

奇瑞汽车 气候相关信息披露报告



2025

奇瑞汽车
CHERY AUTO

CONTENTS

目录

- 01 关于本报告
- 02 引言：奇瑞汽车的低碳转型之旅
- 48 附录

治理

- 04 气候治理架构
- 05 气候治理职责

战略

- 08 气候相关风险和机遇
- 11 气候情景分析与财务影响评估
- 20 构建全球气候韧性体系
- 24 引领全价值链低碳转型

风险和机遇管理

- 40 气候风险和机遇管理机制
- 41 气候风险和机遇管理流程

目标与指标

- 44 气候目标与进展
- 45 气候指标



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 年气候相关信息披露报告》(以下简称“本报告”) 是奇瑞汽车股份有限公司发布的首份气候相关信息披露报告。本报告主要参考国际可持续准则理事会 (ISSB¹) 发布的《国际财务报告可持续披露准则第 2 号——气候相关披露》(IFRS S2²)、香港联合交易所有限公司 (以下简称“联交所”) 主板上市规则附录 C2《环境、社会及管治报告守则》(以下简称“《ESG 守则》”) 及中国财政部《企业可持续披露准则第 1 号——气候 (试行)》等相关要求和建议，围绕治理、战略、风险管理、指标与目标四大核心支柱进行编制。

报告范围及边界

本报告为年度报告，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，本报告中对于气候情景分析、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。

信息管理与披露

公司重视气候相关信息的规范管理，致力于确保报告披露信息的真实性、准确性和完整性，并持续关注气候相关风险与机遇对公司战略、经营及财务表现的潜在影响，不断完善气候治理体系和低碳转型能力建设。

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气候治理、低碳转型及可持续发展的意见和建议。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气候相关信息披露质量和气候管理水平。

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. ISSB, International Sustainability Standards Board, 即国际可持续准则理事会。

2. IFRS S2, International Financial Reporting Standards S2 Climate-related Disclosures, 即国际财务报告可持续披露准则第 2 号——气候相关披露。

引言：奇瑞汽车的低碳转型之旅

据世界气象组织（WMO）《2025 年全球气候状况报告》，2025 年全球平均气温较工业化前时期高出约 1.43℃，过去十年已成为有史以来最热的时期。气候变化的警钟，正在以更真实、更紧迫的方式回响在全球每一个角落。2025 年，《巴黎协定》迎来签署十周年，联合国气候变化大会（COP30）汇聚全球各方力量，在多个气候关键议题上达成共识，推动全球气候治理从“共同承诺”走向“共同履责”。减碳，已成为世界各国共同的行动方向。而汽车产业，正站在能源转型、绿色制造与低碳出行的交汇点上，肩负着推动经济社会绿色转型的重要使命。

作为中国自主汽车品牌的中坚力量，奇瑞汽车不仅是应对气候变化的参与者，更是迈向低碳未来的推动者。我们致力于将低碳愿景融入企业发展的战略根基，将绿色基因深植于生产经营全周期，在每一次价值创造中践行绿色低碳承诺。我们已制定明确的气候目标：到 2030 年，平均单车制造温室气体排放量较 2023 年减少 60%；到 2037 年，实现自身运营碳中和；到 2047 年，实现价值链碳中和。

以技术之新，重塑低碳出行

奇瑞汽车始终将科技创新作为迈向低碳未来的核心引擎。面向新能源时代，我们依托二十八年的技术积淀，持续提升产品能效与低碳竞争力，为全球汽车工业绿色发展贡献“中国方案”。2025 年，我们实现多项新能源核心技术的迭代升级与突破性创新，其中自主研发的鲲鹏天擎混动专用发动机热效率突破 48%。依托奇瑞、星途、捷途、iCAR、智界五大品牌，我们推出奇瑞风云 A9L、纵横 G700、iCAR V23、JAECOO 5 等多款新能源车型，满足不同用户群体的绿色出行需求。同时，我们持续拓展绿色出行的生态边界，聚焦“车、储、充、网、云、碳”场景，打造迅龙秒充、虚拟电厂、SOFC 燃料电池、V2G 智慧充电桩等多元协同应用体系，构建绿色智慧能源生态，为用户创造更加便捷、高效、低碳的出行体验。

以智造之绿，夯实低碳根基

奇瑞汽车深知，低碳发展不止于产品，更深入生产制造全链条。我们积极运用数字化、智能化手段，不断提升能源管理的精细化水平，并围绕能源结构优化、能源效率提升和零碳工厂建设，加快构建绿色新质生产力优势，持续推动生产方式向高效、清洁、智能、低碳转型。2025 年，公司光伏并网装机容量累计 281.92 兆瓦，全年外购绿电 305,136.04 兆瓦时；多项节能技改项目累计实现节约用能 16,808.08 兆瓦时，相当于减少二氧化碳排放 8,852.05 吨。

以协同之力，共建低碳生态

奇瑞汽车坚信产业链的每一次协同、生态伙伴的每一步同行，都将加速汽车产业向低碳、可持续未来迈进。我们积极发挥产业引领与协同带动作用，持续拓宽降碳边界，深化与供应商的协同共治，推动低碳材料应用、绿色采购和供应链减排，并制定到

2030 年整车制造核心一级供应商绿电使用占比不低于 60% 的目标。同时，我们积极构建更具韧性和价值的绿色循环体系，围绕报废车辆拆解、零部件再制造、动力电池回收及危废资源利用等核心领域与价值链伙伴开展合作，提升资源循环价值。2025 年，我们携手合作伙伴累计回收 630 吨退役动力电池，并根据其实际状态开展分类利用，相关电池产品曾应用于启动电池、户用储能、叉车电源等领域，让资源在循环中重获新生，让绿色价值持续延展。

从芜湖启程，向世界而行。奇瑞汽车的低碳转型之旅，是中国汽车品牌面向全球气候挑战的主动担当，也是以科技创新推动绿色出行、以价值链协同推进低碳转型的时代答卷。面向未来，奇瑞汽车将继续以绿色低碳为愿景、以技术为驱动、以全球协作为路径，在气候治理与产业变革交汇的时代道路上，驶向更低碳、更智慧、更具韧性的可持续未来。

治理

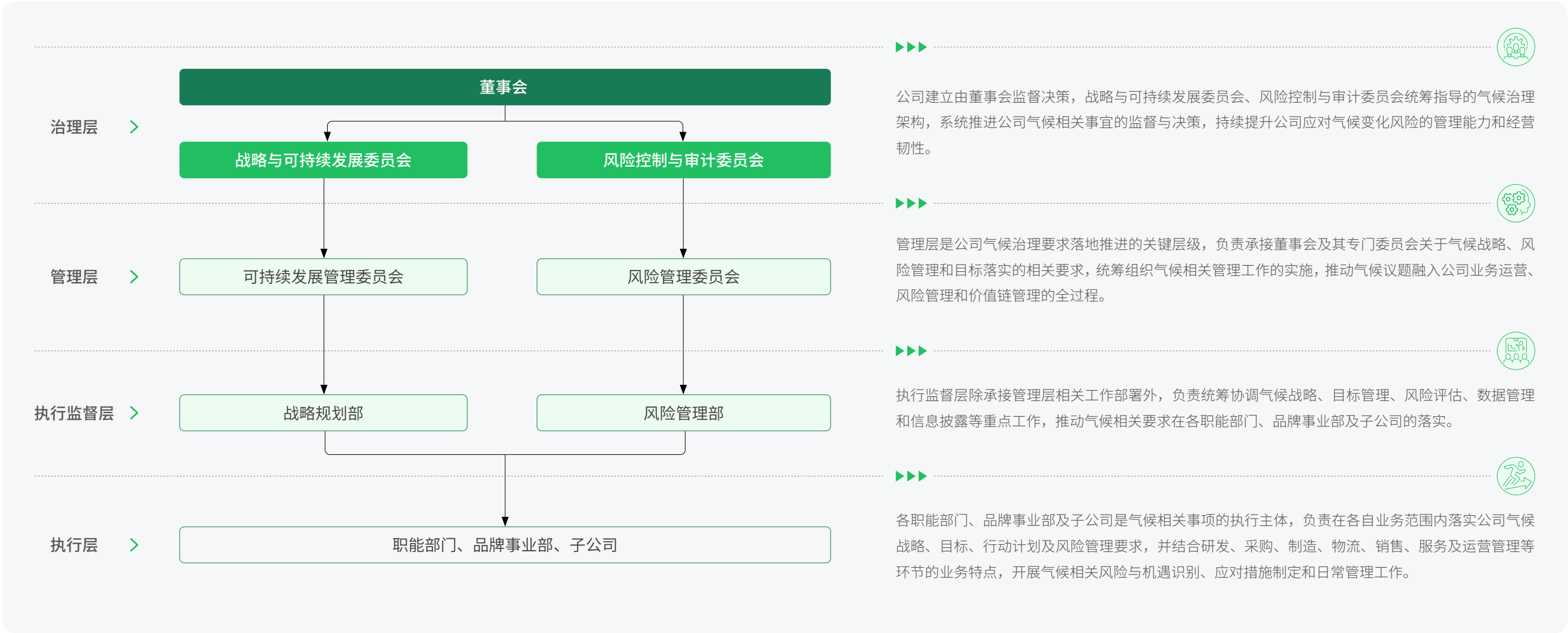
在《巴黎协定》推动全球低碳转型的背景下，气候治理已成为汽车企业参与国际竞争、提升经营韧性和实现高质量发展的重要议题。作为全球化布局的中国汽车企业，奇瑞汽车将气候治理置于公司治理和战略决策的重要位置，建立自上而下的气候治理体系，系统性推动气候相关议题融入企业发展全局，为全球化经营和长期可持续发展夯实基础。

- 气候治理架构
- 气候治理职责



气候治理架构

奇瑞汽车将气候相关议题纳入公司战略统筹、治理监督和运营管理的重要范畴，持续提升应对气候变化的治理能力与管理韧性。公司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，确保气候治理工作的有效推进和落实。



气候治理职责

为推进气候治理工作的有效落实，奇瑞汽车围绕气候治理架构，明确各层级监督、统筹、协调与执行职责，形成自上而下传导、跨部门协同推进的气候治理机制。

治理层职责

‣ 董事会

公司气候相关事宜的最高决策机构，审议气候相关战略、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，了解气候相关风险与机遇、监管趋势、目标进展和重点行动等情况，至少每年开展一次气候风险与机遇的全面检视，推动气候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，为公司提升气候韧性、推进低碳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气候相关事项。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，可为公司审议气候战略、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

作为董事会下设的气候与可持续发展监督机构，负责统筹指导公司气候愿景、气候战略、气候目标及管理体系建设，监督气候相关风险、机遇与低碳转型事项的识别、评估和推进，并就气候战略方向、目标进展、重点行动及信息披露事项向董事会提出建议。

2025 年，战略与可持续发展委员会共举行 7 次会议，重点审议碳中和战略、减碳目标、

ESG 风险和机遇、内部碳定价机制等管理事项。战略与可持续发展委员会及核心管理人员出席会议，汇报工作进展及应对措施，相关重大议题均及时上报董事会审议决策。

‣ 风险控制与审计委员会

作为董事会下设的风险监督机构，负责督导气候相关风险纳入公司全面风险管理，关注重大气候风险识别、评估、应对、监测及监督评价情况，监督气候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，并就气候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

公司高度重视气候治理专业能力建设，报告期内面向董事会、高级管理层及可持续发展管理执行人员开展不同主题的专项培训共计 4 场，内容涵盖气候相关政策法规、碳排放交易、低碳转型路径等主题，持续增强气候治理、管理和执行团队的专业知识和技术能力。



管理层职责

› 可持续发展管理委员会

作为公司气候与 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，组织制定并推进气候战略、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气候相关重点事项，推动气候目标和低碳转型要求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，负责推动气候相关风险纳入全面风险管理体系，审议重大气候风险、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，推动气候风险管理在公司全面风险管理机制下有效运行。

此外，公司已将气候相关绩效纳入相关高管及执行团队的薪酬考核体系，并围绕减排目标达成、能源效率提升、绿色技术应用及气候相关项目推进等维度设置考核要求，推动气候管理与业务战略、日常运营及责任落实深度衔接，构建起“目标设定—过程追踪—绩效评价”的管理闭环。

执行监督层职责

› 战略规划部

作为气候与 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，统筹推进气候战略规划、目标管理、重点行动、气候数据收集及信息披露工作。战略规划部牵头组织气候相关风险与机遇识别、评估及应对措施制定，协调相关部门及业务单元落实气候管理要求，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，负责将识别出的气候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气候相关监测数据、气候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气候相关事项，各执行主体协同应对，推动气候管理要求在业务一线有效落地。



战略

全球气候变化之下，汽车行业的业务模式、发展路径及管理模式正经历深层次重塑。奇瑞汽车高度重视气候变化对公司战略规划、经营决策和业务发展的潜在影响，全面识别气候相关风险与机遇，并通过气候情景分析，评估其对企业运营及价值链的影响。同时，公司以实现碳中和目标为牵引，系统制定气候转型计划，持续完善低碳发展路径，着力提升自身在全球绿色变革中的核心竞争优势。

- 气候相关风险和机遇
- 气候情景分析与财务影响评估
- 构建全球气候韧性体系
- 引领全价值链低碳转型



气候相关风险和机遇

气候变化既是企业经营发展面临的潜在风险，也是推动绿色转型和业务创新的重要机遇。报告期内，公司系统开展气候变化风险与机遇内部评估，识别并深入分析短期、中期及长期气候变化风险与机遇。我们参考 TCFD 框架进行广泛的行业调研，并邀请业务部门代表参与气候问卷评分，最终汇总来自多领域的专业判断与洞察，评估和分析相关气候风险和机遇对公司业务模式、价值链及财务表现的影响。未来，公司将结合业务发展及管理需求，进一步引入外部专业机构及气候领域专家等参与评估，持续增强气候风险与机遇的前瞻研判能力。基于本次评估结果，公司未识别出可能在下一报告期内对资产和负债账面价值产生重大影响的气候相关风险。

奇瑞汽车气候相关风险

气候风险类别	气候风险对业务模式及价值链的主要影响	时间范围	价值链主要环节	主要财务影响	管理策略
物理风险	急性风险 R1 洪水：高频及严重的洪涝灾害，可能使公司生产设施及设备受淹没损害、运营场所受影响、物流运输受阻和供应链中断等，造成生产和供应的连续性受阻，生产运营效率下降。		上游 自身运营 下游	- 销售成本上升 - 非流动资产总值下降 - 收入下降	➤ 详见 “构建气候韧性运营机制” 章节
	慢性风险 R2 持续高温：持续的高温热浪天气可能产生人员工作健康安全威胁，加大设备运行负荷和故障风险，影响生产及劳动力效率。同时为保障工作环境，生产、办公等运营场所制冷需求随之上升。此外，企业可能面临区域电网负荷过载的限电风险，冲击生产计划。		自身运营	- 销售成本上升 - 收入下降	➤ 详见 “构建气候韧性运营机制” 及 “推进能源体系韧性升级” 章节

气候风险类别	气候风险对业务模式及价值链的主要影响	时间范围	价值链主要环节	主要财务影响	管理策略
转型风险	政策和法律风险	R3 气候相关监管与合规要求提升：随着中国碳排放管理政策持续深化，钢铁、铝冶炼等行业纳入全国碳排放权交易市场，汽车行业上游企业面临的减排及履约压力可能沿产业链向下游传导，对整车制造企业的原材料采购及供应链管理提出更高要求。同时，海外市场监管趋严，如欧盟《新乘用车和轻型商用车二氧化碳排放标准法规》《碳边境调节机制条例（CBAM）》《新电池法规》等法规相继实施，企业将面临更高的产品出口合规要求。	■□□	上游 自身运营	• 销售成本上升 • 收入下降 ➤ 详见“ 洞察气候变化对全球业务的影响 ”章节
	技术风险	R4 低碳产品与技术迭代：汽车行业技术迭代速度较快，若企业在前沿低碳技术领域研发投入不足或研发成果转化进度不及预期，可能导致产品竞争力下降，进而影响市场份额。	■□□	自身运营	• 研发开支上升 • 收入下降 ➤ 详见“ 加速产品使用阶段低碳化 ”及“ 构建低碳循环运营生态 ”章节
	市场风险	R5 消费者需求转变：全球汽车消费加速向低碳化转型，若公司新能源产品供给结构、续航里程或节能环保水平等未能满足消费者预期，可能导致品牌竞争力下降。	■■□	自身运营 下游	• 收入下降 ➤ 详见“ 提升产品和服务的气候适应性 ”章节
		R6 原材料价格波动：气候变化可能改变部分地区的生态环境及资源开发条件，影响天然橡胶、天然纤维等原材料产量和供应，以及铜、铝、锂、镍、钴等金属矿产的开采。同时，受清洁能源技术发展及新能源产业需求增长等因素影响，相关金属资源供需格局将发生变化。因此，部分关键原材料的供应趋紧或采购难度上升，引发市场价格波动。	■□□	上游 自身运营	• 销售成本上升 ➤ 详见“ 构建气候韧性运营机制 ”及“ 促进供应链低碳协同 ”章节
	声誉风险	R7 气候相关声誉风险：气候管理决策不力、行动不力或利益相关方在公司气候转型中利益受损，可能引发负面评价，造成品牌声誉受损等风险。	■□□	自身运营	• 销售成本上升 ➤ 详见“ 构建气候韧性运营机制 ”章节

