放，推动形成更广泛的保护共识。在此基础上，项目联合爱心生态伙伴开展公益捐赠，将资金精准用于亚洲象保护关键领域，同时组织用户深入热带雨林开展公益研学，实地了解亚洲象栖息环境与雨林生态系统，以科学传播、资金支持和公众体验相结合的方式，推动亚洲象栖息地保护与社区参与。



澳大利亚考拉保护协会合作项目

2025 年 11 月，奇瑞汽车澳大利亚子公司与澳大利亚考拉保护协会（Koala Conservation Australia, KCA）建立合作关系。KCA 是一家致力于野生考拉救援、康复及栖息地保护的非营利组织。奇瑞汽车澳大利亚子公司向 KCA 出借瑞虎 4 Hybrid 混合动力车，用于日常保护与栖息地管理，并承诺在三个月内每售出一辆车向 KCA 捐赠 10 澳元，所筹款项用于改善考拉福利、恢复栖息地及资助研究教育项目。合作期内，奇瑞汽车澳大利亚子公司累计赞助超过 10 万澳元，重点支持了 KCA 的野生考拉繁育项目，该项目已成功迎来七只考拉幼崽。



守护可可西里行动

2025 年 6 月至今，纵横品牌联合新华社、可可西里生态保护协会、可可西里自然保护区公安局，在青海开展“可可西里无人区藏羚羊迁徙科考项目”，通过提供巡护车辆与技术支持助力高原巡护和物种监测，并以此打造“高原守护者”品牌形象，推动项目从单次科考行动迈向长期生态共建。此外，纵横品牌还联合制作了可可西里藏羚羊迁徙与产仔全过程纪录片——《无人区的人》，以呼吁社会各界加强对青藏高原生态环境及珍稀物种的关注与保护，推动更多力量参与生物多样性守护行动。



非洲之角猎豹守护行动

2025 年，奇瑞汽车旗下捷途品牌与 Discovery 探索频道、猎豹保护基金会 (CCF) 再度携手，聚焦非洲之角开展猎豹保护行动，以“旅行 + 公益”践行生态守护理念。捷途品牌向 CCF 巡护团队捐赠两辆越野车 G700，提升其在非洲复杂地形下的巡护效率与救援能力；双方组建联合团队深入荒野开展追踪、巡护与救助工作，成功为 107 只野生猎豹提供保护，并认养幼豹助力其健康成长。同时，捷途品牌在索马里兰推进“猎豹安全屋”建设，为猎豹救护与庇护提供场地及设施，并通过专项培训提升当地巡护能力与社区协同水平。此外，为进一步扩大生态保护影响力，捷途品牌打造《猎豹归来》第二季纪录片，向全球传递“人、车、自然共生”的理念，积极呼吁社会关注生物多样性保护。



栖息地与生态系统保护

自 2024 年起，奇瑞汽车与世界自然保护联盟 (IUCN) 通过全球范围内的“珍爱自然”合作项目建立伙伴关系，双方围绕自然保护、环境教育和公众参与建立合作机制，投入 350 万美元的自然投资，实现保护生物多样性、增强气候韧性和赋能社区生计的三重效益。在该框架下，西班牙地中海波西多尼亚海草床修复、马来西亚红树林保护、南非重点自然保护区域等合作项目已陆续落地。

波西多尼亚海草保护行动

针对地中海波西多尼亚海草床受旅游、非法锚泊破坏难题，奇瑞汽车旗下 OMODA & JAECOO 品牌与 IUCN 地中海合作中心于 2025 年在西班牙联合开展为期三年的波西多尼亚海草保护项目。项目联合当地政府落地生态系泊设施改造、公民科学监测站点建设、行业从业者生态培训，同时组织海内外车主、员工开展海岸净滩志愿活动，系统提升在地社区的生态保护意识与行动能力。项目已落成 3 处标准化海洋生态监测点，海草床局部退化趋势得到缓解。



马来西亚红树林保护行动

马来西亚北中部雪兰莪海岸红树林是重要的鸟类与生物多样性区，每年为超过 5 万只迁徙滨鸟提供庇护。奇瑞汽车马来西亚公司、奇瑞汽车旗下 OMODA & JAECOO 马来西亚携手 IUCN 及马来西亚自然学会 (MNS) 于 2026 年共同开展为期两年的马来西亚雪兰莪红树林修复项目。项目采用 IUCN 科学评估工具确定优先修复区域，由当地社区建立苗圃培育红树林幼苗，计划修复至少 6 公顷退化林区，并在种植后进行长期监测与评估，确保红树林健康生长，同时通过组织 200 余名政企、社区代表参与种植与生态勘测，以公众教育提升当地自然保护意识。



