



理想汽车

2025 年气候相关披露报告

目录

- 03 关于本报告
- 04 助力联合国可持续发展目标
- 52 附录

治理

- 06 气候治理架构

战略

- 11 识别气候风险和机遇
- 15 气候风险和机遇的财务影响
- 28 提升气候韧性

风险管理

- 34 风险识别
- 35 风险评估
- 36 风险应对及监测

指标和目标

- 38 温室气体排放
- 41 气候目标
- 47 气候行动



关于本报告

报告简介

本报告为理想汽车（于开曼群岛注册成立以不同投票权控制的有限责任公司）发布的首份气候相关披露报告（以下简称“本报告”），旨在展示理想汽车及其列入年报范围的主要附属公司及并表联属实体（以下简称“理想汽车”“本公司”或“我们”）在应对气候变化、持续提升气候韧性、践行可持续发展长期承诺的行动与绩效。

参考标准

本报告编制主要遵循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》）、国际可持续发展准则理事会（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）。本报告亦参考联合国可持续发展目标（UN SDGs³）之内容进行编写。

报告批准与获取

本报告已于 2026 年 4 月 10 日经由董事会审阅批准并对所载信息的真实性及有效性负责。本报告提供简体中文、繁体中文、英文三种版本，如有不一致之处，应以简体中文版本为准。本报告可在联交所网站（www.hkexnews.hk）及本公司投资者关系网站（<https://ir.lixiang.com>）下载浏览。

报告范围

本报告披露的资料和数据覆盖理想汽车及其列入年报范围的主要附属公司及并表联属实体，如无特别说明，时间范围覆盖 2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日（以下简称“报告期”“2025 年”）。

数据说明

本报告中涉及的数据主要来源于公司正式文件、统计报告与财务报告，以及经由公司内部统计、汇总与审核的其他气候相关信息。如无特别说明，本报告中的金额类数据均以人民币计。由于四舍五入原因，部分数据分项数值之和与合计值可能存在尾差。

免责声明

本报告部分内容含有前瞻性陈述，可通过“将会”“预计”“未来”等相关措辞加以识别。前瞻性陈述存在固有风险和不确定性，本报告相关陈述仅以报告编制期间相关信息作为假设、估算和预测的基础，旨在反映公司对未来可能发展情形的合理预期。本公司不承担更新本报告中任何前瞻性陈述的义务，亦不就因任何新信息、未来事件或其他情况导致的预测偏差承担责任。

¹ISSB, International Sustainability Standards Board, 即国际可持续发展准则理事会。

²IFRS 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。

³UN SDGs, United Nations Sustainable Development Goals, 即联合国可持续发展目标，是联合国制定的 17 个全球发展目标，指导 2015-2030 年的全球发展工作。

助力联合国可持续发展目标

7 经济适用的清洁能源



净零就绪

2040 年或更早实现车辆生产设施、办公场所、门店、产品脱碳技术与充电网络净零就绪。

清洁能源应用

增加生产基地中清洁能源的使用比例，并积极推动光伏装机、绿电引入等绿色能源的应用，致力于将清洁能源融入公司运营。

9 产业、创新和基础设施



产业创新发展

坚持自主研发、自主制造、产业垂直整合和升级创新，建设有抵御灾害能力的可持续基础设施。

更多采用清洁和环保技术，提升资源使用效率与工业可持续性。

扩大充电网络设施建设，为更广大用户提供便捷高效的用车补能基础设施。

11 可持续城市和社区



公正转型

为用户与社会提供更多安全、便捷的新能源产品。

提供更智能、更高效、更绿色的出行解决方案与交通领域转型策略。

12 负责任消费和生产



可持续价值链

在产品研发与设计、上游供应、生产制造、产品销售、产品使用与回收处置等环节引入产品全生命周期可持续路径，通过设计优化、环保材料应用，打造低碳、生态友好产品，构造负责任价值链。

13 气候行动



气候目标

以 2024 年为基准，2050 年实现范围一、二（运营范围内）温室气体排放绝对值下降 90% 以上、范围三单车温室气体排放强度值下降 90% 以上的整体气候目标。

产品碳足迹

持续开展产品碳足迹评估与核算，参与多项产品碳足迹及温室气体核算国标及行标的研讨与制定。

17 促进目标实现的伙伴关系



伙伴合作

积极开展全球范围内行业交流与伙伴合作，通过线上、线下、专项活动等形式，开展合作伙伴赋能项目，推广环境友好型的技术，助力可持续发展目标实现。

01 治理



1.1 气候治理架构

气候变化是当下重要的时代议题，既是全球性挑战，也蕴含着向可持续未来转型的机遇与潜力。理想汽车高度重视气候变化议题，已建立一套清晰、高效的多层级气候治理架构，确保气候变化相关的风险和机遇被系统地整合到公司战略、风险管理及日常运营中。该架构明确董事会到业务单元的各级职责，保障气候战略有效制定与落地执行。