奇瑞汽车气候相关机遇

气候机遇类别	气候机遇对业务模式及价值链的主要影响	时间范围	价值链主要环节	主要财务影响	管理策略
资源效率	O1 循环经济：汽车产业链延伸和循环经济领域快速发展，涌现动力电池回收利用、汽车零部件再制造及关键材料循环回用等新兴业务机会。		上游 自身运营 下游	• 收入上升	➤ 详见 “构建低碳循环运营生态” 章节
能源来源	O2 可再生能源应用：通过光伏发电等可再生能源的规模化应用、中长期稳定绿电供应协议等，提升清洁能源使用占比，降低对化石燃料的依赖，增强能源供应稳定性。		自身运营	• 销售成本下降	➤ 详见 “推动制造体系低碳转型” 章节
产品和服务	O3 绿色出行需求增长：消费者低碳出行认知提升，纯电动、插电式混合动力及增程式等新能源汽车产品，以及具备绿色产品标签和生态认证的车型，其市场认可度和竞争优势有望进一步提升。		自身运营 下游	• 收入上升	➤ 详见 “提升产品和服务的气候适应性” 及 “加速产品使用阶段低碳化” 章节
市场	O4 绿色融资支持：绿色融资政策体系与市场机制不断完善，气候治理机制健全、节能降碳目标明确及信息披露良好的企业，有望通过绿色信贷、绿色债券等可持续融资工具拓宽融资渠道，并获得更为有利的融资条件。		自身运营	• 财务费用下降	➤ 详见 “O4：绿色融资支持” 章节

注：1. 时间范围定义：综合考虑公司业务规划、风险管理策略以及运营点所在国家或地区的气候相关政策，具体划分为短期（1-5 年）、中期（6-15 年）、长期（15 年以上）。
2. 价值链环节定义：上游（原材料采购及供应链管理）、自身运营（研发和生产制造）、下游（分销、市场推广、销售、售后服务和末端管理）。

短期中期长期

气候情景分析与财务影响评估

气候变化的社会经济影响具有高度不确定性，为合理理解气候因素的复杂传导路径和影响水平，报告期内，公司采用气候情景分析的方法，通过构建低排放、现行排放及高排放的对比性气候情景及相关发展路径假设，模拟不同气候政策力度、技术演进速度、温升水平等条件下，气候相关风险与机遇对公司业务、财务、战略的潜在影响。

本分析使我们意识到，外部情景与业务模式、财务结果之间并不存在简单、稳定、线性的对应关系，如政策要求趋严可能加快产品和生产体系调整，但其最终财务影响仍取决于消费者需求、技术成本下降速度、市场竞争及公司产品投放节奏；加之受情景分析方法发展阶段约束，如细分地域数据、细分气候灾害数据、行业特定参数的长期预测数据可获得性有限、精度有限等，我们的分析存在固有的局限性。因此，本次分析重点是识别不同情景下可能受到较大影响的业务环节，厘清相关风险和机遇的发生路径，且在特定合理假设和不同参数之下可能对财务产生的影响水平，而并非是对未来所有可能的气候路径与变量进行的精确测算。相关结果将用于评估和检视公司的管理模式、业务规划、战略发展在不同情景下的适配性，并为公司迭代气候应对策略、优化资源配置及推进低碳转型提供辅助决策依据。

物理风险

我们依托联合国政府间气候变化专门委员会（IPCC）发布的共享社会经济路径（SSP）及代表性浓度路径（RCP）情景框架，评估在全球不同温升情景下，持续高温、洪水等气候物理风险可能带来的运营和财务影响。

情景类型	低排放情景 SSP1-RCP1.9	现行排放情景 SSP2-RCP4.5	高排放情景 SSP3-RCP8.5/SSP5-RCP8.5
情景描述	基于可持续发展共享社会经济路径，全球加速推进低碳经济转型，温室气体排放量快速下降，并于 2050 年实现净零排放，全球平均气温升幅控制在 1.5°C 以内。	全球社会、经济与气候政策均延续常规发展趋势，各国及地区采取适度减排措施，温室气体排放量在本世纪中叶达到峰值后下降。	全球经济快速增长，各国及地区仍高度依赖化石能源和高能耗产业，且缺乏气候政策干预，促使温室气体排放量持续升高。
预估世纪末升温	<1.5°C	1.5°C ~3°C	>3°C
情景来源	联合国政府间气候变化专门委员会（IPCC）		

注：鉴于不同气候风险评估模型对应的情景参数存在差异，高排放情景分别采用 SSP3-RCP8.5 情景及 SSP5-RCP8.5 情景。“水道”洪水风险工具（Water Risk Atlas Aqueducts Flood Tool）基于 SSP3-RCP8.5 情景开展财务影响预测，因此洪水风险分析采用该情景设定；持续高温风险则采用 SSP5-RCP8.5 情景。

R1：洪水

洪水是指由暴雨、河流溢洪、城市排水不畅或海平面上升等因素引发的陆地淹没现象。洪水灾害可能对公司的资产价值、生产运营及业务稳定性产生不利影响，进而对公司财务表现带来潜在冲击。2025 年，公司未因洪水灾害产生重大资产损失或对生产经营造成不利影响。

为进一步评估未来不同气候情景下洪水风险可能造成的财务影响，公司依托世界资源研究所（World Resources Institute, WRI）的“水道”洪水风险工具（Water Risk Atlas Aqueducts Flood Tool），并引入物理风险在险价值（Physical Value-at-Risk, PVaR）方法，对不同气候情景下洪水灾害对公司主要整车生产基地可能造成的财务影响进行评估。

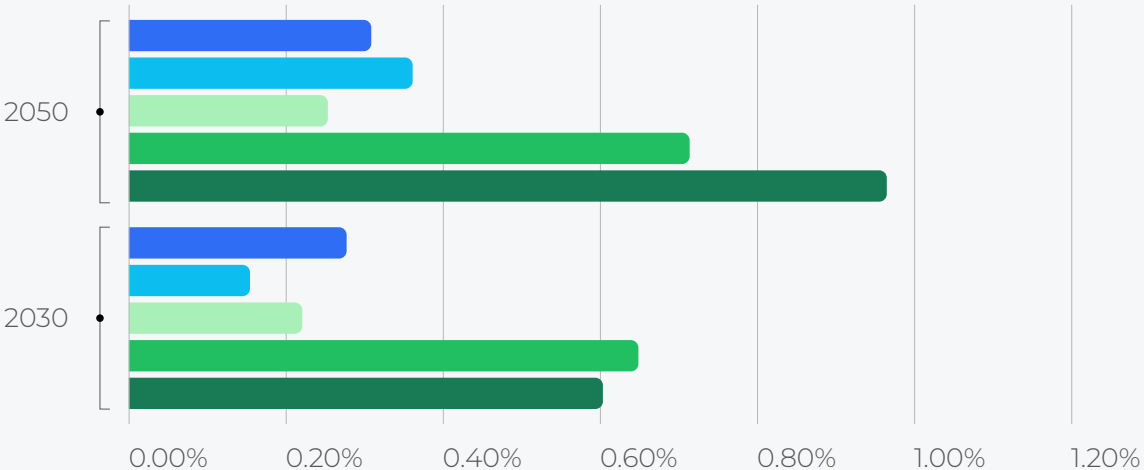
根据评估结果，在高排放情景（SSP3-RCP8.5）及现行排放情景（SSP2-RCP4.5）下，洪水风险对公司非流动资产造成的冲击均会随时间推移而上升，但整体处于较低水平（PVaR ≤ 1%），其中，仅海外地区（东南亚某一生产基地）2050 年洪水灾害的在险价值 PVaR 预计超过 1%，达到中等影响水平，需投入额外关注。就国内业务分布而言，华东地区

生产基地受洪水影响水平略高于国内其他地区，亦需加强防洪灾害管理以降低资产损失。

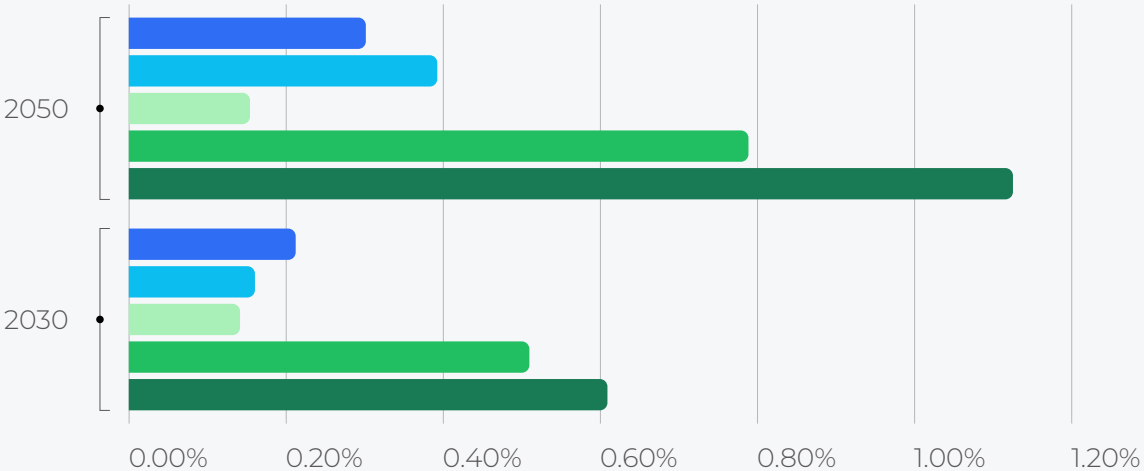
基于上述评估结果，公司从自身运营及上游供应链两方面强化洪水风险管理。在自身运营环节，我们将洪水灾害风险评估结果纳入未来工厂选址布局综合考量，在新建项目及拓产项目策划阶段，优先规避中等及以上风险区域。针对现有生产基地，我们制定《防汛防内涝防台风工作专项应急预案》，成立防汛应急指挥中心，并持续加强防汛物资储备、排水设施维护及应急机制建设。同时，公司于报告期内支出财产一切险保费 735.68 万元，为主要生产设施及相关资产提供保险保障，增强资产风险抵御能力。在上游供应链环节，公司采取多源采购策略，并加强供应商气候风险评估、关键物料安全库存管理及替代物流路线规划，增强关键原材料和核心零部件供应保障能力。

洪水风险对公司主要整车生产基地非流动资产的预估冲击比例（PVaR）¹

现行排放情景 SSP2-RCP4.5



高排放情景 SSP3-RCP8.5



华中地区 东北地区 华北地区 华东地区 海外地区

注：1. 非流动资产预估冲击比例（PVaR）= 预估非流动资产损失价值 / 非流动资产价值。
2. 本报告仅考虑洪水灾害对非流动资产造成的直接冲击，尚未纳入运营中断、供应链扰动等其他可能对公司财务表现产生影响的因素。

R2：持续高温

持续和强烈的高温天气对企业产生多维度影响，人员身处或暴露于持续高温环境会显著增加健康风险，生产设备也会因高温复合性影响产生效率折损。随着高温天气持续，公司对于制冷设备设施等的依赖日益增强，用于高温应对的运营成本将持续上升。此外，持续高温可能推高区域用电需求，造成电网负荷过载，使公司面临限电、错峰用电甚至临时停电风险，从而影响生产计划。

我们以世界银行数据库中的降温度日数（Cooling Degree Days，CDD）¹ 为因子构建制冷用电量预测模型，重点评估了持续高温对公司主要整车生产基地及办公运营场所 2030 年、2040 年及 2050 年的制冷

用电成本影响。情景分析结果显示，在高排放（SSP5-RCP8.5）、现行排放（SSP2-RCP4.5）及低排放（SSP1-RCP1.9）三种情景下，制冷用电成本的财务影响均为轻微（不足公司除税前利润的 0.1%）。与此同时，制冷用电成本随时间呈稳定上升趋势，表明尽管持续高温对公司带来的直接财务影响有限，但将长期、持续性释放业务影响，公司需不断强化高温应对措施以保障人员健康和生产力。

针对高温天气可能对员工健康和生产运营造成的影响，奇瑞汽车持续完善高温风险管理措施。一方面，我们设置办公场所温度控制要求，针对性地制定高温时段生产计划，并强化现场健康管理和安全巡查。

同时，我们每年为员工提供高温防暑物资、降温补贴等，为员工在非工作时段的高温应对提供补充性保障，2025 年公司在高温补贴及防暑降温费用支出超千万元。另一方面，为保障生产运营连续性，公司通过拓展多元化能源来源、优化生产安排等措施，降低区域限电或供应波动的影响。未来，公司将进一步探索建筑降温系统、节能化制冷设施更新等更可靠的高温应对管理方案，进一步优化高温天气下的能源使用效率，持续提升高温风险应对水平。



注：1. 降温度日数（CDD）：日平均气温高于 65 华氏度 /18.3 摄氏度的累计度数，用于衡量建筑制冷能源需求的指标。
2. 制冷用电成本对于除税前利润的冲击比例 = 制冷用电成本 / 除税前利润。
3. 鉴于电价受政策调整、市场机制等多重因素影响，未来电价波动具有较强不确定性，本次测算在不同时间节点均采用 2025 年各地区平均电价进行计算。
4. 本报告仅量化制冷成本相关影响，尚未纳入因高温导致的设备故障、停产或限电损失等其他可能对公司财务表现产生影响的因素。

转型风险与气候机遇

我们依据央行与监管机构绿色金融网络（NGFS）及国际能源署（IEA）公开的气候情景与关键假设，构建对比性情景，以评估气候转型风险及相关机遇可能带来的业务和财务影响。

	NGFS 气候情景		
情景类型	低排放情景 - Net Zero 2050 - Delayed Transition - Below 2°C	现行排放情景 Nationally Determined Contributions（NDCs）	高排放情景 Current Policies
情景描述	全球各国家及地区采取具有雄心的气候行动，通过制定碳减排目标、征收碳税、出台能源转型政策等，以将全球平均气温升幅控制在 2°C 以下，并努力限制在 1.5°C 以内。	全球各国家及地区执行现有气候政策，部分国家和地区制定减排目标并执行，温室气体排放有所下降。	全球各国家及地区沿用现有气候政策及行动，温室气体排放持续增长至 2080 年，全球平均气温持续升高。
预估世纪末升温	<2°C	2°C ~3°C	>3°C
情景来源	央行与监管机构绿色金融网络（NGFS）		

	IEA 气候情景		
情景类型	低排放情景 Net Zero Emissions by 2050 Scenario （NZE）	现行排放情景 Announced Pledges Scenario （APS）	高排放情景 IEA Stated Policies Scenario （STEPS）
情景描述	以将全球平均气温升幅控制在 1.5°C 以内为导向，明确全球能源行业在 2050 年实现净零排放的技术路径（包括清洁能源电气化、能效提升、低碳燃料应用和甲烷减排）。	全球各国家及地区提出的气候与能源相关目标（如国家自主贡献、长期净零排放承诺、重点行业转型规划等）均能按时、足额落实。	基于全球各国家及地区已实施或明确提出的能源与气候政策，仅反映在当前政策框架下全球能源系统演变的趋势，政策愿景性目标未必均能实现。
预估世纪末升温	约 1.5°C	约 1.7°C	约 2.4°C
情景来源	国际能源署（IEA）		

注：因 NGFS 与 IEA 在气候情景研究目的、模型设定和关键假设等方面存在差异，故同类型下气候情景升温度数有所不同。

R3：气候相关监管与合规要求提升

随着中国碳排放管理政策持续深化，以及欧盟《新乘用车和轻型商用车二氧化碳排放标准法规》《碳边境调节机制条例（CBAM）》《新电池法规》等海外市场气候相关监管要求趋严，汽车企业面临的气候合规要求持续提升。监管一方面驱动公司在碳管理体系及数据能力建设方面增大管理投入，另一方面，由于中国碳排放权交易市场已由发电行业进一步扩围至钢铁、铝等汽车上游重点行业，欧盟 CBAM 亦对钢铁、铝等高碳进口商品形成跨境碳成本约束，上游企业承担的减排、履约及跨境碳成本可能逐步反映在原材料和零部件价格中，进而增加整车制造企业的采购及生产成本。在此情况下，碳价成为影响产业链成本传导的核心变量，基于此，公司将碳价水平及其变化趋势作为分析不同气候情景下成本传导及经营影响的重要参考。

在高排放（NGFS Current Policies）及现行排放情景（NGFS NDCs）下，气候政策和碳定价机制的推进相对平缓，碳价整体维持在较低水平，中长期上升幅度有限。在此情景下，监管要求主要呈渐进式强化，对公司的影响更多体现在合规体系建设、碳数据管理及供应链协同等方面。由于碳价水平相对平稳，以及相关监管要求的适用范围扩展相对有限，上游供应商新增的碳成本和合规投入向能源、原材料及零部件采购价格传导的幅度较小，因此对公司整体经营的影响相对有限。