南非重点自然保护区域合作项目

奇瑞汽车依托与 IUCN 的“珍爱自然”全球合作框架，于 2026 年启动南非重点自然保护区域的合作项目，系统推进生物多样性保护、生态系统修复及社区生计改善工作。当年 7 月，奇瑞汽车与 IUCN 基于项目合作在南非开展纪念曼德拉日“日出至日落植树挑战”活动，携手当地政府及合作伙伴共同开展植树行动，提升公众环保意识，推动区域生态发展。



除了长期对生态保护项目投入之外，奇瑞汽车亦在全球范围内根据本地社区需求开展相关环保公益行动，将环境教育和公众参与相融合，倡导与呼吁更多公众加入保护行动中。

波兰 Nasza Ziemia 基金会合作项目

2025 年 1 月 24 日，奇瑞汽车旗下全球品牌 OMODA&JAECOO 正式成为 Nasza Ziemia 基金会的物流合作伙伴，向基金会捐赠两辆汽车供其长期使用：其中 OMODA E5 采用纯电动力系统，支持基金会工作人员在波兰各地开展低碳出行；JAECOO 7 越野版配备四轮驱动系统，适用于偏远地区的生态巡护与物资运输。除车辆支持外，通过参加多项基金会活动，包括年度“清洁世界 - 波兰”活动的启动仪式等，并于同年 9 月组织员工参与垃圾清理行动，项目进一步助力波兰环保组织提升工作效率。



马来西亚乌鲁干水域珊瑚修复行动

2025 年 7 月，依托“与奇瑞，与爱同行”项目，奇瑞汽车马来西亚子公司携手乌鲁干岛 One Ocean 自然保护中心，组织 30 名员工志愿者亲身潜入水底，参与珊瑚修复项目，致力于恢复海洋生态活力。此次行动成功繁殖并稳固移植了 135 株珊瑚断枝至认养的珊瑚苗圃，并确保其获得持续保护与监测。



尼泊尔“种植红熊猫家园”行动

2025 年 4 月，奇瑞汽车旗下 OMODA&JAECOO 品牌与 Red Panda Network 合作，在尼泊尔东喜马拉雅地区支持“种植红熊猫家园”行动。项目聚焦濒危物种小熊猫的关键栖息地修复，通过社区参与推动森林恢复，已在达克辛卡利和伊拉姆两地分别种植 1,500 棵树木，共计 3,000 棵，恢复退化的小熊猫栖息地。



1,500 TREES PLANTED

Thank you,
OMODA | JAECOO
for helping restore red
panda habitat and grow
a greener, wilder future.



安徽阜阳植树节用户活动

2025 年植树节期间，奇瑞汽车在安徽阜阳组织终端用户开展“植物拓印研学 + 植树”主题活动，活动邀约覆盖 50 余人次。参与者通过植物拓印了解自然生态知识，并亲手种下树苗，在实践中增强环保意识。此次活动将生态教育与互动体验相结合，引导用户从自身做起，参与绿色行动。



转变：推进自然转型

推动产品全生命周期的自然转型，是奇瑞汽车在产品 设计层面系统降低自然影响、提升生态效益的关键 路径。为此，我们将自然保护理念贯穿产品全生命 周期，在产品材料、性能与功能、研发及核心部 件等领域系统推进绿色转型，旨在持续降低产品对 自然环境的整体影响，实现生态效益与产品竞争力的 同步提升。

自然友好材料

为降低产品全生命周期的自然足迹，奇瑞汽车从再 生材料与生物基材料两个方向，在保证安全的前提 下系统推进自然友好材料在产品中的应用，在源头 替代化石基原料，于末端减少废弃物产生与处置， 构建从原材料获取到产品废弃的全链条自然友好路 径。