理想汽车气候治理架构



董事会

董事会将可持续性因素纳入每年战略规划的审议流程，通过持续关注联交所《ESG 守则》、IFRS S2 等国内外可持续披露准则的最新发展，并听取审计委员会的定期汇报，充分了解和把握气候相关议题的进展及其对公司运营的影响。在此基础上，公司主动将气候相关风险和机遇融入企业的整体经营决策和战略制定，通过定期听取 ESG 工作小组汇报、持续监督与动态评估机制，确保公司将气候变化因素充分融入企业战略实施、重大交易决策及风险管理过程中，以使公司策略具备面对不确定性的灵活性与前瞻性。目前，公司已将气候相关议题融入高级管理层工作目标及表现评估中，并积极推进相关工作。

董事会作为公司气候治理的最高责任机构与治理单位，其核心职责是制定公司的气候治理架构和管理机制。董事会成员具备公司治理、气候战略与财务规划、风险管理、内控审计等专业能力。同时，公司定期开展气候变化议题相关培训，针对不断变化的外部环境和内部需求，持续提升董事会成员的前瞻性、决策能力与管理水平，为公司应对气候变化工作提供坚实保障。报告期内，理想汽车已组织完成一场董事会气候变化相关培训，覆盖政策梳理、发展趋势等内容。

董事会在应对气候变化方面的具体职能包括：

审批与授权



负责审批公司整体的气候治理框架、中长期气候战略及目标。

监督与指导



每年至少一次在董事会会议中，对气候相关风险和机遇进行监督，确保该架构和管理机制的合规和有效运行。

资源保障



确保为公司气候战略的实施提供必要的资源支持。



审计委员会

审计委员会承担对气候等 ESG 事务的具体审议与监督职责，并通过 [《理想汽车审计委员会章程》](#) 对 ESG 及气候变化相关事宜的管理职责作出规范。

战略审议



审议 ESG 工作小组提交的气候战略及管理制度，确保其与公司整体业务发展目标、风险偏好及长期价值创造方向保持一致。

绩效监督



至少每年一次或按需开展专项汇报，审议关键气候目标的进展，并向董事会提出独立意见。

信息追踪和披露审阅



密切关注联交所《ESG 守则》、IFRS S2 等国内外可持续披露准则的变化与更新，监督对外披露报告中的气候相关信息，确保其完整性、准确性和符合监管规定。

内部沟通



与 ESG 工作小组及气候变化与碳中和工作组密切合作，确保 ESG 战略在组织内从战略到运营的所有层面都得到有效实施。

风险机遇评估



指导和监督气候相关风险和机遇的评估工作。

审计委员会成员相关背景

成员

监督应对气候相关风险和机遇的经验

肖星

自 2021 年 8 月起担任本公司独立非执行董事。自 1997 年 4 月起在清华大学经济管理学院会计系任教，持续关注公司气候信息披露的相关事宜，参与公司治理、气候财务规划、财务会计等相关工作研究。