在低排放情景（NGFS Below 2°C）下，全球减排约束进一步增强，低碳转型进程明显加快，碳价在中长期呈现较大幅度上涨，汽车产业链面临的碳成本压力随之增加。与此同时，各国可能进一步扩大碳定价机制及低碳市场准入要求的覆盖范围，并提高对产品碳足迹、循环材料应用、电池全生命周期管理及供应链减排的要求。若公司未能及时适应相关政策及市场变化，可能面临碳成本上升、产品准入受限、合规投入增加及出口竞争力下降等风险。



奇瑞汽车长期保持对境内外气候政策、碳定价机制及市场准入要求的动态追踪与分析，已搭建气候合规、碳排放和产品碳足迹管理机制，并逐步向供应链碳数据管理和相关方协同降碳拓展。此外，公司通过推进绿色制造、优化能源结构、扩大绿色电力使用及完善海外本地化生产与采购布局，降低碳成本及跨境合规要求对经营活动的潜在影响，持续提升对气候相关监管变化的适应能力。

R4：低碳产品与技术迭代

全球应对气候变化进程加速，交通运输领域减排要求持续趋严，汽车行业在产品能耗表现、动力电池性能、轻量化与循环材料应用等低碳技术领域面临更高要求。据 IEA *Global EV Outlook* 预测，在高排放情景（IEA STEPS）下，至 2030 年传统燃油车仍占据近六成市场份额，全球电动化转型进程相对平稳，新能源技术渗透速度未出现显著加速。在此情景下，奇瑞汽车可依托覆盖燃油、混动及纯电的多元技术路线

与产品布局，以适配不同区域市场的差异化需求，并保持较为稳定的市场份额与营业收入表现。

在低排放情景（IEA NZE）下，为实现净零排放，全球面临更严苛的碳减排政策，汽车行业全面向电动化转型，传统燃油车需求将显著下降。同时，随着汽车技术与材料使用相关政策法规的出台，如欧盟新版《报废汽车（ELV）法规》《新电池法规》等，市场对再生材料使用占比、产品可回收性以及全生命周期环境绩效的关注持续提升。若公司在电池技术、循环材料应用及产品低碳化设计等方面的技术储备不足，可能难以满足相关市场的法规要求，进而对产品销售及营业收入产生不利影响。面对这一趋势，奇瑞汽车已前瞻性布局再生铝、再生钢、生物基材料等循环材料的开发应用，并加速推进固态电池等下一代电池技术的预研储备；同时，持续围绕整车轻量化、动力系统效率优化、低风阻设计等方向提升产品能效水平，不断夯实技术储备基础，这一方面使低碳产品和技术迭代风险处于可控水平，亦使奇瑞汽车有机会把握随之产生的绿色机遇，在产业低碳转型中占据主动地位。

R5：消费者需求转变

随着全球消费理念持续向绿色方向转变，汽车消费市场正加速迈向电动化与低碳化转型。在现行排放情景（IEA APS）下，全球交通电动化政策有望得到更大程度落实，如德国、西班牙、法国等国家出台新能源汽车补贴、税收优惠及补能设施建设等相关激励政策，将进一步强化新能源汽车在购车决策中的经济性优势及使用便利性。若公司新能源产品在续航能力、补能效率及低碳属性等方面未能满足消费者的核心出行诉求，将导致订单流失、市场份额下降，并导致营业收入的减少。

在低排放情景（IEA NZE）下，IEA *Global EV Outlook* 预测到 2035 年全球电动车销量占比将接近 95%。在电动汽车全面普及的背景下，行业竞争的核心将不再局限于单一产品性能，将进一步拓展至智能驾驶、车载交互、数字化体验及出行服务生态等综合能力。若公司未能构建产品智能化和场景化使用核心竞争力，可能导致客户粘性下降、客户流失，从而引发市场份额流失、订单减少及营业收入下降的风险。

整体而言，保持对消费者需求的持续洞察和紧密把握是保持竞争优势之关键。对此，奇瑞汽车一方面在产

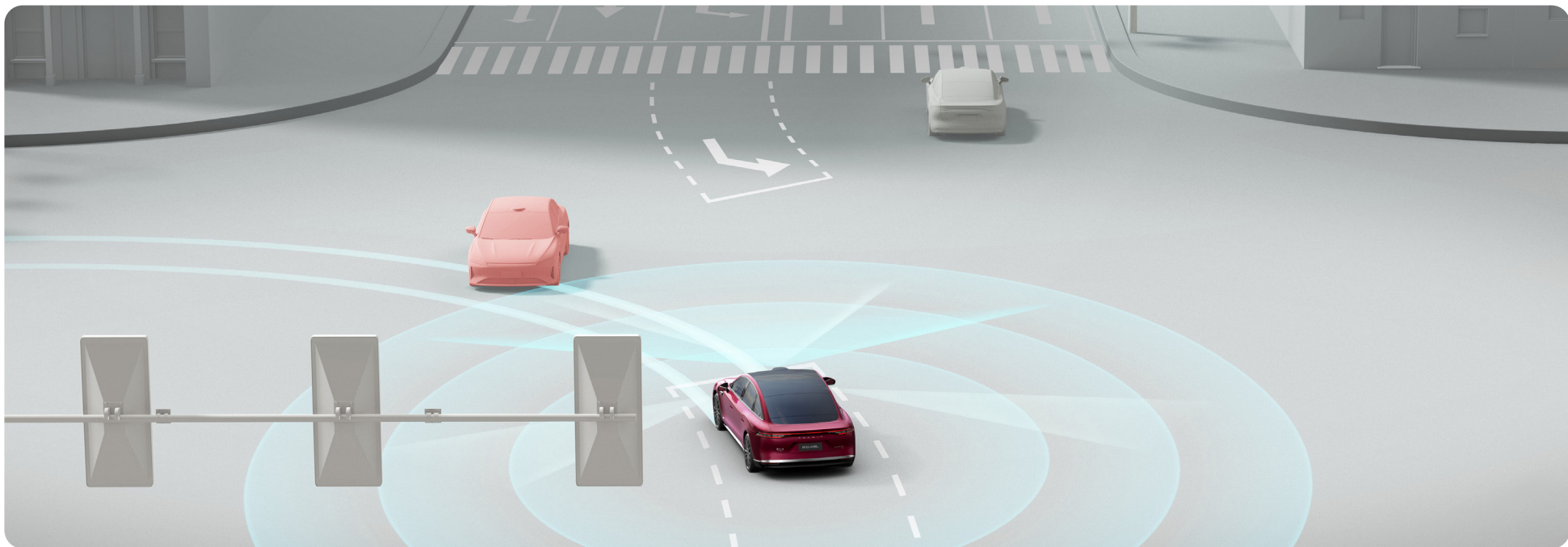
品端积极构建适应未来产业发展趋势的技术能力，在三电技术、车载操作及智能化系统等关键领域持续开展技术创新，通过不断提升产品性能、使用便利性与环境友好性，满足消费者对于绿色产品的需求；一方面，长期注重消费者洞察和用户生态，通过用户调研、用户共创等形式，持续收集用户在产品功能、使用场景、智能体验及服务模式等方面的反馈，并将相关洞察及时转化为产品定义和研发优化方向。同时，依托多品牌协同发展优势，奇瑞汽车打造出的全品类新能源产品矩阵，亦有利于满足多元化用户需求，增强市场竞争力与品牌影响力。

R6：原材料价格波动

在汽车行业向低碳化及电动化转型过程中，随着新能源车型渗透率不断提高，动力电池的重要性日益增强。动力电池所需的锂、镍、钴、铜等关键金属资源，受全球气候政策、清洁能源技术发展等因素影响，供需格局将发生变化，进而导致市场价格波动。

据 IEA *Global Critical Minerals Outlook* 预测，在高排放（IEA STEPS）、现行排放（IEA APS）及低排放情景（IEA NZE）下，锂及镍在清洁技术领域的需求占比将持续上升；虽铜及钴的整体需求增幅相对有限，但其在清洁技术领域的需求占比均超过 30%。受资源供给有限影响，相关金属原材料价格可能阶段性上涨，并通过电芯、电池包及相关零部件采购价格向公司采购端传导，从而增加采购成本压力。

奇瑞汽车持续关注原材料价格波动风险，常态化监测关键原材料市场供需、价格走势及政策变化，并通过优化供应商结构、拓展采购渠道和加强长期合作减少不确定性。长期而言，为减少关键原材料价格波动可能带来的财务冲击，公司一方面持续提升资源使用效率，另一方面推进材料体系多元化发展，在电池技术领域，已形成覆盖磷酸铁锂、三元、钠离子及全固态等多条技术路线的多元化布局，同步推进大容量储能电芯及长时储能解决方案的研发，持续增强供应链韧性，提升技术适应能力。



R7：气候相关声誉风险

气候转型是一项关于技术和资源的系统性变革，气候管理决策不力、行动不力或利益相关方在公司气候转型中利益受损，可能引发负面评价而造成气候声誉风险。基于 NGFS *long-term scenarios for central banks and supervisors* 中对中国和欧洲主要市场失业率趋势的预测，公司探索性评估气候公正转型过程中可能面临的相关声誉风险。在高排放情景（NGFS Current Policies）下，欧洲失业率相对基准波动较小、中国失业率则整体呈持续下降趋势，就业环境保持相对稳定。由于低碳转型推进速度较平缓，产业结构调整节奏相对较慢。就汽车产业链而言，企业及上下游相关主体拥有相对充足的时间适应转型变化，对现有岗位结构和就业稳定性的短期冲击较为有限，公司面临的由就业压力引发的公正转型声誉风险整体较低。

然而，在低排放情景（NGFS Delayed Transition）下，欧洲失业率相对基准波动较为明显，中国失业率虽整体低于基准，但波动幅度扩大，就业环境不确定性和结构性调整压力上升。在此情景下，低碳转型节奏明显加快，产业结构调整可能更加集中。就汽车产业链而言，部分岗位技能需求和就业结构可能在较短时期内发生较大变化，对员工转岗、技能提升以及上下游就业稳定性提出更高要求。若公司未能及时提供相应的技能培训、岗位转型支持，可能引起员工、合作伙伴及当地社区等利益相关方对转型公平性和企业责任履行的关注，引发“转型不公正”等负面舆论评价，增加公司在利益相关方沟通、本地就业安排及员工转型管理等方面的投入成本。

奇瑞汽车持续关注公正转型等相关声誉风险，通过跟踪就业环境、岗位结构变化及利益相关方关切，及时识别低碳转型过程中可能引发的负面评价，并针对性完善沟通与管理措施。长期而言，公司加强员工技能提升与岗位转型支持，不断提升员工对产业转型趋势和岗位变化的适应能力；同时加强与供应商、经销商及所在社区等利益相关方的协同沟通，及时回应其对就业稳定、业务调整及转型影响的关切，有效防范因转型影响处置不当引发的声誉风险，持续增强利益相关方对公司低碳转型的理解与支持。



01：循环经济

据联合国环境规划署发布的《全球环境展望》第七期，截至 2024 年，全球已有 75 个国家发布了循环经济路线图，涵盖了 17 个行业的近 3,000 项循环经济政策。随着全球循环经济政策加速落地，循环利用已逐步成为汽车行业绿色转型的核心议程，零部件再制造、动力电池循环利用、金属材料回收再生等领域释放出显著的减排潜力和商业价值。

在高排放情景（IEA STEPS）下，传统燃油车保有量仍较高，废矿物油循环利用及废零部件再制造业务具备一定发展空间。据 Grand View Research 预测，预计全球再生基础油市场在 2023 年至 2030 年期间将以 5.0% 的复合年增长率（CAGR）增长。随着精炼提纯及高值化利用等相关技术不断成熟，废矿物油循环利用有助于公司降低末端处置成本，并带来新业务营收增长。与此同时，据 Global Growth Insights 预测，2035 年全球汽车零部件再制造市场价值将进一步扩大至 420.4 亿美元，零部件再制造行业具有较强的增长潜力。若公司能够实现相关零部件再制造技术攻关及回收体系建设，将为收入增长创造空间。

在低排放情景（IEA NZE）下，新能源汽车渗透率持续提升，报废电动车数量将随之增加。根据 IEA *EV Battery Supply Chain Sustainability* 预测，全球电池需求将快速上升，到 2035 年较 2023 年增长 12 倍。同时，退役电池数量也将在 2035 年后进入快速增长阶段。在此情景下，动力电池循环利用将成为汽车行业的重要增长点。若公司回收退役电池中的锂、钴、镍、锰等关键金属材料，并重新投入电池制造环节，将降低电池制造成本，提升产品价格竞争力，增加营业收入。与此同时，若公司在储能系统、低速电动车和基站备用电源等电池循环利用领域有效布局，有望形成新的收入来源。

奇瑞汽车积极把握循环经济发展机遇，持续拓展报废车与废旧零部件回收、动力电池回收、废油再生等核心业务布局，逐步构建覆盖回收、再制造、再生利用等环节的资源循环体系，不断提升再生资源利用水平与业务协同价值。同时，公司积极关注贵金属回收、再生材料应用及新型循环商业模式等发展方向，探索与汽车主业相协同的新业务机会，提升循环经济机遇的长期转化能力。

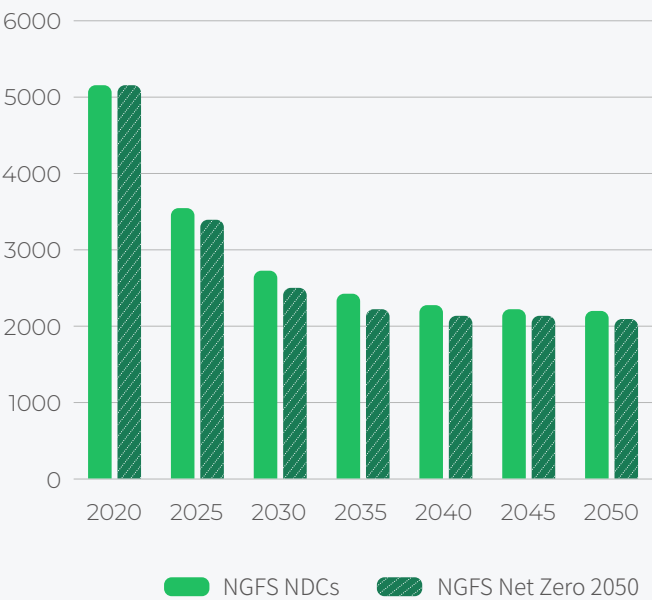
02：可再生能源应用

在全球能源结构加速向低碳化转型的背景下，可再生能源应用已逐步成为制造业企业提升能源安全性、降低运营成本及增强低碳竞争力的重要路径。在现行排放情景（NGFS NDCs）下，能源转型和可再生能源替代明显加快，中国光伏发电资本成本进一步下降。同时，绿电市场机制及长期购电协议（PPA）体系逐步成熟，增强企业获取绿电的渠道优势，并降低使用成本。该情景下公司凭借稳定的绿电采购及分布式光伏布局，可降低生产端外购电力支出，从而降低营业成本，并对利润水平及经营现金流形成正向支撑。

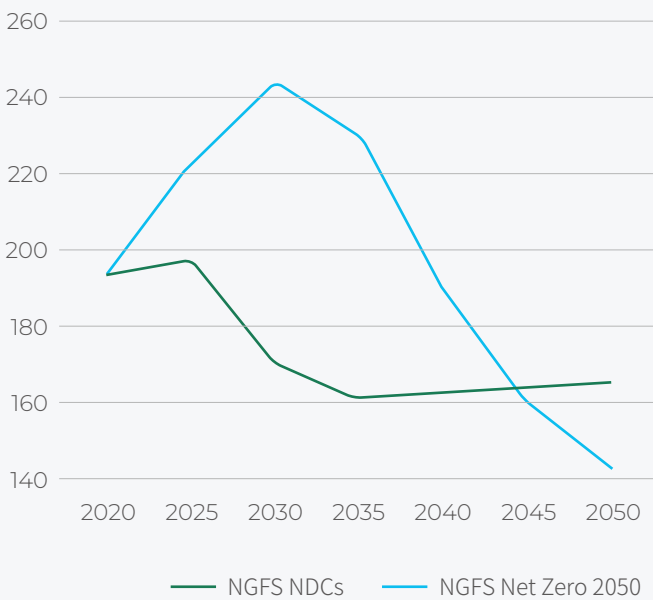
在低排放情景（NGFS Net Zero 2050）下，高碳价及能源转型将推动工业电价在转型初期快速上升，企业对稳定且低成本能源的需求随之显著增强，从而加速推进绿电替代和分布式能源建设。同时，光伏发电资本成本的持续下降将进一步提升企业自建光伏项目的经济性，降低对外购电力的依赖。

奇瑞汽车持续深化光伏、储能及绿电采购等清洁能源布局，并通过长期合作机制提升可再生能源供应的稳定性。公司推动可再生能源与智能制造协同发展，持续降低生产环节碳排放，把握低碳能源转型带来的机遇，提升公司在欧洲等重视产品碳足迹及低碳供应链市场中的绿色竞争力。

光伏发电资本成本（元 / 千瓦）



工业电力价格（元 / 吉焦）



O3：绿色出行需求增长

IEA *Global Energy Review* 显示，2025 年全球电动汽车销量达到 2,100 万辆（同比增长超过 20%），绿色出行成为汽车行业的重要机遇。