自然友好材料	研发目标与进展	关键应用
 再生材料	- 奇瑞汽车重点围绕再生钢、再生铝、再生塑料三类材料推进应用，持续提升在产品中的应用比例。 - 公司已在再生塑料领域重点突破，已形成汽车循环 PP、生活再生 PET 及海洋再生 PA 等多源开发体系，其中海洋再生 PA 已完成技术验证。	再生铝：将回收铝直接用于生产车身安全部件，替代传统原生铝。公司自主研发“100% 再生铝 + 免热处理 + 一体压铸”技术，无需高温热处理即可将回收铝熔炼压铸成减震塔等结构件，实现产品应用。 再生塑料：将消费后回收塑料及废弃塑料转化为汽车零部件。同时，从海洋垃圾中提取再生尼龙材料，已应用于部分车型内外饰。
 生物基材料	公司持续拓展生物基材料的产品化应用，已有多种生物基材料完成技术验证或投入应用，涵盖燃油系统部件、内饰及装饰件等领域。	内饰件应用多种生物基材料，以可再生植物原料替代传统石油基塑料。 生物基尼龙：以蓖麻油为原料的 PA11，用于进油管接头锁簧；62% 成分源自天然植物原料的生物基尼龙，用于前仓盖拉手。 亚麻纤维：以天然亚麻为原料，用于座椅背板。 DURABIO 生物基树脂：以植物淀粉为原料，用于氛围灯饰条。



自然友好性能与功能

减少噪声干扰

为降低产品噪声对自然的潜在影响，奇瑞汽车致力于开发低噪声产品。我们针对发动机、混动变速箱及电驱动系统分别实施降噪措施，并在整车层面应用声学包技术，提升全工况静谧性，有效降低车辆运行对内外环境的噪声干扰。

■ 发动机燃烧噪声控制

发动机燃烧噪声源于气缸内压力剧烈波动所激励的结构振动。公司通过优化喷油策略、燃烧室结构与点火正时降低压力峰值，提升缸体、缸盖等部件刚度并加装阻尼减振减少振动辐射。在传递路径上，我们通过优化悬置及进排气消声结构、增加声学包裹与隔声罩阻断噪声传递，同时结合燃烧仿真、FEA 结构仿真、声学仿真及实物验证，高效控制整机燃烧噪声。



■ 混动变速箱传动噪声控制

混动变速箱的主要噪声是齿轮啮合产生的啸叫。公司在开发阶段即贯彻全过程 NVH 设计理念，以多体动力学与齿面承载接触分析为核心预测工具，通过齿面微观修形、低传动误差设计、高重合度参数优化、箱体模态解耦及传递路径精细控制等手段，从源头激励、结构传递到制造工艺多维度降低齿轮啸叫。



■ 电驱动系统电磁噪声控制

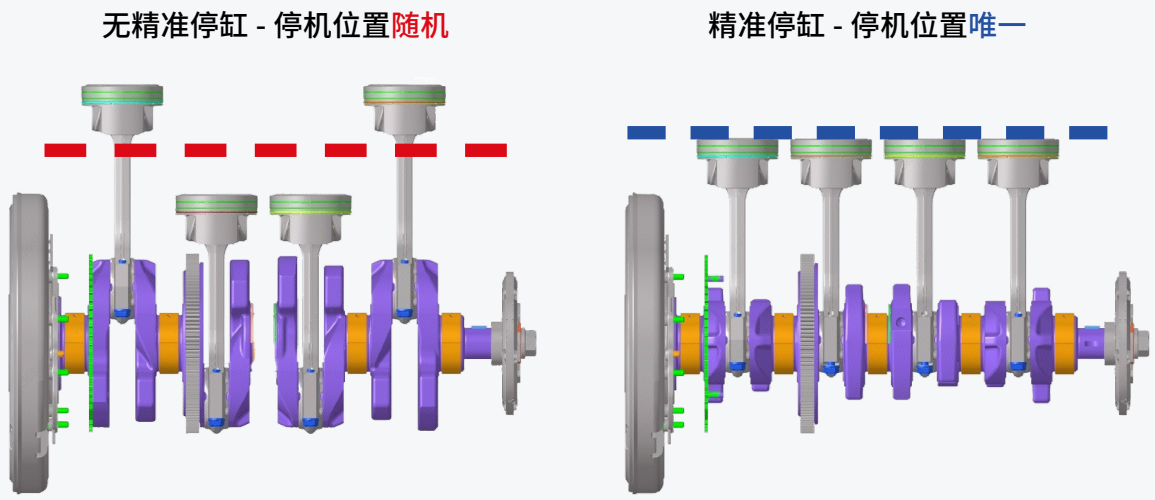
电驱动系统电磁噪声遵循“激励源—传递路径—结构响应”的全链路控制逻辑。在激励源端，公司通过优化定转子槽极配合、气隙磁密正弦化设计与转子斜极技术，全平台采用智能算法优化电磁方案，从根源降低电磁力波，同时开启 MCU 谐波注入功能，改善电磁谐波分量，抑制高频尖锐啸叫。在传递路径端，针对关键部位增加声学包裹与隔音罩，阻断噪声传播。在结构响应端，加强结构刚度，采用静音板材料与阻尼结构，减少振动传递与表面辐射。