姜震宇

自 2021 年 8 月起担任本公司独立非执行董事。在财务管理及法律实务方面拥有逾 15 年经验，推动公司在气候风险管理、气候信息财务影响等议题的合法合规。

赵宏强

自 2020 年 7 月起担任本公司独立非执行董事。具备财务与风险管理背景，积极参与公司治理及气候财务规划工作，针对气候变化议题提供相关指导。



ESG 工作小组

ESG 工作小组作为连接战略与执行的枢纽部门，主要职责如下：

目标制定

制定公司整体气候战略目标。

目标拆解

将公司整体气候战略目标拆分为各业务部门可执行的具体行动和量化指标（KPI），指导并监督气候变化策略及目标执行落地。

定期汇报

定期听取气候变化与碳中和工作组就气候变化相关事宜的汇报，核对后上报董事会。

风险识别

组织气候变化风险和机遇的识别，开展气候风险量化评估并建立应对机制，定期向董事会汇报。

气候变化与碳中和工作组

气候变化与碳中和工作组负责推动业务单元落实具体行动计划，主要职责如下：

跨部门协同

解决任务卡点，确保各部门按时落地战略。

定期审查

核对各部门目标执行情况，提交至 ESG 工作小组汇报。

年度审议

收集各部门指标完成情况，形成年度总结与目标建议，参与年度审议会议。



02 战略



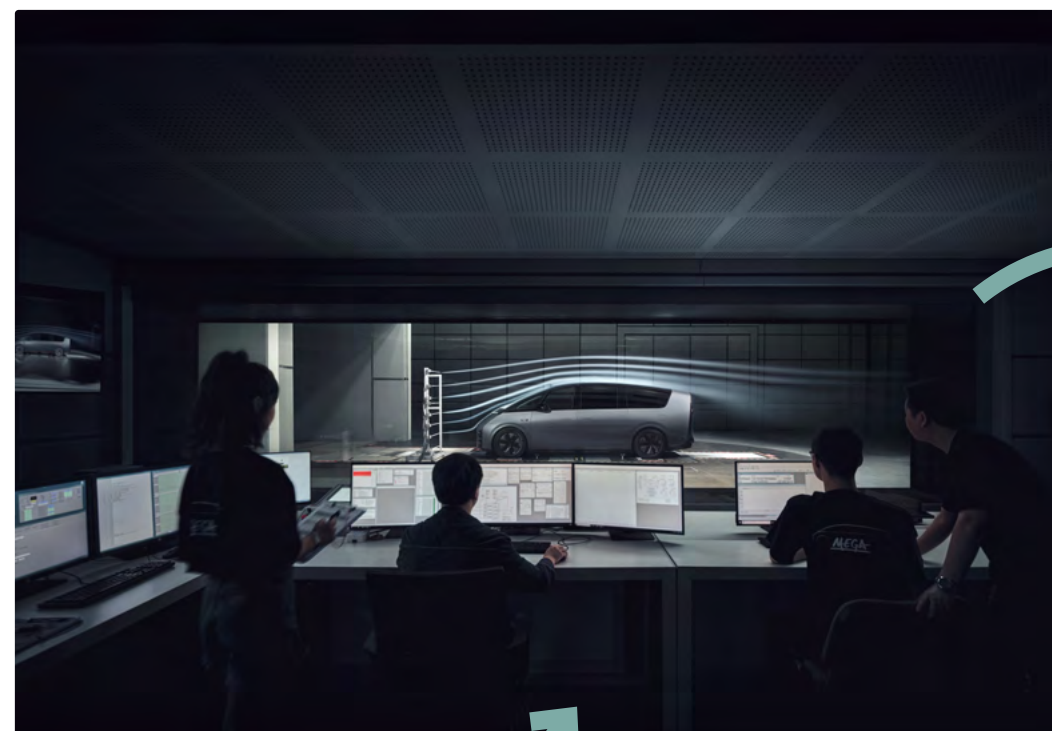
识别气候风险和机遇	11
气候风险和机遇的财务影响	15
提升气候韧性	28

2.1 识别气候风险和机遇

报告期内，公司按照联交所《ESG 守则》和 IFRS S2 等相关要求，基于自身业务模式和价值链各环节，对影响公司运营的重要物理风险、转型风险和转型机遇进行系统性识别、排序和管理（详见“3. 风险管理”章节内容），并据此开展优化与转型行动，应对潜在挑战，把握可持续发展机遇。公司价值链环节如右图所示。