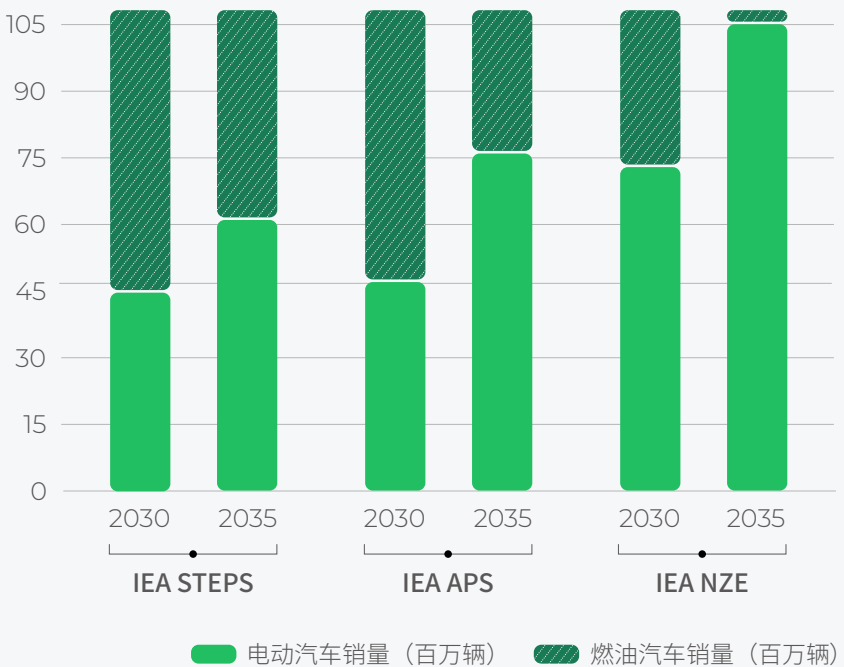
据 IEA *Global EV Outlook* 预测，在高排放情景（IEA STEPS）下，全球电动汽车销量预计于 2030 年达到约 4,500 万辆，占全球新车销量约 40%。汽车产业电动化发展方向已较为明确，但整体推进节奏仍相对温和。与此同时，传统燃油汽车市场将伴随电动化进程推进而逐步收缩，但在部分新兴市场仍具有较强的市场需求。在汽车产业呈现燃油汽车与新能源汽车并行发展的格局下，若公司能够兼顾不同区域市场的动力类型偏好，持续提升燃油车型能效并扩大新能源产品供给，将有助于稳定市场份额，推动营业收入平稳增长。

在现行排放情景（IEA APS）下，全球电动汽车销量占比预计在 2030 年提升至 45% 左右，新能源汽车市场持续扩张，消费者需求呈现多元化、个性化和差异化趋势。在此情景下，具备多元技术路线和差异化产品组合的汽车企业，能够覆盖更广泛的消费群体，并通过产品结构优化扩大新能源汽车销售规模。同时，随着欧洲等市场日益重视产品碳足迹和低碳属性，获得权威绿色或低碳认证、碳足迹信息透明且能够获得国际认可的新能源车型，将更具市场竞争优势。

在低排放情景（IEA NZE）下，到 2035 年全球电动汽车销量占比将接近 95%，汽车产业将迈入高度电动化乃至接近全面电动化的全新发展阶段。随着电动化进程的深度推进，汽车产业的商业模式也将加速从单一整车销售向“产品+服务”一体化模式延伸。在此情景下，若公司能够充分发挥新能源领域全产业链布局优势，可拓宽收入来源并增强盈利能力。

奇瑞汽车已从战略层面布局，把握绿色出行需求增长机遇，推进“油电协同”战略，依托多品牌矩阵与“混动、增程、纯电、氢能”多元化技术储备，可为各类消费群体提供差异化的绿色出行解决方案。同时，公司持续推进新能源汽车绿色低碳认证、升级燃油车型能效等，不断提升产品低碳属性的市场认可度。面向汽车产业高度电动化的发展趋势，公司积极探索充换电补能、车网互动与储能协同等配套服务，以持续提升绿色出行机遇向市场份额、业务收入及品牌价值的转化能力。

IEA 汽车销量预测



来源：IEA *Global EV Outlook*

O4：绿色融资支持

在全球低碳转型持续深化、可持续金融体系不断完善的背景下，绿色融资作为支持企业转型升级的重要制度性力量，正成为推动产业低碳化和价值创造的新引擎。在现行排放情景（NGFS NDCs）下，中国和欧洲的央行政策利率及长期利率相对于基准值均出现一定程度的正向偏离，尤其在 2030 年前后更为明显，表明低碳转型可能增加企业外部融资成本压力。在此情景下，绿色债券、绿色贷款等融资工具在政策引导和绿色资产配置需求的支持下，可为符合绿色金融标准的项目提供更多融资渠道；其中，环境效益明确、资金用途透明且信息披露充分的项目，有望获得一定的融资便利或价格优势。对于奇瑞汽车而言，绿色融资将作为传统融资渠道的有益补充，帮助公司在融资环境温和收紧的情况下拓宽资金来源，并在一定程度上降低融资成本。

在低排放情景（NGFS Net Zero 2050）下，中国和欧洲的央行政策利率及长期利率在 2030 年前后相对于基准值均呈现更明显的正向偏离，表明快速低碳转型将带来更高的整体利率环境，使企业面临更高的外部融资压力。在该情景下，金融资源可能进一步向符合绿色金融标准、具有明确减排效益的项目倾斜。具备优质绿色项目储备的企业，有望获得更广泛的资金支持，为低碳转型和长期发展创造有利条件。

奇瑞汽车将积极把握全球低碳转型背景下绿色融资支持带来的长期发展机遇，持续深耕绿色制造与节能改造等低碳项目，并结合项目周期和资金需求，灵活运用绿色债券、绿色贷款等工具，拓宽中长期资金来源，优化融资结构及融资成本，为公司低碳转型提供持续的资金支持。

构建全球气候韧性体系

面对全球极端天气频发、气候监管要求趋严、供应链波动加剧等系列挑战，气候韧性已成为保障业务稳健发展之关键。奇瑞汽车自内向外搭建气候韧性管理框架，在运营端，持续关注气候物理风险并提升全球经营网络应对极端天气和长期气候变化的准备能力；在政策端，及时识别不同市场经营规则的变化，并为产品开发、供应链调整和海外业务布局做出充分应对准备；在产品端，打造并投放多样化的气候适应产品，持续巩固产品和服务的绿色竞争力。结合全球业务发展和外部环境变化，奇瑞汽车正加速完善气候风险洞察及跨业务协同机制，提升全球经营体系对气候变化的适应能力。

洞察气候变化对全球业务的影响

随着全球业务布局持续拓展，气候变化对公司的影响已不再局限于节能减排和环境管理，而是逐步进入生产运营、供应链组织、产品开发及海外市场准入等核心经营环节，其主要通过两条路径影响全球业务，一是极端天气和长期气候条件变化对全球运营连续性的直接冲击，其影响往往不会停留在单一厂区，而可能沿能源供应、公共基础设施、交通物流及上下游供应商等环节传导，形成对全球运营网络的连锁影响；二是各国家和地区气候政策持续演进，对汽车产业市场准入和竞争规则带来的结构性变化。监管重点正在由企业自身运营排放逐步向产品全生命周期延伸，对产品低碳表现、供应链减碳能力及价值链碳数据提出系统性要求，这意味着气候政策已成为直接影响产品设计、材料选择、供应链组织、生产方式及海外市场准入的经营条件。

我们认识到，物理风险层面，全球不同区域的气候特征和气候风险暴露水平存在显著差异，气候系统和物理影响仍处于动态变化中。结合公司全球生产基地、研发机构、物流网络和供应链布局，我们需持续关注和评估重点经营场所及关键供应链节点的风险暴露情况，以将相关物理影响控制在可接受水平。对此，公司积极储备气候物理风险识别和分析能力，运用全球气候数据库和预测模型，周期性开展对气候物理风险的监测，并将分析结果用于完善极端天气预警、应急响应、资产布局和生产保障安排。

转型风险层面，全球气候政策尚未形成统一规则，不同市场基于各自产业基础和减排目标，在监管重点、技术标准等方面各有不同，同一产品及其供应链往往需回应多套要求，并提前调整产品方案、材料选型和生产准备。对于全球化经营企业而言，准

确理解法规内容，及时判断政策变化将于何时影响哪些市场、产品及业务环节，成为全球运营和业务部署之关键。基于此，公司持续完善全球气候政策识别与应对机制，对中国、欧盟及其他重点市场的政策和监管动态进行跟踪，结合公司业务布局分析法规适用范围、实施节点及潜在业务影响。报告期内，公司重点跟踪欧盟《新电池法规》《碳边境调节机制条例（CBAM）》《新乘用车和轻型商用车二氧化碳排放标准法规》等与汽车产业低碳转型密切相关的政策。其中，《新电池法规》进一步强化了动力电池碳足迹、原材料及全生命周期管理要求；《新乘用车和轻型商用车二氧化碳排放标准法规》直接影响欧洲市场的产品结构和动力技术路线；CBAM 虽现阶段主要覆盖钢铁、铝等上游材料，但其碳成本可能逐步沿供应链向汽车企业传导。对于上述可

能对产品准入或经营活动产生实质影响的重点政策，公司组织相关职能和业务部门开展专项解读，将外部法规要求进一步转化为产品开发、原材料选择、供应商管理和生产准备等环节的具体任务、责任分工和时间计划，以强化业务管理模式的适应性。

报告期内，公司不涉及以影响气候相关政策、法规或监管要求制定为目的的气候游说活动。公司将持续关注国内外气候政策与监管动态，并以合规、透明和负责任的方式参与行业交流，支持汽车行业低碳转型和可持续发展。

构建气候韧性运营机制

为有效应对气候变化带来的多维影响，奇瑞汽车加速构建气候转型适配管理机制，围绕气候目标设定、业务发展规划、运营韧性保障、价值链协同共治等关键管理环节，全面深化气候韧性管理，驱动转型效能跃升，强化气候适应能力。

目标设定与进展追踪

公司通过目标牵引，将低碳要求融入战略规划、经营管理与业务执行全流程。结合气候相关法规的实施节奏，我们分析其对市场竞争、产品规划、材料选择、生产方式及供应链减碳能力的影响，综合设定合理可行的气候目标。公司已建立起分阶段、分类别的减排目标体系，并将减排成效纳入部门绩效考核中，通过常态化目标追踪和达成情况监测，强化责任落实及目标执行，切实将气候相关要求逐步纳入产品开发、采购管理、生产准备和产品投放等运营关键环节。

公正转型与包容发展

公司关注员工及合作伙伴在低碳转型中的发展权益，通过技能培训、岗位支持及专业赋能等方式，支持各利益相关方提升气候适应能力，助力实现更平稳、更有序、更包容的产业绿色转型。

业务布局与项目投资

公司在产区扩建、海外布局、供应链配置等重大项目投资过程中，注重评估选址区域气候相关风险，逐步将当地气候灾害暴露水平、能源基础设施条件、政策稳定性及物流连续性等因素综合纳入考量范围，优化业务布局以提升运营韧性。同时，公司探索性搭建内部碳价机制，采用影子价格评估碳排放成本对低碳产品技术、生产设施建设、节能改造等项目经济性的影响，以支撑投资决策，并积极引导资源向低碳技术和绿色解决方案倾斜。截至本报告发布，公司已在整车制造场景中应用碳影子价格（覆盖范围一、范围二排放），对项目减排成效进行货币化，评估降碳所对应的财务影响。

气候灾害监测与应对

公司持续推动气候风险管理从灾害发生后的应急处置，逐步向事前识别、预案准备和运营保障延伸。依托安全环保一体化管理平台中的天气预警管理功能，公司及时接收极端天气预警信息，并根据不同预警等级和影响范围提前开展风险研判和应急准备。针对高温、暴雨、内涝、台风等极端天气事件，公司制定《高温防暑应急准备和响应专项预案》《防汛防内涝防台风工作专项应急预案》《应急准备和响应控制程序》等管理制度，持续完善极端天气事件应急管理机制，强化突发气候事件的防范、响应与处置能力。

此外，公司进一步将气象预警信息转化为现场防控措施。针对高温天气，公司结合预警等级及生产作业实际，合理调整作业时间和劳动强度，加强生产场所通风降温及重点设备巡检，配备防暑降温物资，并关注员工健康状况，以降低高温天气对人员安全、设备运行及生产效率的影响。针对暴雨、洪涝及台风，公司加强厂区排水系统、屋面设施和重点区域的巡查维护，提前储备沙袋、抽排水设备等防汛物资，并根据天气变化及时采取停工、停产或设备防护等措施。

对于气候变化带来的供应波动、区域性物流中断等传导性风险，公司从供应来源、采购策略及供应链气候风险管理等多维度切入，提升关键物料与核心资源的保障能力，确保供应安全和业务连续性。

多元化布局策略

针对关键零部件、关键材料及核心资源，持续推进供应源多元化管理，降低对单一供应商或单一区域的依赖程度，增强替代供应能力与应急保障水平。

本地化采购策略

围绕重点市场和关键品类，积极推进本地化采购策略，减少因极端天气、区域物流受阻等因素引发的供应中断影响，优化供应链响应效率与资源配置效率。

供应商风险管理

将气候灾害暴露程度、应急恢复能力和碳管理能力纳入关键供应商评估体系，对关键供应商开展分级分类管理和风险识别，提升供应链整体韧性。

推进能源体系韧性升级

面对气候变化加剧带来的区域能源供应波动与政策环境变化，保障能源供应的安全性与稳定性，已成为支撑生产连续性、增强运营韧性的关键命题。公司立足于全能源品类视角，将运营韧性构建系统延伸至电能与热能两大核心用能领域，围绕“提效降需、多源互济、梯级利用”三条主线，统筹推进能源体系的适应性升级与能力建设。

在能效提升与需求侧管理方面，公司以降低单位产出的能源消耗强度为核心目标，持续推动生产工艺与主要用能系统的高效化改造。在电力领域，重点提升通用动力系统与关键工艺设备的能效水平，从源头压缩非必要用电需求；在热力领域，着力优化高温工艺环节的用能效率，减少热能损耗。通过系统性的能效升级，公司在不削弱产能弹性的前提下，有效降低对新增能源供应的依赖，为整体用能安全构筑第一道防线。

在多元能源供应与本地化布局方面，公司基于不同基地的资源禀赋与用能结构，因地制宜推动可再生能源与清洁能源的规模化接入。在电力侧，公司积极开发分布式光伏、风电等本地绿电资源，并配套建设储能设施及智能微电网，提升厂区自主供电与应急保障能力；同时密切跟踪绿氢发电、氢能发电等前沿技术路线的商业化进展，为电力来源的多元化储备前瞻性选项。在热力侧，公司探索生物质燃气等低碳燃料对传统天然气的替代路径，逐步降低热力供应对化石能源的依赖。通过构建电、热多元互补的本地能源供给体系，公司在不同区域、不同生产场景下均能灵活适配外部供应变化，增强能源获取的自主性与抗干扰能力。

在能源梯级利用与系统协同方面，公司注重推动能量在形态与层级间的循环再生，将生产过程中产生的余热、余能进行回收，并回用于前处理、供暖或其他用热环节，实现热能的跨工序、跨系统复用；同时推进光伏、储能与生产负荷的智能调度协同，依托园区微电网实现源、网、荷、储的动态平衡。这种“先提效、再多源、后回收”的递进式能源架构，不仅降低了对外部供能的刚性依赖，更在全链条上提升了能源资产的使用效率与系统柔性。

未来，公司将持续完善覆盖电、热两大能源体系的韧性建设框架，将能源转型深度嵌入生产运营的核心保障机制中。通过需求减量、供给多元与回收利用的协同发力，逐步构建起来源可调、储量可蓄、负荷可控的能源保障网络，以应对长周期气候风险与短期能源波动，夯实运营韧性的底层基础。





提升产品和服务的气候适应性

随着高温、极寒、强降雨等极端天气事件增多，用户对车辆在不同气候和复杂环境下的安全性、可靠性及耐久性日益关注，尤其重视车辆在高温暴晒、低温启动、涉水行驶等场景下的使用表现。与此同时，受全球不同地区低碳政策导向、能源结构及用车环境差异等因素影响，用户在车辆使用场景、性能偏好及消费决策方面呈现一定的区域化差异。对此，公司通过市场研究、用户调研等方式，识别及分析不同区域用户对车辆气候适应性、低碳属性及综合性能表现的核心需求。

结合对全球不同市场气候特征、用车场景及用户需求变化的观察，公司在产品研发阶段前置融入气候适应性理念，通过优化材料选择、改善设计结构、改进生产工艺等方式，提升产品在高温、极寒及强降雨等极端气候环境下的可靠性和耐久性，切实保障用户出行安全与使用体验。同时，我们围绕动力总成产品开展高温、浸水、盐雾、腐蚀等多维度模拟测试，全面验证产品在使用中的运行稳定性，强化产品安全性能保障。我们亦持续优化产品能源利用效率和综合性能表现，不断改善车辆能效水平，丰富高效、低碳的产品矩阵，以更好满足不同市场用户多元化的绿色出行需求。