发动机精准停缸技术

混动车型中，发动机与 ISG 电机通过减速齿轮连接。由于发动机每次停机位置具有随机性，导致再次启动时的阻力矩不同，从而在启动过程中出现抖动、敲击等问题，影响驾驶平顺性与静谧体验。

为解决上述问题，公司开发了精准停缸技术。发动机熄火后，通过 ECU、HCU、MCU 协同控制，由 ISG 电机将曲轴调整至最优启动相位，消除启动时的异常压燃与剧烈抖动。该技术使每次启动均从相同相位开始，启动过程一致性显著提高，实现了接近纯电车型的静谧平顺启动体验。



星途星纪元 ET 噪声控制

星纪元 ET 采用系统性静音技术方案，在驻车补电及行驶工况下的车内噪声值均大幅优于国家标准与行业平均水平。该车型搭载 24 项声学包技术，包括前后四窗 6mm 双层夹胶静音玻璃、75 处声学材料包裹、车门三层密封、前风挡隔音夹层玻璃、静音棉轮胎等，吸音棉总重量相当于 7 床 5 千克棉被，从结构密封、玻璃隔音、轮胎降噪等维度全面提升车内静谧性。



降低生态扰动

产品功能的创新设计，不仅服务于驾驶体验，更可成为减少车辆对自然环境干扰的有效手段。在整车开发中，奇瑞汽车将自然友好理念融入功能定义，通过智能控制技术降低车辆运行对自然环境的影响。

探索 06 “生态越野模式” | 降低越野活动对地表生态系统的机械扰动

探索 06 搭载全场景智控四驱系统，其中“生态越野模式”通过智能扭矩控制与车轮打滑锁止技术，避免车辆在草地、泥地、雪地、沙地等低附着力路面发生剧烈空转。该系统由博世 IPB 智能线控制动提供支撑，四驱介入速度小于 0.1 秒、锁止响应仅需 0.15 秒，能够在车轮空转瞬间进行锁止，并将更多力矩分配给附着力更高的轮胎，有效减少了对地表植被的碾压损伤和土壤结构的破坏，最大限度降低了越野活动对脆弱生态地表的机械扰动，保护了自然地表生态系统的完整性。



星纪元 ET 智能矩阵大灯 | 降低夜间行驶对野生动植物的光污染

星纪元 ET 搭载智能矩阵 LED 前大灯组，配备激光雷达及高精摄像头，具备自动大灯、自适应远近光切换等功能。夜间行驶时，系统实时识别前方道路上的车辆、行人与其他交通参与者；当检测到对向来车或同向前方车辆时，自动将远光切换为近光；未检测到车辆或行人时自动恢复远光照明。在保障驾驶安全的同时，智能矩阵 LED 前大灯组有效避免了远光灯长时间点亮造成的眩光干扰，有助于减少不必要的远光照射及其造成的光污染与光干扰。



研发测试可持续转型

自然友好产品的实现，离不开高效研发测试体系作为支撑。奇瑞汽车从共享测试设施与数字化虚拟仿真两个层面同步推进，有效降低测试环节对土地资源的消耗、能源的浪费以及对自然生态的扰动。

共享测试设施

在必须通过实际道路或场地进行测试验证时，公司通过合规化建设、共享化测试，最大限度降低测试活动对自然的影响。奇瑞汽车测试场地严守生态红线，公司试车场在选址时均经过严格生态评估，主动避让生态敏感区，并在建设中采取水土保持与植被恢复措施，确保与周边环境和谐共存。与此同时，公司通过多品牌共用测试场地实现资源集约，旗下奇瑞、捷途、星途、iCAR 等多个品牌共用位于芜湖的汽车试验技术中心，避免各品牌单独建设测试场造成的土地重复开发与资源浪费。