理想汽车价值链环节

产品研发与设计



上游供应



生产制造



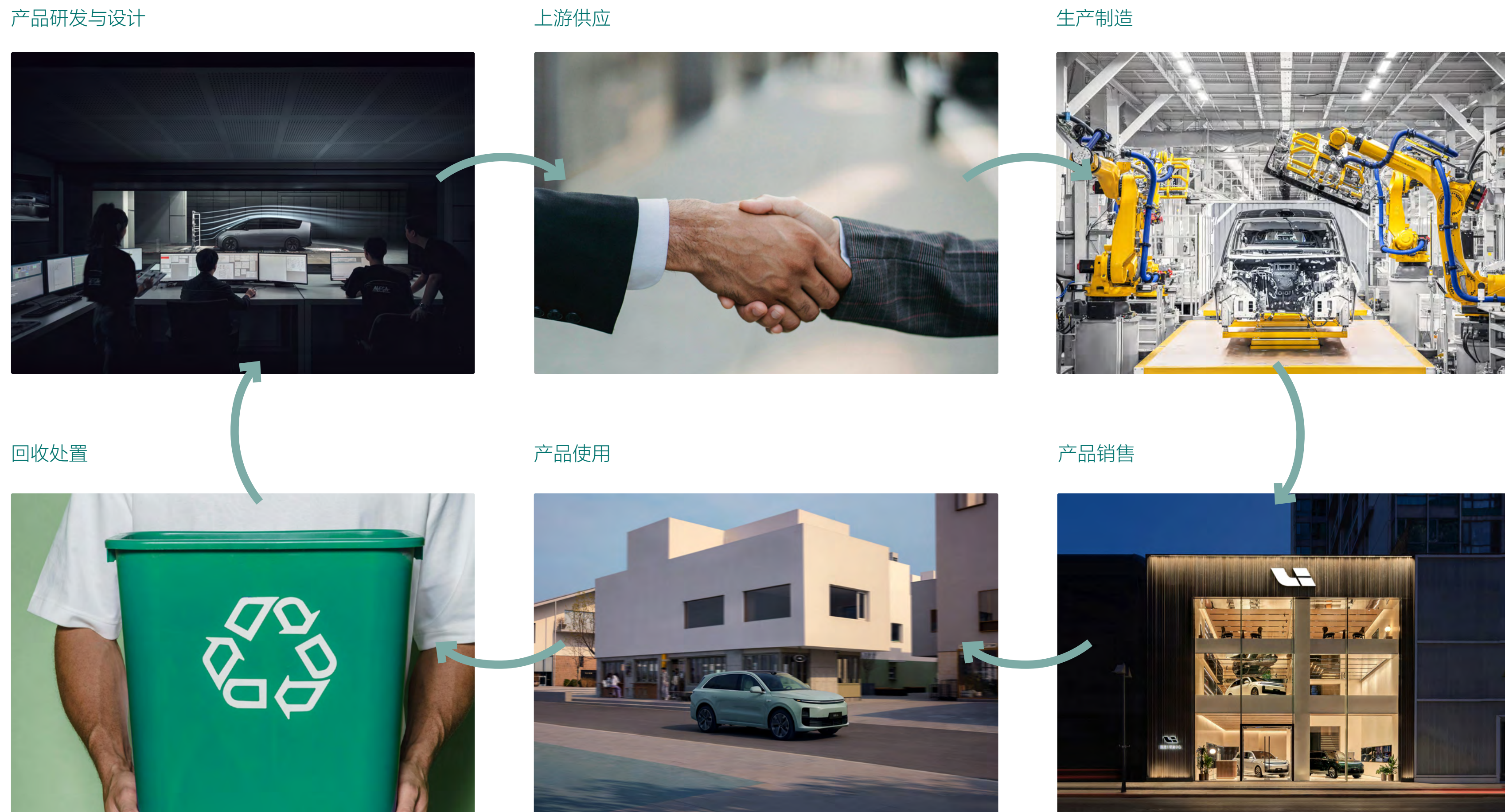
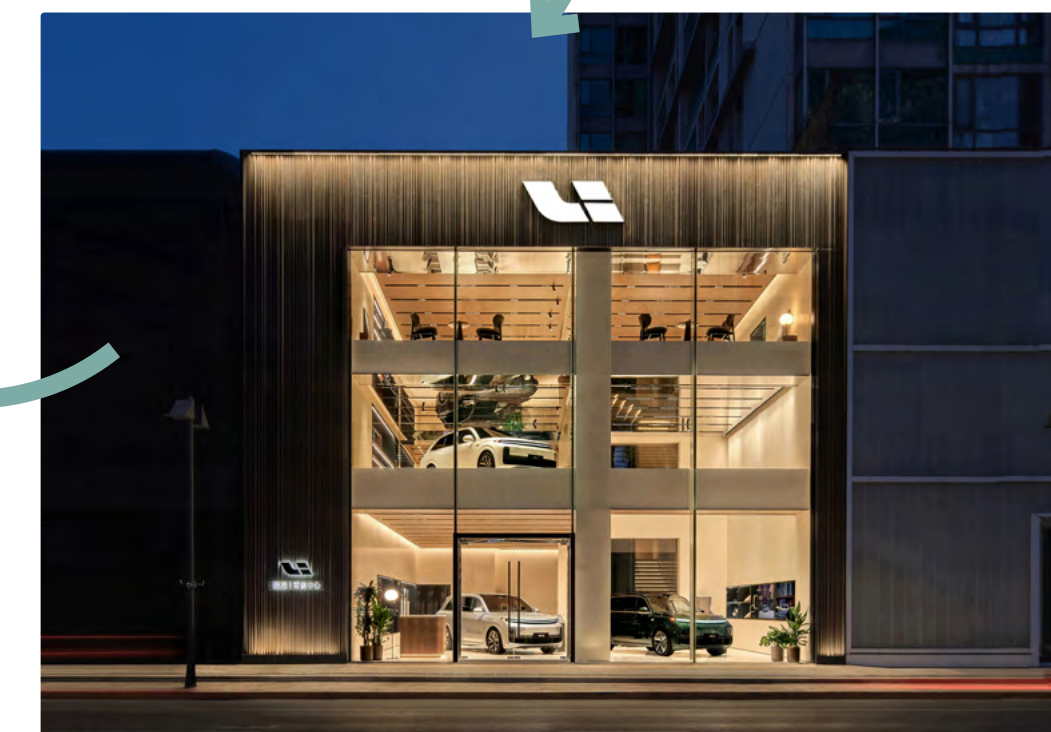
回收处置