此外，全球汽车行业绿色低碳相关法规、标准及市场要求持续完善，对企业产品环境绩效管理及信息披露提出了更高要求。公司持续关注相关政策法规及标准变化，积极开展绿色产品认证、低碳标签管理及产品碳足迹核算等工作，进一步提升产品环境信息透明度和绿色竞争力。截至本报告发布，公司已有奇瑞瑞虎 7 C-DM、奇瑞风云 A9/A9L、星途星纪元 ET、星途揽月等多款车型获得低碳、绿色产品相关认证或奖项。

引领全价值链低碳转型

碳中和愿景与转型路径

奇瑞汽车锚定《巴黎协定》将全球平均气温升幅控制在工业化前水平以上1.5℃之内的长期目标，聚焦制造端、供应端、使用端及其他运营等关键环节，打造目标清晰、协同高效的低碳转型体系，全面提升全价值链降碳能力与绿色发展水平。

奇瑞汽车碳中和路线图



制造端	提升绿电比例和工艺能效，推进清洁能源替代与智能能源管理，打造零碳工厂标杆	扩大可再生能源应用和电气化改造，推动制造体系全面脱碳，支撑自身运营碳中和	深化电气化改造和能效提升，推进氢能、氨能等零碳燃料应用，巩固制造环节的绿色运营
供应端	制定供应链碳管理和绩效评估机制，设定核心供应商减排量化目标；加快布局锁定低碳资源，推动再生材料规模应用试点	建立供应链碳绩效的常态化追踪机制，与核心供应商共建低碳 / 零碳产业园区；实施供应链联合技术攻关，实现低碳材料全面应用	深化供应商降碳协同和能力建设，推动供应链清洁能源全面替代与工艺深度提效，扩大关键原材料再生利用范围，降低对原生矿产的依赖
使用端	提升新能源产品占比，持续推出纯电、插电混动、增程等多路线产品，不断优化整车能效表现，完善充换电服务布局	加速推进产品结构向新能源切换，建立覆盖主要销售市场的绿色补能网络；探索共享出行服务，推动使用排放强度持续下降	实现全系新能源化，自动驾驶共享车队大规模运营，产品以“移动储能”身份为全社会减排贡献力量，实现绿色充电网络与电网深度耦合
其他端	推进低碳物流、绿色运营、循环包装和整车报废回收溯源体系建设	推进全生命周期循环利用闭环，加大碳捕集与封存等前沿技术投入，支撑运营碳中和	规模化部署碳移除项目，建立长效碳资产管理和抵销评估机制，确保全价值链碳中和的持续稳定可信

推动制造体系低碳转型

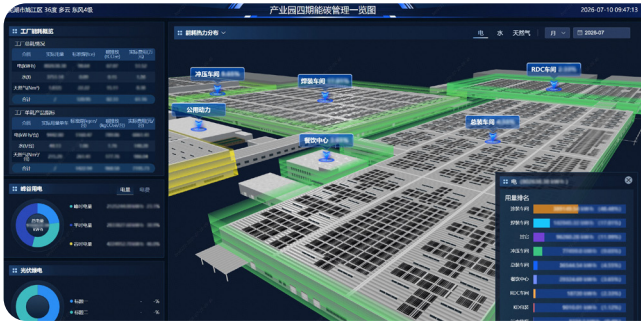
公司以近期减排目标为牵引，依托智能化手段提升能源精细化管理水平，并围绕能源结构优化、能效系统提升和零碳工厂建设，深度推进生产制造环节绿色低碳转型。

精益能源管理

公司建立由董事会监督的三级能源管理架构，制定《能源管理手册》《能源使用管理办法》等管理体系文件，确保能源管理事宜规范化、系统化推进。截至 2025 年末，6 个中国整车基地获得 ISO 50001 能源管理体系认证证书。

我们搭建智能化能源管理（EMS）平台，定期开展能源使用情况评估工作，不断提升能源精细化管理水平。依托该平台，我们实现了生产全流程能耗数据的实时采集与可视化，同时结合大数据分析技术与预测算法，识别能源利用薄弱环节及节能潜力，为节能目标设定与行动方案制定提供科学决策支持。同时，我们开展员工节能培训与宣贯，强化员工对减排重要性的认识，提高其节能意识。

能碳全域智控



能碳全景

围绕厂区、车间、生产线等多场景，追踪能源使用与碳排放情况，形成用能结构、碳排强度、排放趋势、重点耗能单元等全景化视图，支撑公司开展能碳一体化监测、分析与决策。



用能管理

在日、月、年等多时间维度下，通过图表、看板等可视化形式，直观呈现各工厂计划单耗、实际单耗及产量数据，实现能耗指标对标、异常波动识别、用能效率分析及精细化用能管理。



运维管理

围绕用能设备开展运行状态监测与异常告警，自动触发并推送运维工单，实现工单派发、执行跟踪、结果反馈和验收归档的闭环管理，提升设备运维响应效率与故障处置能力。

AI 大数据驱动

- **能耗预测：**结合历史能耗、天气、日历及设备运行数据，预测未来能耗及成本趋势，并与计划、过往年度同期对比，提供超标预警基准。

- **沙盘分析：**基于预测模型，通过调整实际运行中可控的参数值，模拟不同运营策略或技术改造方案对未来能耗、碳排放及能源成本的影响，为决策提供“数字沙盘”。

- **情景对比：**构建多维度情景预测模型，开展未来能耗、碳排放及能源成本测算，量化评估节能措施的潜在价值，为方案优选和管理决策提供依据。

- **设备调优：**基于 AI 智能分析与优化算法，对生产设备启用数量和运行参数进行动态优化，实现系统高效协同运行，最大限度降低能源消耗。

多维节能改进

我们设定年度节能目标，制定《节能管理与技术项目方案及实施控制程序》，规范节能管理流程，确保涂装、焊装、冲压及总装等生产环节的节能举措有效落实。同时，我们持续加大节能技术创新项目的引进力度及资源投入，不断探索能源高效利用的新技术、新路径，为持续降低能耗提供技术保障。2025 年，我们开展了永磁电机改造、空压系统改造、干燥机设备升级、锅炉运行改善、高效 LED 照明应用推广等多项节能技改项目，累计实现节约用能 16,808.08 兆瓦时，减少二氧化碳排放 8,852.05 吨，节约用能成本 1,158.04 万元。

节电增效项目（示例）

空压系统改造

将冷干机更换为压缩热吸附式干燥机，利用压缩空气余热实现高效干燥，降低设备运行能耗。改造后，空压系统能耗较改造前下降 21%，进一步提升能源利用效率。



永磁电机改造

对焊装、动力站及总装淋雨线等场景的循环水泵开展永磁电机改造，通过采用高效永磁电机替代传统电机，提升设备运行效率，降低循环水系统用电能耗。

涂装前处理软启软停改造

通过优化设备启停控制逻辑，实现阶梯式开关机，降低水泵等设备集中启停带来的瞬时能耗，每年可减少前处理水泵等设备开关机耗电量 300 兆瓦时。

节热增效项目（示例）

天然气燃烧器升级

围绕涂装工序开展节能改造，对天然气燃烧器及配套阀组进行升级，提升燃烧稳定性与热能利用效率，天然气消耗量较改造前下降 5%。

锅炉运行改善

推进锅炉系统精细化运行管理，优化锅炉运行温度与开机时间，节约天然气消耗 6 万立方米。

空压余热回收

将空压机运行过程中产生的余热引入涂装喷漆室 BC 空调系统，用于辅助满足空调加热需求，减少对天然气供热的依赖。



清洁能源应用

公司充分考虑能源的环保性，优先考虑可再生、低污染能源，不断拓展清洁能源开发与应用场景。我们持续推进光伏发电项目建设，扩大绿电直连和外购绿电规模，因地制宜探索生物质能源应用，并推动生产设备电气化转型，提升生产端用能清洁化水平。同时，我们密切关注低碳能源技术发展趋势，积极开展绿氨燃料电池发电等新型低碳能源路径研究，探索不同能源与生产场景的协同应用，逐步降低部分工艺环节和生产设备对传统化石燃料的依赖，推动能源供应体系向清洁化、多元化和低碳化方向转型。2025 年，公司持续提升可再生能源开发利用规模，光伏并网装机容量为 281.92 兆瓦，可再生能源使用总量为 508,355.13 兆瓦时。

变废为能 | 得壹能源生物质绿色蒸汽项目

奇瑞汽车旗下安徽得壹能源科技有限公司（以下简称“得壹能源”）铜陵基地携手中国燃气控股有限公司积极推进生物质绿色蒸汽项目，通过 BOO（建设 - 拥有 - 运营）合作模式引入生物质直燃锅炉，以周边秸秆、稻壳、木屑等农林废弃物替代传统化石能源供热。得壹能源铜陵基地已于 2026 年 3 月正式投运，并预计每年可节约天然气约 2,800 万立方米，减少二氧化碳排放约 6 万吨。未来，我们将持续构建“农业废弃物—生物质能源—电池制造”循环经济链条，提升资源利用效率、清洁能源供给能力与低碳制造水平，为零碳动力电池基地建设注入绿色动能。



零碳工厂建设

公司积极探索生产低碳化、清洁化、智能化发展路径，系统推进节能降碳、清洁用能、智慧管控等措施协同落地，推动更多生产基地向低碳、零碳方向升级，夯实绿色制造发展基础。

零碳工厂 | 智能网联汽车产业园一期物流园区

奇瑞汽车智能网联汽车产业园一期物流园区（以下简称“园区”）作为连接整车及 KD 件制造与出厂交付的关键物流枢纽，重点覆盖生产下线后的场内转运、成品车仓储及出厂配送衔接等环节。园区以系统化、智慧化、标准化为路径，全面推进碳中和建设，成功构建覆盖能源、交通、管理与生态的立体化零碳运营体系。

2025 年，园区先后获得“碳中和达成”与“零碳工厂”认证，通过光伏储能、智慧微电网、全电动物流和资源循环等措施，构建“源—网—荷—储—控”一体化低碳运营体系，达成 100% 绿电覆盖，并通过购买由维瑞（Verra）认证的内蒙古伊和乌素风电 VCS 项目产生的碳信用额度对 743.38 吨二氧化碳排放进行抵消，以实现园区碳中和。

下阶段，园区将围绕“深化智慧零碳运营、拓展价值链协同减碳”两大主线，持续完善园区级碳排放监测平台，并打造“零碳仓储 + 绿色配送”一体化示范链路，力争从运营层面的碳中和延伸至实现全价值链碳中和。



2025 年

可再生能源使用总量

508,355.13 兆瓦时

外购绿电

305,136.04 兆瓦时

光伏并网装机容量

281.92 兆瓦

节能技改项目累计实现节约用能

16,808.08 兆瓦时

减少二氧化碳排放

8,852.05 吨

节约用能成本

1,158.04 万元

注：VCS 项目是指依据国际核证碳标准（Verified Carbon Standard）开展的碳减排项目，通过项目开发、监测、核证与签发流程，形成可交易的核证碳减排量（VCUs），以用于抵消项目边界内或其他主体经核算后的碳排放。

促进供应链低碳协同

汽车企业碳排放构成中，供应端排放占比显著，供应商的协同降碳是公司实现碳目标的核心。公司已设定到 2030 年整车制造核心一级供应商绿电使用占比不低于 60% 的目标，并依托“产品碳管控 + 供应链赋能”进一步拓展供应链碳管理路径，通过双向发力、内外合力，促进供应链的低碳转型和升级。

公司以产品碳为核心抓手，持续推进可再生材料在整车产品中的应用，并制定普通车型可再生材料使用目标。为此，我们加速构建更加环保、低碳的材料供应体系，提升再生钢、铝合金、塑料等车身循环材料的使用比例，优先采购回收再利用材料以替代原生资源，以减少原材料生产环节的能源消耗与碳排放。同时，我们逐步增加钴、镍、锂等关键电池回收材料的应用比重，降低电池全生命周期的碳足迹。此外，我们积极探索人工智能技术在材料筛选、性能评估与配方开发中的应用，以提升材料研发效率和低碳材料导入能力。

奇瑞汽车荣获 2025 年澳汰尔启迪奖“可持续产品类”全球亚军

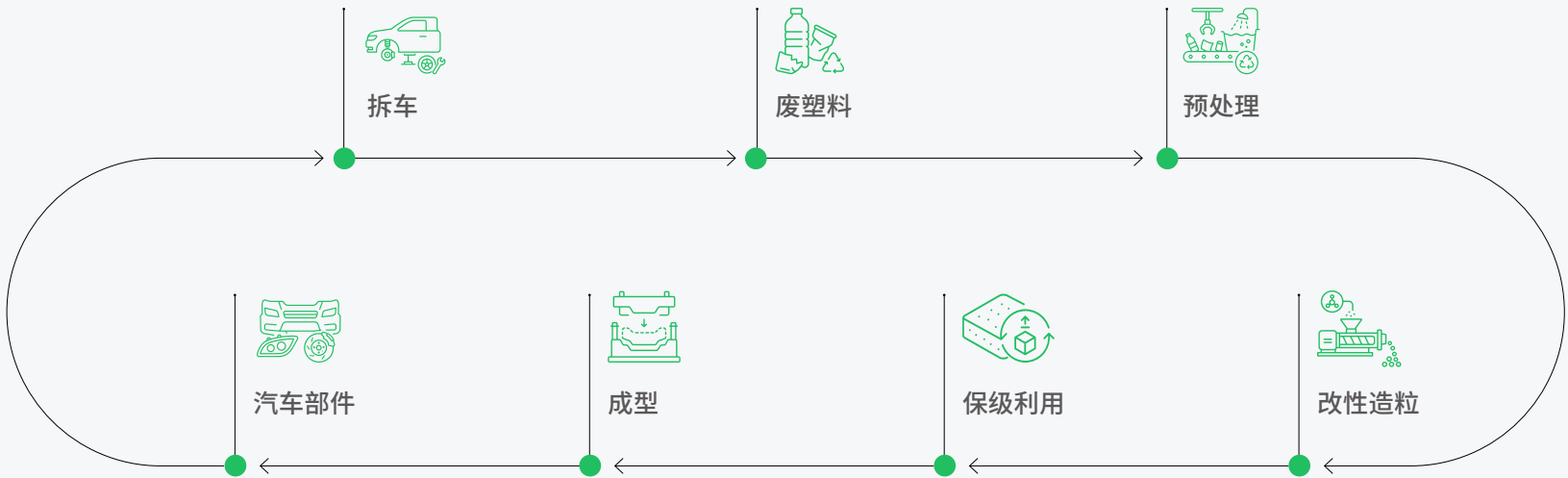
2025 年 9 月 16 日，奇瑞汽车在澳汰尔启 迪 奖（Altair Enlighten Award）颁 奖盛典上，凭借“以低碳再生铝，守护地球（Answering Earth with Low-Carbon Recycled Aluminum）”项目斩获“可持续产品类”全球亚军，成为中国首批以“可持续产品”核心技术突破而获此高度认可的整车企业之一，也是全球首家凭借再生低碳铝合金技术赢得该奖项的企业。公司自主研发的“100% 再生铝 + 免热处理 + 一体压铸”技术，创新性地将 100% 再生铝材料与免热处理一体压铸工艺相结合，将制造环节能耗降低超 97%，每生产一辆车即可减少约 3.27 吨碳排放。该技术已率先在奇瑞 E0X 全球化超舒适高性能电动平台实现量产应用，并为行业规模化再生材料应用提供了可复制、可推广的解决方案。



“Car to Car”车规级再生塑料循环应用获评“汽车产品生产者延伸试点优秀案例”

公司致力于再生材料研究、开发和应用，积极履行汽车生产者延伸责任，促进汽车资源循环利用。公司携手武汉金发科技有限公司，针对多渠道再生塑料开展性能验证并制定应用方案，完成了汽车零部件应用再生塑料的可行性验证，推动“从汽车中来，到汽车中去”的“车-车”循环体系建设。该项目于2025年7月获评汽车工业节能与绿色发展评价中心“汽车产品生产者延伸试点优秀案例”。

公司持续拓展再生塑料在整车产品中的应用，其中星途瑶光车型外轮罩饰板使用30%的再生聚丙烯（PP）材料制成，星纪元ES和星纪元ET两款车型前风挡下装饰板使用100%的再生聚丙烯（PP）材料制成。与完全使用新料相比，使用再生塑料可减少40%至50%的二氧化碳排放。



AI 赋能材料低碳研发，驱动电池全生命周期减碳

得壹能源构建“AI 材料基因组 + 全生命周期碳足迹”一体化研发平台，将人工智能技术深度融入材料发现、配方优化、工艺验证和碳足迹评估全过程，大幅缩短低碳材料研发周期。截至2026年5月，AI技术已在正极、负极、电解液、隔膜与粘结剂、结构材料五大核心材料领域实现规模化应用，助力低碳排放、高可回收性、资源友好型材料体系建设，推动低碳材料从研发端加速导入量产端。