替代性测试技术

为降低测试环节对自然土地的占用与生态干扰，奇瑞汽车通过 CAE 仿真、AI 虚拟分析及室内实验舱等技术，进一步实现测试验证环节的自然友好转型。

数字化虚拟仿真

公司广泛应用 CAE 技术，通过虚拟仿真分析优化设计，大幅减少原型车制造与实物碰撞测试次数，避免测试过程中的燃油消耗与尾气排放。在此基础上，公司积极引入 AI CAE 技术，利用机器学习模型快速预测产品性能，智能识别设计薄弱环节并自动推荐优化方案，大幅缩短仿真迭代周期，形成从仿真、优化到确认的闭环流程，进一步提升虚拟测试的覆盖度与效率。



室内模拟测试

依托“汽车节能环保国家工程实验室”，奇瑞汽车已建设环境风洞、高低温环境舱等设施，在室内模拟高温、高寒、高湿等极端场景，替代部分传统实地路试，避免因测试车队长途跋涉而对沙漠、冻土带等脆弱生态系统的碾压与干扰。



室内模拟高温测试

自然友好电池

从整车产品到核心部件，奇瑞汽车将自然友好理念延伸至动力电池领域。电池作为新能源汽车的“心脏”，其环境表现直接关系到新能源汽车全生命周期的环境影响。围绕“资源节约、环境友好、全生命周期低碳”的产品理念，公司打造犀牛磷酸铁锂电池与钠离子电池两大自然友好产品线，从资源端、制造端到回收端系统性降低环境影响。



犀牛磷酸铁锂电池：铅酸电池的绿色替代方案

奇瑞汽车针对储能系统、低速电动车及入门级乘用车，开发了高安全、长寿命的犀牛磷酸铁锂电池系列，旨在全面替代传统铅酸电池。相较于铅酸电池在全生命周期中存在重金属污染严重、资源利用率低、水资源消耗量大等突出的环境问题，犀牛电池在多项环境指标上具备显著优势。

钠离子电池：资源友好型下一代电池技术

传统锂电池依赖锂、钴、镍等关键矿产，其开采多集中在青藏高原、南美阿塔卡马沙漠等生态脆弱区，易造成盐湖干涸、植被破坏及珍稀物种栖息地丧失。为从材料源头降低电池产业对自然生态的影响，奇瑞汽车积极布局钠离子电池技术路线，以资源丰富、分布广泛的钠元素替代稀缺矿产，钠资源较锂资源相比，在水资源消耗、土地占用、生态扰动半径等方面均具备显著优势。

注：更多我们在可持续研发与测试方面的行动与成效，请见《2025 奇瑞汽车环境、社会与管治报告》中“创新科技引领”章节。

目标与指标

生物多样性是人与自然和谐共生的根基，不仅关系人类福祉，更与企业可持续发展的资源基础、供应链韧性及长期价值创造深度关联。为将自然友好发展转化为可衡量、可追踪的系统性行动，奇瑞汽车围绕自身运营与供应链的自然相关依赖、影响、风险及机遇，设定自然相关议题的量化目标与监测指标，并通过定期评估与持续优化，推动目标落地与绩效追踪，为践行与自然和谐共生的可持续发展承诺提供坚实的量化基础。

- 自然相关目标
- 自然相关指标



自然相关目标

奇瑞汽车致力于推动商业活动与自然环境的和谐共生，基于《联合国可持续发展目标》(UN SDGs)、《生物多样性公约》(CBD)、《昆明 - 蒙特利尔全球生物多样性框架》(GBF) 设定生物多样性目标，旨在管理运营与供应链中的生态风险，以回应资本市场、监管机构及客户等相关方的预期，推动生态效益、经济效益与社会效益的协同发展。

在行动层面，奇瑞汽车依据 SBTN 的缓释层级，即“避免 - 减少 - 恢复与再生 - 转变”（公司根据缓释层级开展的具体行动，请见本报告“自然推进行动”小节），系统性降低对生物多样性的负面影响，并推动价值链避免在具有全球或国家重要性的生物多样性区域附近开展运营活动，以实现价值链的长期可持续转型。同时，我们定期开展生物多样性风险评估及就生物多样性议题与利益相关方的沟通，并将评估结果与沟通反馈纳入公司生物多样性管理策略的持续优化中，确保行动方案与最新科学共识及利益相关方期望保持一致。

生物多样性目标

2050

● 实现对生物多样性的净正面影响（NPI）



围绕生物多样性目标，奇瑞汽车进一步将目标分解至重要自然议题，结合自身运营与供应链的自然相关依赖、影响、风险及机遇，设定可衡量的目标与指标，通过定期评估与持续优化，践行与自然和谐共生的可持续发展承诺。