产品使用








产品销售



物理风险

物理风险指由气候变化导致的由事件驱动（如洪涝与强降水、热带气旋、野火等极端天气事件）或气候模式的长期转变（如高温热浪、水资源压力、海平面上升等长期自然风险）造成的风险。物理风险可能对企业产生的财务影响包括直接资产损失或由于供应链中断产生的间接影响等。

风险类型	影响因子	对公司业务模式及价值链的影响	价值链主要影响环节	主要财务影响	时间维度 ¹		
					短期	中期	长期
急性风险	极端天气	影响生产业务连续性、设施运营稳定性、资产寿命及供应链连续性，进而直接或间接影响企业资产价值、盈利等财务指标。	   	资产减值； 运营成本增加	●	●	
慢性风险	长期自然风险	直接或间接影响分布在气候敏感地区、水资源敏感地区的基础设施（如：生产运营基地等），或造成电费、人力成本等支出增加，亦可能影响员工职业健康。		运营成本增加； 资产减值			●

-  产品研发与设计
-  上游供应
-  生产制造
-  产品销售
-  产品使用
-  回收处置



¹短期指 1-2 年，中期指 3-5 年，长期指 5 年以上。

转型风险

转型风险指企业为应对减缓和适应气候变化的相关要求，在低碳经济转型过程中可能面临的广泛的政策、法律、技术和市场变化。根据这些变化的性质、速度和重点，转型风险可能会给企业带来不同程度的财务风险和声誉等风险。

产品研发与设计

上游供应

生产制造

产品销售

产品使用

回收处置

风险类型	影响因子	对公司业务模式及价值链的影响	价值链主要影响环节	主要财务影响	时间维度		
					短期	中期	长期
政策风险	现有和新兴的气候相关政策	随着国内外绿色政策的出台和收紧，公司在节能环保、碳排放、产品碳足迹等方面将面临更高要求。若公司或供应链企业被纳入碳定价体系，为完成配额清缴履约，可能产生额外合规成本。同时，公司也可能面临因供应链企业合规成本上升而传导的采购成本压力。		采购、运营与合规成本增加			
市场风险	产业链市场变动	原材料及能源资源价格上升，使产品成本及售价进一步增加，影响产品的市场接受度； 符合绿色低碳标准的上游供应商及产品数量有限，相关零部件产品供应不足。		采购成本增加； 营收减少			
技术风险	技术迭代与研发	新能源行业技术更新较快，需要持续提升研发投入，满足日益增长的用户需求； 低碳经济转型要求传统制造设备、生产工艺更新迭代，可能面临成本增加及资产减值。		运营成本增加； 营收减少； 资产减值			
声誉风险	利益相关方期待	随着气候议题讨论度和重要性提升，若公司应对气候变化不当，可能对公司形成负面评价，进而损害品牌价值。		品牌价值降低； 营收减少			

转型机遇

指减缓和适应气候变化的努力可以为组织创造与气候相关的机会。

机遇类型	影响因子	对公司业务模式及价值链的影响	价值链主要影响环节	主要财务影响	时间维度		
					短期	中期	长期
政策机遇	现有和新兴的气候相关政策	欧盟出台多项针对新能源汽车的补贴政策和税收优惠政策, 公司间的碳积分交易机制可能为公司带来潜在收益。	 	营收增加			
技术机遇	能源来源、资源效率	更高效的循环经济模式与产品工艺设计, 将帮助公司提升产品和零部件的回收效率。同时, 低碳技术的高速发展和规模化效应的显现, 将帮助企业在应用绿电、采购低碳原材料和高效动力电池等方面降低成本。	   	采购成本降低; 运营成本降低			
产品和服务机遇	用户需求	随着用户对产品和服务的偏好转变, 若公司可为用户提供更多低碳汽车产品与绿色、智能、便捷的出行方式, 将有利于进一步提升全球市场份额。	  	营收增加			
市场机遇	前瞻性投资	在全球零碳转型加速的背景下, 若公司持续增加低碳技术研发和投资、提升产品与服务能力, 将有利于把握新增市场机遇。	  	营收增加			
气候韧性	综合风险抵御能力	积极携手价值链伙伴, 共同探索资源替代、可持续发展的气候转型路径, 将帮助公司提升经营和价值链的风险抵御能力, 助力企业长期稳健发展。	   	企业价值增加; 营收增加			