同时，公司严格执行《供应链碳管理声明》中的各项要求，通过将供应商碳排管理表现、减排目标、行动及成果等因素纳入供应商选择、准入、绩效评估与组合管理全流程，促使供应商积极开展减排管理工作。此外，我们定期向所有整车供应商收集生产零部件使用量、能耗及绿电用量等数据，并要求其提供碳足迹证书，确保供应端碳排放信息的真实性与可溯性。针对核心供应商排放管理的重点和难点，我们为其提供主题性赋能培训和资源支持。2025年，我们聚焦绿电采购、节能改造等重点领域，为供应商提供成熟的实践案例与指导措施，积极引导供应商推动绿电采购和清洁能源的应用。

加速产品使用阶段低碳化

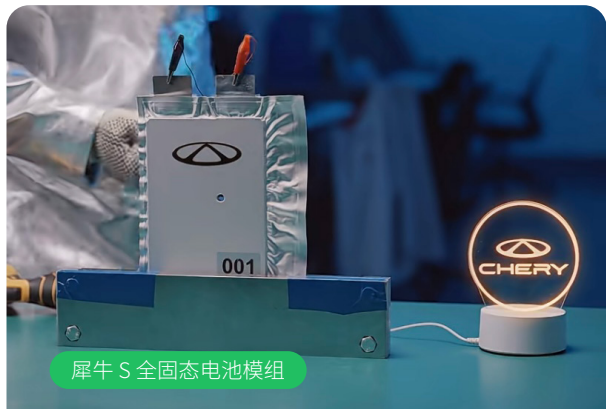
在全球能源转型加速推进、汽车产业绿色低碳变革持续深化的背景下，奇瑞汽车制定并推进“混动、增程、纯电、氢能”多元动力技术发展策略，持续加大在混动技术、纯电技术、清洁燃料等关键领域的研发投入，围绕动力系统效率提升、能量管理优化及低碳燃料适配等方向开展核心技术攻关，为用户提供更低碳、更高效的出行解决方案。



无级超级电混 DHT230

混动技术

公司深耕发动机、变速箱等混动技术研发，持续提升混动系统综合能效水平。2025 年，我们自主研发的鲲鹏天擎混动专用发动机，热效率突破 48%，实现燃油经济性与动力性能的最优平衡；同时，C-DM 6.0 高效混动专用发动机、无级超级电混 DHT 变速箱等关键核心部件的研发与规模化应用，进一步夯实公司混动技术体系的核心竞争力。



犀牛 S 全固态电池模组

纯电技术

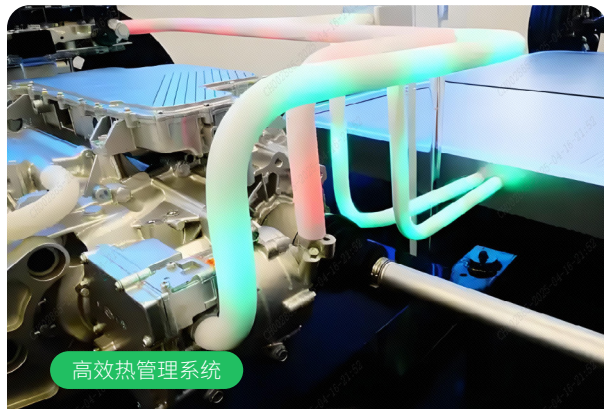
我们围绕动力电池、电驱系统及热管理系统开展协同优化，持续提升电池充放电效率、电驱系统效率及热管理效率，以提高整车续航里程、延长电池使用寿命并降低单位里程用电量。2025 年，公司正式发布犀牛 S 全固态电池模组，并计划 2027 年启动首批装车验证。犀牛 S 全固态电池装车后，整车续航里程预计可达 1,200 至 1,300 公里，可满足用户长续航出行需求，并有效降低补能频率。



氢燃料整车

清洁燃料

公司积极布局氢能、乙醇燃料、电子合成燃料（E-FUEL）等前沿技术，拓宽传统动力车型低碳转型路径。截至本报告发布，公司自主研发 2.0 升氢内燃发动机，以氢气替代传统化石燃料，大幅削减行驶阶段碳排放。同时，我们在巴西、泰国等海外市场推出乙醇燃料发动机产品，进一步拓展了低碳燃料在不同区域和应用场景下的市场化落地路径。



高效热管理系统

能效提升

公司持续推进轻量化设计，通过优化车身结构、材料应用及零部件集成方案，有效降低整车重量，减少车辆行驶过程中的能量消耗。同时，我们应用低滚阻轮胎，降低车辆行驶阻力，提升动力传递效率。此外，我们优化热管理系统，改善动力系统及整车热量分配，减少额外能量损失，提升不同工况下的能源利用效率。

公司坚持“油电协同，优势融合”的开发策略，依托奇瑞、捷途、星途、iCAR、智界多品牌协同发展优势，打造丰富多样的全品类新能源产品矩阵，覆盖从主流家用到高端智能、从全域越野到潮玩出行的全场景需求，为全球用户提供高续航、低能耗、低碳排的汽车产品，助力绿色可持续出行。2025 年，公司推出的全新产品中新能源乘用车占比近九成，包括奇瑞风云 A9L、纵横 G700、iCAR V23、JAECOO 5 等多个新能源车型。

奇瑞风云 A9L

奇瑞风云 A9L 搭载鲲鹏超能 C-DM 6.0 动力系统，集成了鲲鹏超混专用 1.5T 发动机、无级电混 DHT Pro 变速箱，能够根据不同驾驶需求灵活切换多种驱动模式，有效提升燃油经济性与驾驶体验；搭配犀牛方刀电池，实测纯电续航达 260 公里，综合续航可突破 2,000 公里，电量从 30% 充至 80% 仅需约 14.5 分钟。

iCAR V23

iCAR V23 依托三电技术革新与智能控制系统，为用户提供覆盖全场景的绿色出行体验，其搭载的智能能量回收系统可根据路况动态调节回收强度，有效提升能源利用效率。针对冬季续航挑战，iCAR V23 采用热泵黑科技制热系统，通过回收电池余热实现制热，使续航衰减率降低 8%。

纵横 G700

纵横 G700 以 45.95% 热效率发动机为核心，搭配 800V 架构与智能能量管理系统，WLTC 工况亏电状态下百公里油耗仅需 7.89 升，较同级别传统燃油越野车能耗节省超三成。



2025 年

售出
新能源乘用车

82.65 万辆

新能源乘用车
销量占总销量比例

31.41%

在售车型
产品碳足迹核算数量

52 款

在售车型产品
碳足迹核算覆盖率

100%

纯电车型平均电耗值（中国 - CLTC）

13.51 千瓦时 / 百公里

纯电车型平均电耗值（欧盟 - WLTP）

16.09 千瓦时 / 百公里

车辆平均燃油经济性（中国）

4.86 升 / 百公里

注:1. WLTP（Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure）全球统一轻型汽车测试规程。
2. CLTC（China Light Vehicle Test Cycle）中国轻型汽车行驶工况。
3. 纯电车型平均电耗相关数据均源于公司内部统计与计算。

补能网络的便利性、经济性是交通脱碳与能源绿色转型的关键纽带。公司聚焦“车、储、充、网、云、碳”场景，打造迅龙秒充、虚拟电厂、SOFC 燃料电池、V2G 智慧充电桩等多元协同应用体系，构建绿色智慧能源生态，助力用户低碳出行。

光储充一体化，提升绿电补能占比

公司积极布局光储充一体化智慧能源站，整合光伏发电、储能系统与超充设备，实现“清洁能源 - 补能终端 - 车辆使用”的闭环低碳运行，提升新能源车辆补能环节的绿电占比。此外，奇瑞兆瓦超充网络将接入奇瑞能源云平台，通过智能调度、负荷预测实现能源最优配置，持续优化绿电利用效率。

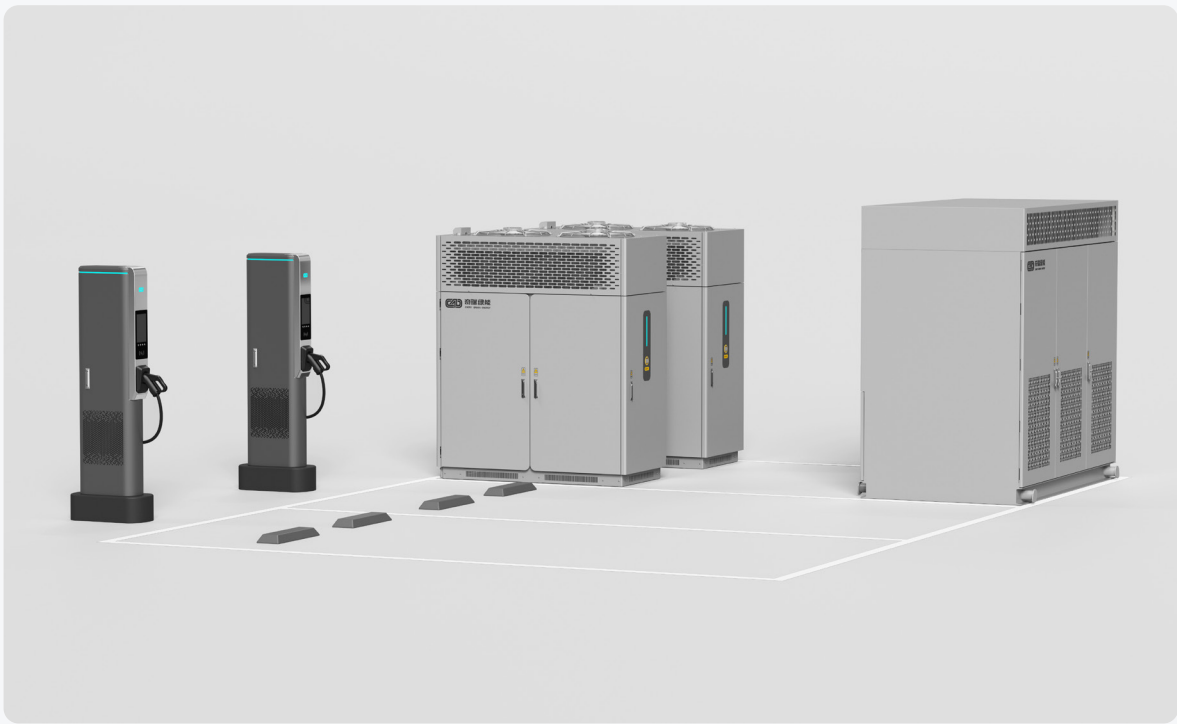
多元能源延伸，夯实长期绿色发展根基

公司深入探索能源低碳化与零碳化路径，2026 年发布全球首款 25kW 氨燃料固体氧化物燃料电池（SOFC）发电装备，通过构建“风光 - 绿氨 - 绿电”能源循环链路，为工厂、数据中心等高要求场景提供了稳定、零碳、可靠的分布式能源解决方案。



“迅龙秒充”技术，打造高效补能网络

公司持续推进高效、安全、智能的新能源汽车补能体系建设。“迅龙秒充”采用全液冷散热技术，单枪峰值功率高达 1.2 兆瓦，峰值电流达 1200A，能够在 5 分钟内为新能源汽车补充 500 公里续航所需的电量。该设备采用模块化设计与智能功率调度系统，可动态分配功率、满足多车同时高效充电。同时，“迅龙秒充”搭载专属超充安全管理系统，可实时监测充电参数，保障电池安全与使用寿命。



V2G 车网互动，释放车辆储能价值

公司加速推进 V2G 车网双向互动技术落地，让新能源汽车变身“移动储能单元”，并积极探索虚拟电厂、多场景能源协同模式，构建“车 - 储 - 充 - 网 - 云 - 碳”六位一体智慧能源生态。公司计划 2029 年建成超 20,000 座支持 V2G 标准的充电站，并于 2026 年开启首批十城·百站“车网互动计划”，在广州、深圳、合肥等 10 座城市，建设 100 座具备 V2G 功能的迅龙秒充站。



构建低碳循环运营生态

公司积极构建高效、低碳、可持续的运营体系，围绕物流网络优化、循环经济实践、绿色运营管理和碳排放中和路径探索等重点方向，不断深化绿色转型实践。

深耕低碳物流

公司围绕低碳物流体系持续发力，加速推动物流运输环节的低碳转型。2025 年，公司通过数智化的强力赋能，全面优化物流系统管理设计，实现运输方式、网络布局、载具的高效配置，并依托物流信息系统实现碳排数据的追踪与动态管控，为物流降碳提供数据支撑与技术保障。此外，公司不断完善国际物流供应商合作管理机制，优先选择运输效率较高、低碳服务能力较强、绿色运营水平较优的海外物流服务供应商开展合作。针对现有合作供应商，公司积极鼓励其加强航线规划优化、船舶能效提升、替代燃料应用探索及数字化运营管理，并持续关注相应减碳成效，以降低海外物流运输环节的碳排放。

高效运输模式

公司推进远端干线取货集中组织优化，通过评估现有物流线路运输效率，确定中继地最优布局，减少运输时长；通过同城循环取货、异地集货及运输集拼等模式，大幅提升车辆装载效率，减少空驶率与非必要运输里程；持续开展物流运输包装一体化整合，通过优化包装设计，提升包装与运输载具的适配性，降低运输过程中的空间浪费，提升运输效率。

低碳运输网络

公司在干线运输环节大力推广铁路、水路等绿色低碳运输方式，持续提升铁水联运占比，优化运输结构。2025 年，公司铁路与水路运输量合计占比提升至 49.08%。

绿色运输载具

2025 年，公司已在长江水运部分航线开展新能源船只应用，投入“江运民生号”LNG 燃料船，有效降低水运环节的燃油消耗与碳排放，助力物流环节绿色低碳转型。此外，公司的部分主要国际海运供应商积极推进双燃料液化天然气船舶应用、替代燃料研究与试点、船舶能效技术改造等举措，持续提升绿色航运能力。

数字化管理工具

公司搭建覆盖订单、运输、仓储、结算全环节的物流一体化数字化管理系统，深度应用五大核心物流模型，并依托运输管理系统（TMS），实现运输全链条实时精准管控，持续推进物流运输数字化升级与决策智能化转型，进一步提升物流运输效率。



数智化物流模型创新，打造低碳运输体系

2025 年，依托已建立的物流数智技术研究院，公司推进多项物流数字化模型研发与应用，实现了货物装载、运输方式、仓储选址等模型的系统性优化，进一步提升整车、零部件、备件及国际物流体系运作效率与绿色化水平。



整车物流

基于运输成本与碳排放双重考量，开发中转库选址及多式联运优化模型，科学规划最优运输路径，推动铁水运输比例提升 12.68%；同步开发零散订单拼载模型，缩短订单交付周期（OTD）1.11 天，有效提升运输效率。



备件物流

针对仓库覆盖不均问题，运用备件仓网优化模型重新规划仓库布局与服务范围，在部分区域备件次日达覆盖率从 50.44% 提升至 80.01%。



零部件物流

依托中继地选址模型及循环取货与智能拼载算法，实现订单自动合并与路径优化。其中，常州中继地运输路径缩短 32%，车次减少 26%，装载率提升 7.7%。



国际物流

针对散件（KD 件）出口运输，构建选址与路径优化模型，系统规划包装中心位置及运输路线，减少冗余运输环节；为有效应对海外业务增长带来的物流网络复杂度提升问题，部署海外中转仓智能选址与路径协同模型，优化西南区域仓网布局。

践行循环经济

奇瑞汽车建立“设计 - 生产 - 回收 - 再生”的循环经济闭环管理体系，从设计端出发全面融入可回收、可再利用的绿色设计理念，通过采用模块化、通用化、平台化、易拆解、易回收的设计方式，从源头提升产品的资源循环属性，强化产品全生命周期的循环属性。同时，我们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”），围绕报废车辆拆解、零部件再制造、动力电池回收及危废资源利用等核心领域开展合作，深化产业链协同，提升资源循环价值。

报废车辆拆解

公司构建覆盖全国的规范化报废车辆回收网络，依托终端服务渠道及官方网站二手车业务模块搭建线上回收入口，实现报废车辆的就近回收与合规转运。同时，我们携手瑞源国际针对汽车结构与物料属性开展精细化拆解，实现资源化再利用物料种类超 30 种，材料再利用率超 95%，大幅提升报废车辆资源循环价值。

零部件再制造

公司携手瑞源国际建立报废零部件标准化检测评估和修复再制造流程，推动具备再利用价值的零部件重新回归市场。2025 年，再制造后的零部件已成功回用于奇瑞汽车零部件市场，包括车载充电器 2,292 个、高压加热器 2,144 个、电动压缩机 1,476 个、灯具 7,414 个。

危废资源利用

公司携手瑞源国际打造废矿物油“回收—再生—应用”全链路绿色循环体系，将废矿物油再生为润滑油基础油及附加产品，并应用于工业润滑油、车用润滑油、涂料等领域，实现废矿物油综合利用率达 96%、基础油回收率达 74%。截至 2025 年末，瑞源国际累计协助奇瑞汽车完成废矿物油综合利用 196 吨，成功生产再生基础油 145 吨、副产品 43 吨。