温室气体排放目标 ¹	● 近期减排目标（2030） 相对于 2023 年基准年，2030 年平均单车制造温室气体排放量减少 60% ↓ ● 运营碳中和目标（2037） 公司成立 40 周年时，实现自身运营碳中和 ↓ ● 全价值链碳中和目标（2047） 公司成立 50 周年时，实现价值链碳中和	清洁技术投入目标	• 持续加大技术研发投入，深耕清洁技术领域，确保每年清洁技术投入实现稳步递增
		水资源管理目标	• 年度单车水资源消耗下降率不低于 3%
		废弃物管理目标	• 危险废弃物 100% 合规处置 • 2026 年单位产品危险废弃物产生量较 2025 年下降 2%
		循环经济目标	• 2026 年，再生钢、再生铝、再生塑料的应用比例进一步提升
零碳工厂目标	• 到 2030 年，公司零碳工厂数量达到 11 家	冲突矿产尽调目标	• 2026 年完成冲突矿产报告模板（Conflict Minerals Reporting Template, CMRT）申报供应商数量达到 650 家
能源管理目标	• 到 2030 年，公司整车基地绿电使用占比达到 80% • 到 2030 年，核心一级供应商（整车）绿电使用占比不低于 60%	“零毁林”目标	• 持续与合作伙伴共同推进和实现 “零毁林” 目标
		污染物管理目标	• 持续强化污染防治体系建设、优化污染治理举措，保障各类污染物处理全面符合法定标准，确保有害物质合规管控

注：1. 温室气体排放、零碳工厂、能源管理、清洁技术投入目标具体情况及进展请见《奇瑞汽车 2025 年度气候相关信息披露报告》中“气候目标与进展”小节。

自然相关指标

为将自然友好发展转化为可衡量、可追踪的具体行动，奇瑞汽车设定覆盖温室气体排放、能源高效利用、水资源管理、废弃物管理、循环经济等维度的监测指标，用于定期追踪各领域的环境绩效与管控成效，并为后续目标优化与持续改进提供量化参考。

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 气候变化	温室气体排放 ¹				
	范围 1 温室气体排放总量 ²	吨二氧化碳当量	139,965.90	202,687.43	186,920.51
	范围 2 温室气体排放总量（基于位置） ³	吨二氧化碳当量	/	573,094.68	602,744.26
	范围 2 温室气体排放总量（基于市场）	吨二氧化碳当量	363,502.00	530,395.09	511,939.90
	范围 3 类别 1 购买的商品和服务 ⁴	吨二氧化碳当量	/	/	26,650,973.13
	范围 3 类别 3 与燃料和能源相关的活动（不包括在范围 1 或 2 中）	吨二氧化碳当量	/	29,092.98	98,605.81
	范围 3 类别 6 商务差旅	吨二氧化碳当量	/	42,645.45	70,846.52
	范围 3 类别 7 员工通勤	吨二氧化碳当量	/	25,979.67	33,701.41
	范围 3 类别 9 下游运输和配送	吨二氧化碳当量	/	/	707,266.04
	范围 3 类别 11 所售产品的使用	吨二氧化碳当量	/	/	73,408,068.59

注： 1. 本报告中披露的 2025 年温室气体排放数据已由专业第三方机构验证，鉴于公司《2025 年度环境、社会与管治报告》发布时，温室气体排放相关数据仍在由第三方机构按既定程序进行核验中，因此两份报告所载数据存在差异，相关数据请以本报告披露为准。

2. 范围一温室气体排放量计算遵循《温室气体核算体系：企业核算与报告标准》，包含公司直接拥有或控制的排放源产生的直接排放，计算系数来源于《2006 年 IPCC 国家温室气体清单编制指南 2019 修订版》与《IPCC 第六次科学评估报告（2023）》。

3. 范围二温室气体排放量计算遵循《温室气体核算体系：企业核算与报告标准》，包含公司外购电力、热力等产生的间接排放，其中电力排放计算系数来源于生态环境部、国家统计局《2023 年电力二氧化碳排放因子》，热力排放计算系数来源于《机械设备制造企业温室气体排放核算方法和报告指南（试行）》。

4. 范围三温室气体排放量计算遵循《温室气体核算体系：企业价值链（范围三）核算与报告标准》，包含外购商品和服务、商务差旅、员工通勤、燃料与能源相关活动（未包含在范围一和范围二的部分）等类别，计算系数来源于 EcoInvent 等数据库，以及政府与机构发布的相关数据。