 产品研发与设计

 上游供应

 生产制造

 产品销售

 产品使用

 回收处置

2.2 气候风险和机遇的财务影响

2.2.1 气候情景选取

气候情景分析是一种前瞻性评估方法，通过模拟不同经济发展模式和能源使用情景下的未来演变路径，帮助企业识别潜在的气候风险和机遇。理想汽车采用联合国政府间气候变化专门委员会 (IPCC¹) 的共享社会经济路径 (SSP²) 模型和国际能源署 (IEA³) 在《世界能源展望 2024》的全球能源和气候情景分析模型。以评估不同气候情景下，物理风险、转型风险及转型机遇对公司产生的影响。

本报告选择 IPCC SSP5-RCP8.5 与 IPCC SSP1-RCP2.6 情景进行物理情景分析，选择 IEA STEPS⁴、IEA APS⁵ 与 IEA NZE⁶ 情景进行转型情景分析。

本报告物理风险分析所使用的气候情景

高排放情景

IPCC SSP5-RCP8.5

情景描述

一个较为悲观的未来发展路径，它反映了如果当前的温室气体排放趋势继续下去，未来可能面临的气候变化挑战。对于物理风险分析而言，该情景可以更充分地评估极端情况下的风险暴露。

重要特征

快速经济增长依赖化石能源，无显著气候政策干预

21 世纪末温升幅度

约 4.4°C

低排放情景

IPCC SSP1-RCP2.6

情景描述

一个较为乐观的未来发展路径，它需要全球范围内的合作和强有力的政策支持，要求全球迅速采取行动减少温室气体排放，以达到限制全球平均温度升高不超过工业化前水平 2°C 的目标。

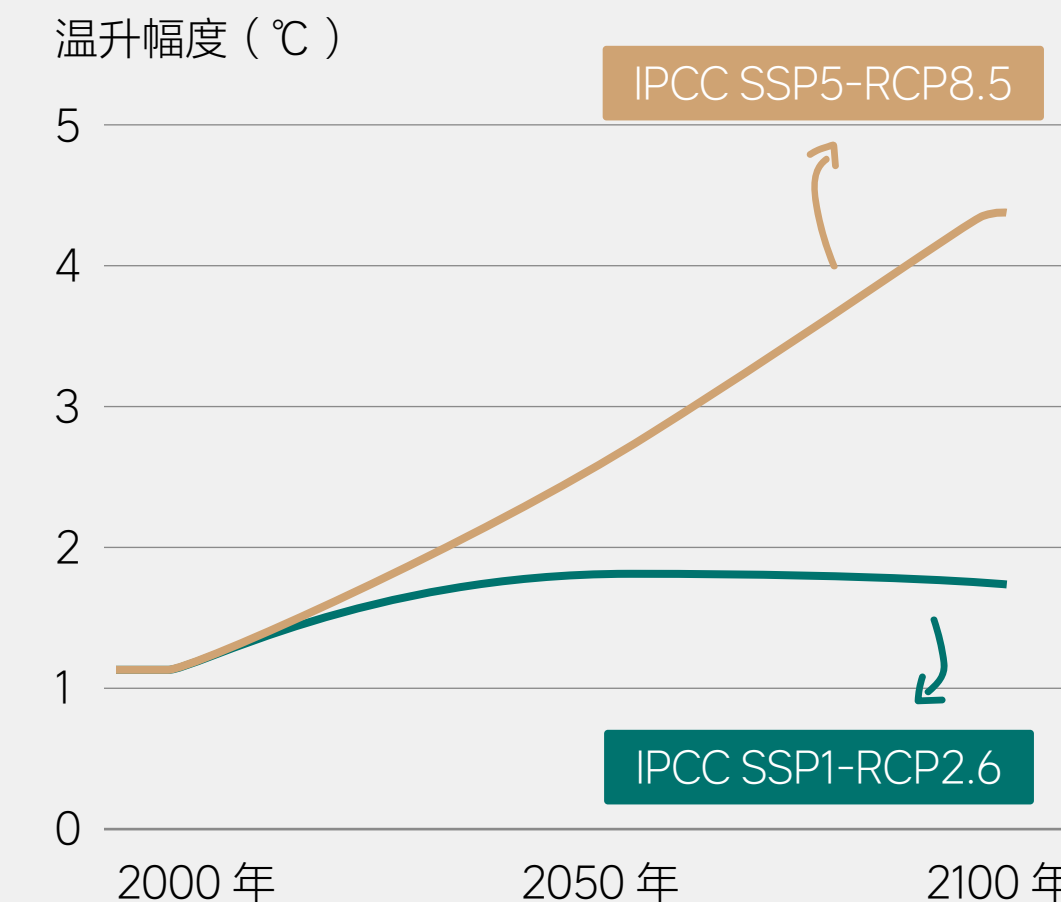
重要特征

在技术快速进步和绿色政策有效落实的推动下，全球正加速推进低碳经济转型

21 世纪末温升幅度

约 2°C

各情景下的长期平均气温升幅



¹ IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change, 即联合国政府间气候变化专门委员会。