电池回收利用

公司建立完善的动力电池全生命周期溯源管理体系，通过制定《动力电池溯源管理控制程序》，并实施全过程信息采集与上传机制，确保电池回收利用信息的完整可追溯性。同时，我们搭建动力电池回收体系，2025 年已在全国 618 家奇瑞汽车销售服务 4S 店建立了动力电池回收网点。此外，我们持续推进退役动力电池的资源化与高值化利用，携手瑞源国际探索退役动力电池循环利用路径。2025 年累计回收 630 吨退役动力电池，并根据其实际状态开展分类利用，相关电池产品曾应用于启动电池、户用储能、叉车电源等领域，累计形成产品电容量达 62,126 千瓦时。公司持续关注中国及其他运营所在地废旧动力电池回收和综合利用政策动态，并依据最新监管要求完善退役动力电池规范回收与资源化利用管理机制。

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。

深化绿色运营

公司高度重视自身运营脱碳管理工作，聚焦园区建设、门店运营、员工通勤、商务差旅等运营范畴，多措并举落实减碳行动，积极践行绿色发展承诺。

绿色园区

公司在工业厂房的建设中积极践行可持续发展理念，采用绿色建筑设计标准，通过最大化自然采光实现照明节能，同时道路 100% 采用高效 LED 绿色照明系统。我们的餐饮中心、管理中心及主门卫等公共建筑严格按中国国家绿建二星级标准规划建设，以提升建筑环境友好性。

绿色通勤

我们积极引导员工采用绿色通勤方式，推进班车电动化进程，逐步降低传统燃油车辆的使用比例。在生产及办公区域，公司共配备新能源充电桩 1,193 台，为新能源车使用提供基础保障，进一步提升员工绿色通勤的便利性与积极性。

绿色门店

公司将绿色低碳理念融入门店规划、建设、运营与管理的各个环节，深入探索环保和可持续的门店运营模式。截至本报告发布，公司已制定并逐步落地《绿色门店建筑标准》，明确节能降耗、绿色材料应用和健康管理等要求，为员工和用户营造更加绿色、安全、舒适的门店环境。

绿色差旅

我们优先采用线上会议模式，减少不必要的线下差旅出行，降低因会议及商务活动带来的交通碳排放。对于确需出行的差旅需求，公司加强差旅审批与行程管理，严格控制航空旅行频次，并在行程时间、距离及效率允许的前提下，优先选择高铁、动车等更低碳的出行方式。

探索碳捕集、利用与储存技术

公司积极布局碳捕集、利用与储存（CCUS）等碳移除与负碳技术研究，持续探索永久性碳移除路径，并推动相关技术在工业固定源减排、低碳燃料制备及材料资源化利用等场景中的应用。截至本报告发布，公司已在直接空气捕集（DAC）相关吸附剂开发、功能材料创新等方面开展研究，并推进相关技术验证工作。同时，我们逐步构建森林碳汇、经核证碳信用等多元化碳中和工具组合，形成“技术减排 + 碳中和工具”协同推进机制，助力公司稳步实现运营碳中和目标。

碳猎者（Carbon Hunter v1.0）车载二氧化碳捕集系统

尾气二氧化碳捕集技术是从汽车尾气等移动源排放中提取二氧化碳的重要手段，也是实现源头减排与碳资源化利用的关键技术之一。奇瑞汽车“碳猎者（Carbon Hunter v1.0）”车载二氧化碳捕集系统于 2026 年（第十九届）北京国际汽车展览会亮相。该系统采用模块化捕集单元设计，通过“捕集、分离、储存 / 再生”的三步过程，在车辆行驶过程中对尾气中的二氧化碳进行捕集与储存利用。捕集后的二氧化碳可进一步用于工业原料或合成燃料（E-FUEL）生产，实现人工碳移除与资源化利用。



风险和机遇管理

气候风险与机遇管理是奇瑞汽车应对气候变化、保障稳健经营并提升商业韧性的重要基础。2025 年，公司优化全面风险管理体系，细化风险与机遇的识别、评估、应对及监测流程，进一步增强风险管理的前瞻性、有效性与系统性。依托完善的全面风险管理体系，我们推动气候风险与机遇管理融入战略规划、经营决策、业务运营全过程，并确保气候风险能够与经营风险、财务风险与合规风险等其他关键风险同等重要地被识别和评估。

- 气候风险和机遇管理机制
- 气候风险和机遇管理流程



气候风险和机遇管理机制

奇瑞汽车以保障全球化稳健运营为目标，建立并持续完善全面风险管理体系。气候风险管理遵循《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，按照风险管理组织架构、职责分工及管理流程纳入公司全面风险管理。2026 年，公司进一步将气候风险纳入公司风险全景图及风险数据库，作为 ESG 风险下的重要风险事项进行统一管理，并结合风险评估结果明确风险等级、风险容忍度及应对方向。

依托气候治理架构和职责分工，公司按照“1+X+Y”分层协同式风险管理机制，构建覆盖治理监督、统筹协调和业务执行的气候风险管理网络，推动气候风险管理在不同层级、业务单元和经营场景中有效落地。

“1” 顶层设计

依托气候治理架构和全面风险管理制度，统一公司层面风险语言体系与标准化工具模板，将气候相关风险纳入公司风险库统一管理，并按照既定要求开展风险评估、应对措施制定、监测预警及信息报告，推动气候风险管理理念、方法与能力在全公司范围内贯通落实。

“X” 重点攻坚

基于气候风险评估结果，聚焦具有较大潜在影响或达到公司重点管理标准的气候相关风险，分解细化风险项并明确风险主责部门及管理要求。战略规划部和风险管理部按照职责分工开展协调、监测及应对进展跟踪，针对重点风险形成相应的事前预防、事中监测和事后应对措施，并结合风险变化持续检视管理成效，推动重点气候风险实现责任明确、措施落实和过程闭环。

“Y” 全域覆盖

在各职能部门、品牌事业部及子公司等业务单元建立属地化风险管理组织和机制化防控流程，将气候风险管理要求落实至研发、采购、生产制造、销售、海外运营和供应链管理等具体业务场景，构建覆盖公司各层级和业务领域的风险防控网络，实现气候风险管理与业务运营深度融合。

气候风险和机遇管理流程

奇瑞汽车已搭建覆盖气候相关风险和机遇识别、评估、应对、监测、报告与监督评价的完整管理流程，规范化开展气候风险和机遇管理。

气候风险与机遇识别	气候风险与机遇评估	气候风险与机遇的应对	气候风险监测	气候风险管理报告与处置	气候风险管理监督与评价
依据国际主流气候治理框架及气候相关监管要求，结合宏观政策、行业对标及公司业务布局，识别可能影响公司经营和财务表现的气候相关风险与机遇，形成并动态更新管理清单。	- 按照统一的评估标准，从时间范围、价值链影响环节、发生概率及影响程度四个维度，对气候相关风险与机遇进行分析和排序。 - 对重要气候风险与机遇开展情景分析及财务影响评估，判断其对公司战略、业务运营和财务表现的当期及预期影响。	- 根据评估结果，结合公司风险偏好、业务实际和低碳转型方向，制定风险和机遇应对方案。 - 明确责任主体、管控措施和推进安排，将相关要求融入战略规划、经营决策及具体业务活动。	定期对气候相关风险管理状况进行跟踪和审查，结合业务运营情况动态检视风险变化，并根据监测结果适时优化应对措施。	- 按照公司风险管理要求，定期汇总并报告气候相关风险信息、管理进展及应对措施落实情况。 - 对重大或突发气候风险事项及时启动升级报告和应急处置程序，持续跟踪处置进展，推动风险事项闭环管理。	将气候相关风险管理纳入风险管理监督与评价体系，对责任主体风险识别、应对措施、监测预警、信息报告及整改落实情况进行评价，评价结果将作为相关责任人绩效考核的重要参考。

在气候风险与机遇评估过程中，公司采用与公司整体风险管理一致的评估维度，以提升识别和排序结果的可比性及决策参考价值。

奇瑞汽车气候风险和机遇评估维度

时间范围

短期	（1-5 年）	
中期	（6-15 年）	
长期	（15年以上）	



价值链环节

- 上游原材料采购及供应链管理
- 自身研发和生产制造
- 下游分销、市场推广、销售、售后服务和末端管理



影响程度

可忽略	
较少	
中等	
重大	
非常重大	



发生概率

- 几乎不会发生
- 不太可能发生
- 可能发生
- 很可能发生
- 几乎肯定发生



在影响程度评估方面，我们从声誉影响、经营影响、财务影响、合规影响及全球化目标影响五个维度，对气候风险与机遇的潜在影响进行分级判断，以支持气候相关事项的重要性排序和后续管理决策。

影响程度评估维度	主要内涵
声誉影响	对公司品牌形象和利益相关方认知的影响程度，重点关注相关信息的传播范围、公众及媒体关注强度，以及其对公司市场认可度和社会信任的作用。
经营影响	对公司日常运营和业务推进的影响程度，重点关注核心业务、重点项目、供应链运行和管理资源配置是否发生明显变化。
财务影响	对公司经营成果和财务表现的影响程度，重点关注其对收入、成本、利润、资产价值及资本投入等方面产生的变化。
合规影响	与法律法规、监管要求及信息披露标准之间的关联程度，重点关注其对公司合规管理、监管沟通和制度完善提出的要求。
全球化目标影响	对公司海外市场拓展和全球化战略推进的影响程度，重点关注海外业务布局、国际合作关系、跨境供应链及全球市场竞争力的变化。

报告期内，奇瑞汽车结合全球气候变化趋势、自身业务模式与价值链特点及各区域运营实际情况，依据上述评估维度和标准，对气候相关风险与机遇开展识别、评估与排序，并将评估结果作为制定应对策略、开展情景分析和完善气候管理措施的重要依据。更多我们在气候风险和机遇方面的应对策略及成效，请见本报告“气候相关风险和机遇”章节。

目标与指标

面对全球气候变化挑战和汽车产业绿色转型趋势，温室气体减排已成为汽车企业提升竞争力和实现可持续发展的重要驱动力。作为全球化汽车制造企业，奇瑞汽车以《巴黎协定》1.5°C温控目标和中国“双碳”目标为导向，构建覆盖短、中、长期的气候目标体系，以可衡量、可落实、可持续的行动路径稳步推进气候目标实现，携手产业链伙伴共建绿色出行生态，为全球低碳转型贡献力量。

- 气候目标与进展
- 气候指标



气候目标与进展

奇瑞汽车围绕自身运营减排、价值链协同降碳、绿色能源替代、零碳工厂建设及清洁技术投入，建立覆盖中长期目标与年度进展的气候目标体系。我们通过定期跟踪目标完成情况，检视气候行动成效，并将相关进展作为优化低碳转型路径和资源配置的重要依据。

目标类型	目标年份	目标内容	2025 年度阶段性进展
碳目标	2030	以 2023 年为基准年，平均单车制造温室气体排放量减少 60% 。	公司平均单车制造温室气体排放量较 2023 年基准年减少 9.53% ，持续向 2030 年减排目标稳步迈进。
	2037	公司成立 40 周年时，实现自身运营碳中和。	
	2047	公司成立 50 周年时，实现价值链碳中和。	
自身运营绿电目标	2030	公司整车基地绿电使用占比达到 80% 。	公司整车基地绿电使用占比达到 52.77% 。
供应链绿电目标	2030	核心一级供应商（整车）绿电使用占比不低于 60% 。	该目标于本年度新设立，目前供应链绿电相关数据正在持续收集和完善中，暂未形成完整统计结果，后续将进一步开展监测与披露。
零碳工厂目标	2030	公司零碳工厂数量达到 11 家。	公司已建成 2 家零碳工厂，为后续零碳制造体系建设积累了实践经验。
清洁技术投入目标	持续推进	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。	公司清洁技术投入约 46 亿元，持续强化绿色低碳技术创新能力，为实现长期气候目标提供技术保障。

气候指标

为持续监测气候行动成效，我们建立覆盖温室气体排放、清洁能源建设及低碳产品发展的气候绩效指标体系，通过动态监测并定期披露各项绩效指标，为实现碳减排目标和绿色转型战略提供可追踪、可优化、可协同的评估体系。

温室气体排放

奇瑞汽车参照 ISO 14064-1 组织层面排放清单的编制原则和温室气体核算体系（GHG Protocol）持续开展温室气体的全面核查，每年通过温室气体盘查结果检视整体减排成效。

指标名称	单位	2023 年	2024 年	2025 年
范围 1 温室气体排放总量	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）	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	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 或范围 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 Ecolnvent 等数据库，以及政府与机构发布的相关数据。

清洁能源建设

奇瑞汽车持续推进绿色能源替代和能源基础设施建设，通过分布式光伏、储能系统及智能微电网等项目提升清洁能源利用水平，为制造端减排提供支撑，并逐步提高基地绿电覆盖率。

智能微电网项目

• 2024 年

1 个

• 2025 年

1 个

整车基地绿电占总电力消耗比例

单位：%



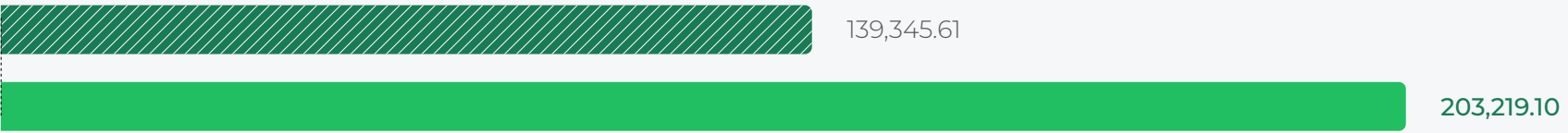
光伏并网装机容量

单位：兆瓦



光伏自发电量

单位：兆瓦时



储能系统容量

单位：兆瓦时



2023 年 2024 年 2025 年

低碳产品

在产品端，奇瑞汽车持续推进新能源汽车及低碳产品布局，不断优化产品结构，提高新能源汽车市场占比，通过产品全生命周期减碳助力出行领域绿色低碳转型。

指标名称	单位	2023 年	2024 年	2025 年
纯电动乘用车销量	万辆	11.70	20.11	27.41
插电混动乘用车销量	万辆	2.10	25.88	48.16
增程乘用车销量	万辆	/	1.93	7.08
全年发布全新新能源车型	款	/	9	8
全年新能源乘用车销量	万辆	13.80	47.92	82.65
新能源乘用车销量占总销量比例	%	8.05	20.87	31.41

低碳表现

奇瑞汽车持续强化产品全生命周期碳管理，通过扩大在售车型产品碳足迹核算覆盖范围，并跟踪车辆燃油经济性与纯电车型能耗表现，系统评估产品低碳水平，推动产品全生命周期减碳。

指标名称	单位	2023 年	2024 年	2025 年
在售车型产品碳足迹核算数量	款	72	60	52
在售车型产品碳足迹核算覆盖率	%	/	96.77	100.00
中国地区 - 车辆平均燃油经济性	升 / 百公里	/	/	4.86
纯电车型平均电耗值（中国 -CLTC）	千瓦时 / 百公里	/	/	13.51
纯电车型平均电耗值（欧盟 -WLTP）	千瓦时 / 百公里	/	/	16.09

绿色制造

在制造端，奇瑞汽车持续推进零碳园区建设，加快能源结构优化和清洁能源应用，持续提升零碳制造能力。

指标名称	单位	2023 年	2024 年	2025 年
中国国家省级零碳产业园	家	/	3	3

附录

联交所《ESG 守则》D 部分及 IFRS S2 气候相关披露索引

披露要求		披露位置
治理		
D19a/ S2 6(a)	负责监督气候相关风险和机遇的治理机构（可包括董事会、委员会或其他同等治理机构）或个人的信息	气候治理架构 气候治理职责
D19b/S2 6(b)	管理层在用以监察、管理及监督气候相关风险和机遇的管治流程、监控措施及程序中的角色	气候治理职责
战略		
D20a/S2 10(a)	描述合理预期可能在短期、中期或长期影响发行人的现金流量、融资渠道或资本成本的气候相关风险和机遇	气候相关风险和机遇
D20b/S2 10(b)	就发行人已识别的每项气候相关风险，解释发行人是否认为该风险是与气候相关物理风险或与气候相关转型风险	气候相关风险和机遇
D20c/S2 10(c)	就发行人已识别的每项气候相关风险和机遇，具体说明其合理预期可能影响发行人的时间范围（短期、中期或长期）	气候相关风险和机遇

披露要求		披露位置
D20d/S2 10(d)	解释发行人如何定义短期、中期及长期，以及这些定义如何与其策略决定规划范围挂钩	气候相关风险和机遇
D21a/S2 13(a)	描述气候相关风险和机遇对发行人的业务模式和价值链的当前和预期影响	气候相关风险和机遇
D21b/S2 13(b)	描述在发行人的业务模式和价值链中，气候相关风险和机遇集中的地方（例如，地理区域、设施及资产类型）	气候情景分析与财务影响评估
D22a/S2 14(a)	有关发行人已经及将来计划在其策略和决策中如何应对气候重大风险及机遇的信息，包括发行人计划如何实现任何其所设定的气候相关目标，以及任何法律或法规要求达到的目标	气候相关风险和机遇 引领全价值链低碳转型 气候情景分析与财务影响评估
D22b/S2 14(b)	有关发行人当前及将来计划如何为根据第 22(a) 段披露的行动提供资源	引领全价值链低碳转型
D23/S2 14(c)	发行人须披露先前各汇报期内按照第 22(a) 段所披露计划的进度	气候目标与进展