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 气候变化	能源管理与高效利用				
	能源消耗总量	兆瓦时	1,172,871.1	1,833,274.68	2,046,379.06
	不可再生能源使用总量	兆瓦时	1,083,212.3	1,693,829.754	1,538,023.92
	可再生能源使用总量	兆瓦时	89,658.8	139,444.926	508,355.13
	能源消耗密度	兆瓦时 / 百万营收	/	6.79	6.81
	直接能源消耗				
	直接能源消耗量	兆瓦时	531,115.5	747,370.74	725,791.45
	汽油使用量	升	/	19,682,923.60	12,187,782.44
	柴油使用量	升	/	79,826.01	46,479.10
	天然气使用量	标准立方米	/	53,055,297.63	57,146,262.71
	直接能源消耗密度	兆瓦时 / 百万营收	/	2.77	2.42
	间接能源消耗				
	间接能源消耗量	兆瓦时	641,755.7	1,085,903.94	1,320,587.61
	耗电量	兆瓦时	/	959,799.19	1,186,103.04
	外购绿电	兆瓦时	/	99,316.00	305,136.04
	绿电占总电力消耗比例	%	/	24.87	42.86
	整车基地绿电占总电力消耗比例	%	/	30	52.77
	耗热量	兆瓦时	/	126,104.75	134,484.57
	间接能源消耗密度	兆瓦时 / 百万营收	/	4.02	4.40

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 资源使用 / 补充	水资源管理				
	所有地区总取水量	吨	4,319,252.7	6,121,754.86	8,729,543.55
	产生水取水量	吨	/	/	74,735.00
	第三方水源取水量	吨	/	/	8,654,808.55
	所有地区总耗水量	吨	/	/	5,652,358.31
	水资源消耗密度	吨 / 辆	/	/	2.15
	总净水消耗量	吨	/	/	5,652,358.31
	工厂循环用水量	吨	220,286,577.3	159,994,622.99	194,668,853
	废弃物管理				
	废弃物产生总量	吨	242,312.3	246,230.79	264,204.94
	危险废弃物产生量	吨	12,627.2	20,426.57	20,796.32
	危险废弃物产生密度	千克 / 辆	/	8.07	7.90
	无害废弃物产生量	吨	229,685.1	225,804.22	243,408.61
	无害废弃物产生密度	千克 / 辆	/	85.65	92.50
	废弃物处置总量	吨	/	17,403.57	16,295.62
	废弃物处理数据统计覆盖率	%	/	100	100

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 资源使用 / 补充	循环经济				
	废弃物回收利用				
	废弃物回收利用总量	吨	231,373.7	228,827.22	247,909.32
	产生固体废弃物（危险废弃物）委托资质单位利用或处置率	%	/	100	100
	生产原材料				
	原材料消耗总量 ¹	吨	583,594.3	680,643.42	4,369,721.29
	钢铁消耗量	吨	518,638.5	538,114.46	2,337,297.12
	铝消耗量	吨	33,982.6	36,021.87	550,176.65
	铜消耗量	吨	/	/	81,315.38
	镍消耗量	吨	/	/	506.09
	钛消耗量	吨	/	/	146.32
	塑料消耗量	吨	20,384.8	28,653.83	848,739.09
	油漆消耗量	吨	10,516.3	25,499.24	76,187.84
	其他消耗量	吨	72.0	52,354.02	475,352.80
	包装材料管理				
	包装材料消耗量	吨	55,302.3	92,148.81	73,210.85
	金属类	吨	15,986.0	25,485.12	29,668.33
	纸质类	吨	12,376.2	17,377.45	14,830.14
	塑料类	吨	15,646.6	30,668.65	13,120.78
	其他类	吨	11,293.4	18,617.59	15,591.61

注： 1. 2025 年起，原材料消耗统计口径由“整车生产过程原材料消耗量”调整为“整车的原材料消耗总量”（即产品自身所含原材料的总量），以更准确地反映产品层面的资源使用情况。