² SSP, Shared Socioeconomic Pathways, 即共享社会经济路径。

³ IEA, International Energy Agency, 即国际能源署。

⁴ IEA STEPS, IEA Stated Policies Scenario, 即既定政策情景。

⁵ IEA APS, IEA Announced Pledges Scenario, 即承诺目标情景。

⁶ IEA NZE, IEA Net Zero Emissions by 2050 Scenario, 即 2050 净零排放情景。

本报告转型风险和机遇分析所使用的气候情景

高排放情景

IEA STEPS

情景描述

该情景涵盖已实施或已宣布的能源、气候及相关产业政策，但假定这些政策目标不一定可被按时实现，具有不确定性。

重要特征

维持现有政策

21 世纪末温升幅度

约 2.4°C

中排放情景

IEA APS

情景描述

该情景涵盖对各国政策的详细分析，但假定所有国家的能源与气候目标——包括长期净零排放目标及各国自主贡献中的承诺——都能够完全并按时实现。

重要特征

达成已有承诺

21 世纪末温升幅度

约 1.7°C

低排放情景

IEA NZE

情景描述

该情景政策力度较高，反映了全球能源行业 2050 年实现净零排放的路径，这一情景与将长期全球变暖限制在 1.5°C 以内的路径相一致。

重要特征

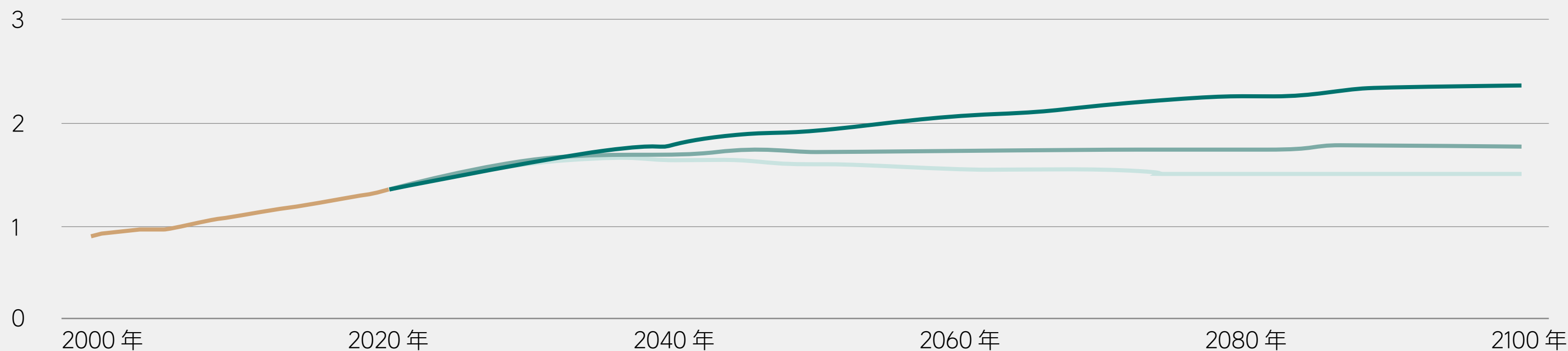
实现 2050 净零排放和 1.5°C 目标

21 世纪末温升幅度

约 1.5°C

各情景下的长期平均气温升幅

温升幅度 (°C)



- 历史数据
- IEA STEPS
- IEA APS
- IEA NZE

2.2.2 情景分析结论

总览

在情景分析中，我们采用“风险长清单—风险评估模型—风险短清单”的筛选方式，通过对公司自身情况、行业观察与权威数据库等多维度信息综合分析，构建风险评估模型，筛选出可能对公司造成实质性影响的气候风险和机遇类型，并选择合适的气候情景。