披露要求		披露位置
D24a/S2 16(a)	发行人须披露以下定性和量化资料：气候相关风险和机遇如何影响发行人在汇报期的财务状况、财务表现及现金流量	气候相关风险和机遇 气候情景分析与财务影响评估
D24b/S2 16(b)	发行人须披露以下定性和量化资料：当存在将导致下一汇报年度相关财务报表中的资产和负债账面价值发生重要调整的重大风险时，关于第 24(a) 段中识别的气候相关风险和机遇的信息	气候相关风险和机遇
D25a/S2 16(c)	发行人经考虑其管理气候相关风险和机遇的策略后，并考虑到以下各项，预期其财务表现在短期、中期及长期内将如何变化	气候情景分析与财务影响评估
D25b/S2 16(d)	基于发行人管理气候相关风险和机遇的策略，其预计其财务业绩及现金流量在短期、中期及长期的变化	气候情景分析与财务影响评估
D26a/S2 22(a)	在考虑发行人已识别的气候相关风险和机遇后，发行人须披露信息，使他人了解发行人的策略及业务模式对气候相关变化、发展或不确定性的韧性。发行人须按与其情况相称的做法，使用与气候相关的情景分析来评估其气候韧性	气候情景分析与财务影响评估 构建全球气候韧性体系
D26b/S2 22(b)	如何及何时进行气候相关情景分析	气候情景分析与财务影响评估

披露要求		披露位置
风险管理		
D27a/S2 25(a)	用于识别、评估气候相关风险和机遇，以及厘定当中轻重缓急并保持监察的流程及相关政策	气候风险和机遇管理机制 气候情景分析与财务影响评估 气候风险和机遇管理流程
D27b/S2 25(b)	用于识别、评估气候相关风险和机遇，以及厘定当中轻重缓急并保持监察的流程（包括发行人可有及如何使用气候相关情景分析来确定气候相关机遇的信息）	气候风险和机遇管理流程 气候情景分析与财务影响评估
D27c/S2 25(c)	气候相关风险和机遇的识别、评估、优次排列和监察流程，是如何融入发行人的整体风险管理流程，以及融入的程度如何	气候风险和机遇管理流程
指标与目标		
D28/S2 29	发行人须披露汇报期内的温室气体绝对总排放量（以公吨二氧化碳当量表示），并分为： (a) 范围 1 温室气体排放； (b) 范围 2 温室气体排放； 及 (c) 范围 3 温室气体排放	气候指标

披露要求		披露位置
D29a/S2 29(a)	除非管辖机关或发行人上市之另一交易所另有要求，否则公司须根据《温室气体核算体系：企业核算与报告标准（2004 年）》计算其温室气体排放	气候指标
D29b/S2 29(a)	披露其用于计量温室气体排放的方法	气候指标
S2 29(a)	对于披露的范围一和范围二温室气体排放量，对以下排放进行分解：(1) 合并会计集团（例如，对于应用国际财务报告会计准则的主体，该集团将由母公司及其合并范围内的子公司构成）；以及(2) 未包含的其他被投资方（例如，对于应用国际财务报告会计准则的主体，这些被投资方将包括联营企业、合营企业及未纳入合并范围内的子公司）	气候指标 鉴于本公司对部分被投资企业不具有控制权，现阶段尚未获取覆盖完整、口径一致且可供核验的排放数据，相关指标暂不具备可靠计量与列报的基础。为确保披露信息的准确性、完整性及可比性，本报告暂未披露该等指标
D29c/S2 29(a)	披露以地域为基准的范围 2 温室气体排放，并提供有助于了解该排放的任何所需合同工具的信息	气候指标
D29d/S2 29(a)	根据《温室气体核算体系：企业价值链（范围 3）核算与报告标准（2011 年）》所述的范围 3 类别披露公司计算范围 3 温室气体排放中包含的类别	气候指标

披露要求		披露位置
D30/S2 29(b)	容易受气候相关转型风险影响的资产或业务活动的金额及百分比	气候情景分析与财务影响评估
D31/S2 29(c)	容易受气候相关物理风险影响的资产或业务活动的金额及百分比	气候情景分析与财务影响评估
D32/S2 29(d)	涉及气候相关机遇的资产或业务活动的金额及百分比	气候相关风险和机遇
D33/S2 29(e)	用于气候相关风险和机遇的资本开支、融资或投资的金额	气候相关风险和机遇 气候情景分析与财务影响评估
D34a/S2 29(f)	阐释公司是否有及如何在决策中应用碳定价（例如投资决策、转移定价及情景分析）	构建全球气候韧性体系
D34b/S2 29(f)	用于评估其温室气体排放成本的每公吨温室气体排放量定价；或适当的否定声明，确认公司没有在决策中应用碳定价	构建全球气候韧性体系
D35/S2 29(g)	气候相关考虑因素是否有及如何纳入薪酬政策，或提供适当的否定声明	气候治理职责

披露要求		披露位置
S2 29(g)	与气候相关因素挂钩的当期确认的高级管理人员薪酬百分比	相关薪酬安排涉及多项综合绩效考核指标，目前难以将气候相关因素的影响以单一百分比进行准确拆分和量化。为确保披露信息的准确性及可比性，本报告暂未披露该百分比
D36/S2 32	鼓励发行人披露与一项或多项特定的业务模式和活动有关的行业指标，或与参与有关行业常见特征有关的行业指标	气候指标
D37/S2 33	发行人须披露 (a) 其为监察实现其策略目标的进展而设定的与气候相关的定性及量化目标；及 (b) 法律或法规要求发行人达到的任何目标，包括任何温室气体排放目标	气候目标与进展
D38a/S2 34(a)	目标本身及设定目标的方法是否经第三方验证	暂未进行第三方验证
D38b/S2 34(b)	发行人审核目标的程序	气候治理职责
D38c/S2 34(c)	用于监察达标进度的指标	气候目标与进展

披露要求		披露位置
D38d/S2 34(d)	任何修订目标的内容及原因	本次报告未对目标进行修改
D39/S2 35	有关每项气候相关目标的绩效的信息以及对发行人绩效的趋势或变化分析	气候目标与进展
D40a/S2 36(a)	目标涵盖哪些温室气体	我们的目标涵盖温室气体核算体系 (GHG Protocol) 下的相关温室气体
D40b/S2 36(b)	目标是否涵盖范围 1、范围 2 或范围 3 温室气体排放	气候目标与进展
D40c/S2 36(c)	此目标是温室气体排放总量目标还是温室气体排放净额目标。如为温室气体排放净额目标，发行人须另外披露相关的温室气体排放总量目标	气候目标与进展
D40d/S2 36(d)	目标是否是采用行业脱碳方法得出的	目标设定参考相关行业脱碳方法
D40e/S2 36(e)	计划使用碳信用抵消温室气体排放以实现任何温室气体排放净额目标	引领全价值链低碳转型

财政部《企业可持续披露准则第 1 号——气候（试行）》索引

披露要求		披露位置
第二章 治理		
第五条	在治理方面，企业气候相关信息披露的目标，是使信息使用者了解企业管理和监督气候相关风险和机遇所采用的治理架构、控制措施和程序。	气候治理架构 气候治理职责
第六条	企业应当披露负责监督气候相关风险和机遇的治理机构或者人员的情况。	气候治理职责
第七条	企业应当披露管理层在管理和监督气候相关风险和机遇时所采用的治理架构、控制措施和程序中的作用。	气候治理职责
第八条	企业针对可持续风险和机遇的管理和监督已经建立整体性治理架构和内部制度的，可以对第六条至第七条规定的内容进行整合披露，无须重复披露气候相关治理信息。	气候治理职责
第九条	鼓励企业利用内部审计部门、法律部门或者其他负有监督职责的部门对气候相关风险和机遇进行监督，并聘请独立第三方机构对气候相关信息进行鉴证。	气候治理职责 鉴证声明

披露要求		披露位置
第三章 战略		
第十一条	企业在披露可合理预期会影响企业发展前景的气候相关风险和机遇时，应当： （一）描述相关气候风险和机遇； （二）针对每项气候相关风险，说明其属于物理风险还是转型风险； （三）说明每项风险和机遇影响企业发展前景的时间范围，并说明短期、中期和长期的定义及其与战略决策时间范围的关系； （四）披露相关风险和机遇对业务模式和价值链的当期和预期影响，以及风险和机遇集中的领域，包括特定活动、业务关系、地理区域、设施和资产类型等。	气候相关风险和机遇 气候情景分析与财务影响评估
第十二条	企业应当披露气候相关风险和机遇对战略和决策的影响，包括： （一）业务模式当期和预期变化，以及应对相关风险和机遇的资源配置； （二）当前和计划采取的用于减缓和适应气候变化的直接措施； （三）当前和计划采取的用于减缓和适应气候变化的间接措施； （四）企业已有的气候转型计划，包括制定转型计划时使用的关键假设和依据； （五）计划如何实现其设定的气候目标和国家法律法规、战略规划要求企业实现的目标，包括但不限于温室气体排放目标； （六）当前和计划为支持上述活动而配置资源的信息； （七）根据本条（一）至（五）披露的以前报告期间计划进展的定量和定性信息。	气候相关风险和机遇 气候情景分析与财务影响评估 引领全价值链低碳转型

披露要求	披露位置
第十三条 企业应当披露气候相关风险和机遇的当期和预期财务影响，包括： （一）相关风险和机遇对报告期财务状况、经营成果和现金流量的影响； （二）识别出的可能导致下一年度报告期间资产和负债账面价值重大调整的气候相关风险和机遇； （三）基于管理气候风险和机遇的战略、投资和处置计划及资金来源，说明短期、中期和长期财务状况、经营成果和现金流量的预期变化。	气候相关风险和机遇 气候情景分析与财务影响评估
第十四条 企业应当披露在生产经营过程中有助于减缓和适应气候变化的创新措施及效果，以及为此支付的成本。	引领全价值链低碳转型
第十五条 企业发生碳排放权交易、购买绿色电力证书、开发温室气体自愿减排项目、购买碳信用、签订可再生能源合同等交易或事项的，应当披露相关资本化成本、费用化支出、收益或损失，以及该等事项对下一年度报告期间相关财务报表的影响。	相关交易事项所涉及 的财务明细属于公司核心经营信息及商业敏感数据。若披露相关成本或收益数据，可能对公司经济利益造成不利影响，故不予披露。

披露要求	披露位置
第十七条 为使可持续信息基本使用者了解企业的战略和业务模式对气候相关变化、发展和不确定性的韧性，企业应当考虑已识别的气候相关风险和机遇，使用气候相关情景分析评估其气候韧性。	构建全球气候韧性体系 气候情景分析与财务影响评估
第十八条 企业应当结合自身面临的气候相关风险和机遇，以及可用技能、能力和资源，确定气候情景分析方法。	公司已识别气候相关风险及机遇，并已开展气候情景分析及财务影响量化评估。
第十九条 企业可以按照战略规划周期（如每三至五年）进行气候相关情景分析。	气候情景分析与财务影响评估
第四章 风险管理	
第二十一条 在风险和机遇管理方面，气候相关信息披露的目标，是使信息使用者了解企业识别、评估、排序和监控气候相关风险和机遇的流程，包括这些流程是否以及如何融入企业整体风险管理流程。	气候风险和机遇管理流程
第二十二条 企业应当披露识别、评估、排序和监控气候相关风险的流程和政策。	气候风险和机遇管理流程 气候情景分析与财务影响评估

披露要求	披露位置
第二十三条	企业应当披露识别、评估、排序和监控气候相关机遇的流程，包括如何使用气候相关情景分析识别气候相关机遇。 气候风险和机遇管理流程 气候情景分析与财务影响评估
第二十四条	企业应当披露识别、评估、排序和监控气候相关风险和机遇的流程在多大程度上以及如何融入企业整体风险管理流程。 气候风险和机遇管理流程
第五章 指标和目标	
第一节 气候相关指标	
第二十七条	企业应当披露行业通用指标相关信息，包括： （一）温室气体； （二）气候相关物理风险，即易受物理风险影响的资产或业务活动金额和百分比； （三）气候相关转型风险，即易受转型风险影响的资产或业务活动金额和百分比； （四）气候相关机遇，即与气候相关机遇有关的资产或业务活动金额和百分比； （五）资本配置，即针对气候相关风险和机遇发生的资本支出、融资或投资金额； （六）内部碳定价； （七）薪酬。 气候治理职责 气候情景分析与财务影响评估 气候指标

披露要求	披露位置
第二十八条	企业应当按照范围一、范围二和范围三温室气体排放，分类披露报告期内产生的温室气体绝对排放总量，并以吨二氧化碳当量表示。 气候指标
第二十九条	企业在披露温室气体排放时，可以使用与自身报告期间不同的价值链中其他企业的温室气体排放信息。 如涉及使用与公司报告期间不同的价值链排放信息，公司将采用与报告周期一致的数据，并合理考虑期间重大变化对排放核算的影响。
第三十条	企业应当依据国家相关部门制定的企业碳排放核算标准核算温室气体排放，并披露核算依据。 气候指标
第三十一条	企业应当披露核算温室气体排放的方法。 气候指标

披露要求		披露位置
第三十二条	对于范围一和范围二温室气体排放量，企业应当分别披露合并企业，以及其他被投资企业的排放量。其他被投资企业包括联营企业、合营企业和未合并子公司。	气候指标 鉴于本公司对部分被投资企业不具有控制权，现阶段尚未获取覆盖完整、口径一致且可供核验的排放数据，相关指标暂不具备可靠计量与列报的基础。为确保披露信息的准确性、完整性及可比性，本报告暂未披露该等指标。
第三十三条	企业应当披露基于位置的范围二温室气体排放总量，并提供有助于理解范围二排放总量的合同信息。涉及国家秘密、法律法规禁止披露或商业敏感性的合同信息，可适用豁免。	气候指标
第三十四条	企业应当基于其价值链和范围三温室气体排放类别，确定并披露范围三排放计量中包含的类别。企业可以将其范围三第十五类“投资”的温室气体排放的计量限定在融资排放范围内。	气候指标
第三十五条	企业业务涉及资产管理、商业银行或保险业务的，应披露融资排放相关信息。	公司未涉及资产管理、商业银行或保险业务。

披露要求		披露位置
第三十六条	范围三温室气体排放量化包括直接计量和估计两种方法。	气候指标
第三十七条	企业使用估计来计量范围三温室气体排放的，可以使用下列两种类型的输入值： （一）代表导致温室气体排放的企业活动的数据； （二）将本条（一）转换为温室气体排放的排放因子。 在极少数情况下，企业尽所有合理努力后仍然无法估计范围三温室气体排放的，则应当披露其对范围三温室气体排放的管理方式。	气候指标
第三十八条	对于内部碳定价，企业应当说明在决策中是否以及如何应用碳价格，例如投资决策、转移定价和情景分析，并披露内部用于评估温室气体排放成本的每吨温室气体排放价格。企业可使用影子价格、内部税费等方法。	构建全球气候韧性体系
第三十九条	企业应当披露在决定高级管理人员薪酬时是否以及如何考虑气候因素。	气候治理职责
第二节 气候相关目标		
第四十一条	企业应当披露为监控实现战略目标进展而设定的定量和定性气候目标，以及法律法规、战略规划要求实现的气候目标，包括温室气体排放目标。	气候目标与进展

披露要求	披露位置
第四十二条 对于每项温室气体排放目标，企业应当披露： （一）目标涵盖的温室气体种类； （二）目标是否涵盖范围一、范围二或范围三温室气体排放； （三）目标是温室气体排放总量目标还是净排放量目标；如为净排放量目标，应单独披露相关总排放目标； （四）目标实现是否来源于行业脱碳方法； （五）目标实现的进展情况。	气候目标与进展
第四十三条 企业应当披露设定和审核每项目标的方法，以及如何监控目标进展，包括： （一）目标及设定目标的方法是否经第三方验证； （二）审核目标的流程； （三）用于监控目标实现进展的指标； （四）目标修订及原因，如适用。	气候目标与进展

披露要求	披露位置	
第四十四条	企业应当披露每项气候目标实现情况的绩效信息，以及对企业绩效趋势或变化的分析。	气候目标与进展
第四十五条	企业计划使用碳信用抵销温室气体排放量以实现净排放量目标的，应披露： （一）实现净排放目标依赖碳信用的程度和方式； （二）碳信用认证第三方名称及认证体系； （三）碳信用所属自愿减排交易机制名称，以及项目所处国别； （四）碳信用类型，包括抵销是通过碳减排还是碳清除实现，以及是基于自然还是科技手段； （五）理解碳信用可信度和完整性所需的其他因素，例如碳抵销持久性假设。	引领全价值链低碳转型
第四十六条	企业在确定和披露用于设定和监控气候目标进展的指标时，应参考并考虑行业通用指标和行业特定指标的适用性。	气候目标与进展 气候指标

奇瑞汽车
CHERY AUTO