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 资源使用 / 补充	可再生包装材料消耗量	吨	42,164.7	75,572.05	61,586.97
	可再生包装材料的占比	%	76.2	82.01	84.12
	包装材料使用密度	千克 / 辆	/	38.22	27.82
	冲突矿产尽调				
	完成 CMRT 申报供应商	家	/	419	606
 土地 / 淡水 / 海洋用途变化	零毁林				
	供应商零毁林承诺覆盖率	%	/	/	100
 污染 / 污染清除	污染防治与排放物管理				
	环境污染治理投入资金	百万元	/	224.30	121.45
	重污染天气绩效 A 级评级工厂	个	/	2	5
	重污染天气绩效 B 级评级工厂	个	/	3	3
	废水管理				
	所有地区总排水量	吨	/	3,039,346.33	3,077,185.24
	排放至第三方组织总量	吨	/	3,039,346.33	3,077,185.24
	废水排放总量	吨	/	3,039,346.33	3,077,185.24
	工业废水排放总量	吨	1,438,032.7	2,704,701.37	2,197,963.10
	工业废水排放密度	吨 / 辆	/	1.05	0.84
	生活污水排放总量	吨	/	334,644.96	879,222.14
	生活污水排放密度	吨 / 辆	/	0.10	0.33

驱动因子	指标	单位	2023 年	2024 年	2025 年
 污染 / 污染清除	化学需氧量（COD）排放量	吨	213.1	327.51	242.28
	化学需氧量（COD）排放密度	千克 / 辆	/	0.12	0.09
	氨氮排放量	吨	21.0	14.58	17.54
	氨氮排放密度	千克 / 辆	/	0.01	0.01
	废气管理				
	氮氧化物（NOx）排放量	吨	158.7	143.85	273.47
	氮氧化物（NOx）排放密度	千克 / 辆	/	0.06	0.10
	二氧化硫（SO ₂ ）排放量	吨	10.7	37.56	136.22
	二氧化硫（SO ₂ ）排放密度	千克 / 辆	/	0.02	0.05
	挥发性有机化合物（VOCs）排放量	吨	299.8	299.87	253.42
	挥发性有机化合物（VOCs）排放密度	千克 / 辆	/	0.12	0.10
	颗粒物（PM）排放量	吨	284.8	226.56	347.69
	颗粒物（PM）排放密度	千克 / 辆	/	0.08	0.13

附录：TNFD 索引表

支柱	披露要求	响应章节
治理	(A) 披露董事会对与自然相关依赖、影响、风险和机遇的监管	自然治理架构 自然治理职责
	(B) 描述管理层在评估和管理自然相关依赖、影响、风险和机遇方面的作用	自然治理架构 自然治理职责
	(C) 在组织评估和应对自然相关依赖、影响、风险与机遇时，描述组织的人权政策和参与活动，以及董事会和管理层对原住民、当地社区、受影响者和其他利益攸关方的监督	利益相关方参与
战略	(A) 描述组织识别的短期、中期和长期的自然相关依赖、影响、风险与机遇	自然定位、评价与评估
	(B) 描述自然相关依赖、影响、风险与机遇对组织的商业模式、价值链、战略和财务规划的影响，以及任何已就绪的转型计划或分析	管理自然风险和机遇 自然推进行动
	(C) 考虑到不同的情景，描述在应对自然相关风险与机遇方面组织战略的复原力	未来考虑针对自然相关风险和机遇开展情景分析，量化评估各情景下，其对公司业务及财务的影响，并将评估结果纳入公司战略规划

支柱	披露要求	响应章节
战略	(D) 披露组织直接运营中资产和 / 或活动的地点，并在可能的情况下，披露符合优先地点标准的上下游价值链	自然定位、评价与评估
风险和影响管理	(A) (i) 描述组织在其直接运营中识别、评估和优先处理自然相关依赖、影响、风险与机遇的流程	自然定位、评价与评估
	(A) (ii) 描述组织在其上下游价值链中识别、评估和优先处理自然相关依赖、影响、风险与机遇的流程	自然定位、评价与评估
	(B) 描述组织管理自然相关依赖、影响、风险与机遇的流程	自然定位、评价与评估
指标和目标	(C) 描述如何将识别、评估、优先处理和监测自然相关风险的流程整合到组织的整体风险管理流程中	融入企业风险管理
	(A) 披露组织所用的指标，以符合其战略和风险管理流程的方式，将这些指标用于评估和管理重大自然相关风险与机遇	自然相关指标
	(B) 披露组织用于评估和管理对自然的依赖和影响的指标	自然相关指标
	(C) 描述组织用于管理与自然相关的依赖、影响、风险与机遇的目标和目的，以及针对这些目标和目的的绩效	自然相关目标

奇瑞汽车

CHERY AUTO