气候相关风险筛选流程



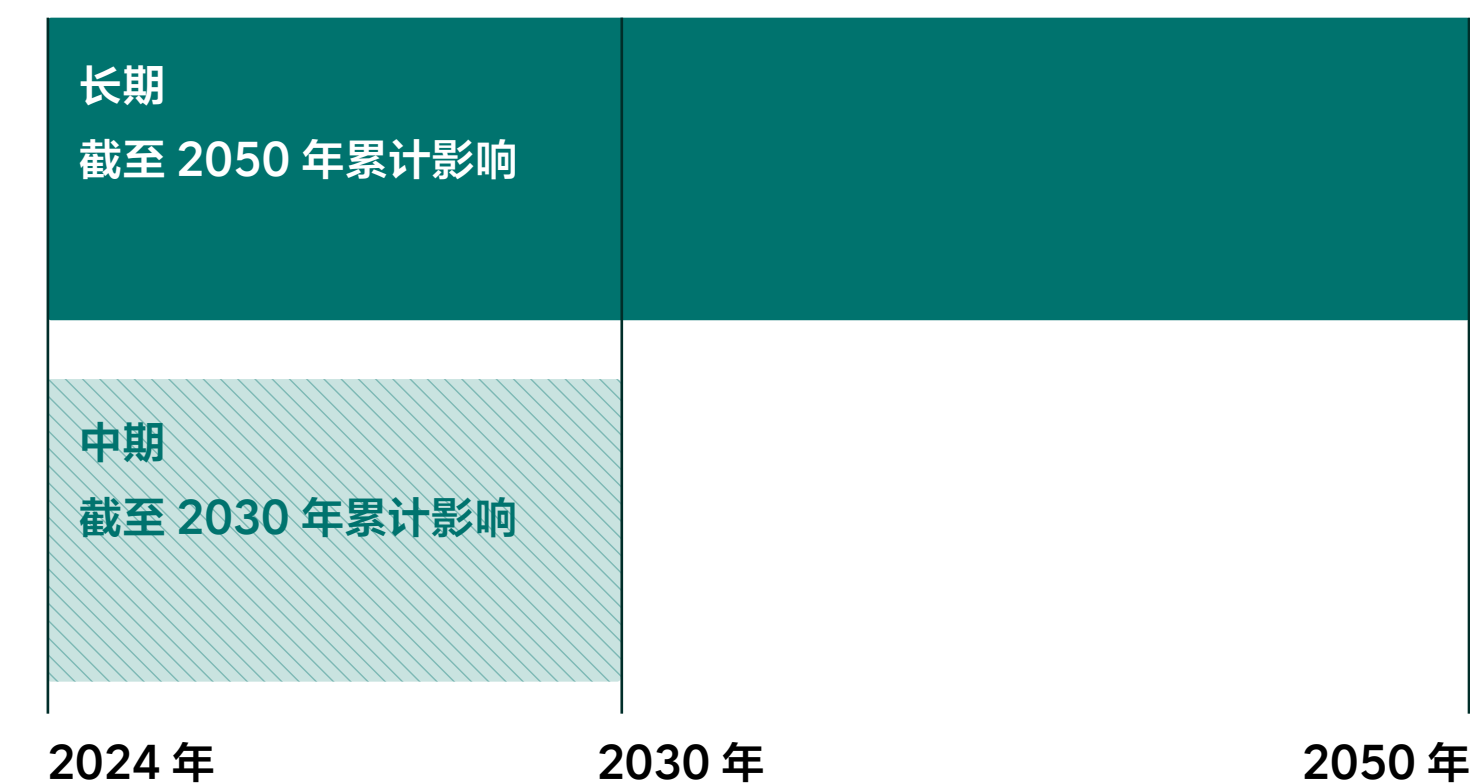
本评估以 2024 年为基准年开展，我们梳理了不同气候情景下各项气候风险和机遇对公司业务和资产的影响路径，并通过测算物理风险在险值（PVaR）及转型风险在险值（CVaR）评估气候相关财务影响，形成内部气候情景分析报告，为公司未来相关管理与决策提供基础。未来，公司将持续跟踪气候相关转型政策的发展变化，重点关注利于转化为经济效益的机制，探索碳资产管理，以期带来额外收益。

气候相关风险财务影响的评估指标

PVaR
 用于估量评估期内气候物理风险造成的累计损失总现值（以下简称“损失金额”）占含现金企业价值（EVIC¹）的百分比。
 $PVaR = \text{气候物理风险造成的损失金额} / EVIC。$

CVaR
 用于估量评估期内气候转型风险和机遇造成的累计损益总现值（以下简称“损失金额”）占 EVIC 的百分比。
 $CVaR = \text{以碳价为主的转型风险和机遇造成的损失金额} / EVIC。$
 CVaR 为正值时，代表面临气候相关转型风险，为负值时，代表存在气候相关转型机遇。

气候相关风险财务影响评估的时间范围



¹ EVIC, Enterprise Value Including Cash, 即含现金企业价值，为市值、少数股东权益、有息负债的总和（本报告选用 2024 年 12 月 31 日收盘后市值、2024 财年年报数据为基准）。

物理风险的财务影响

经筛选，公司优先级较高的物理风险为洪涝与强降水、热带气旋、高温热浪和水资源压力。为更好评估其财务影响，我们采用 PVaR 对理想汽车所有开展运营和生产的资产点位开展上述四类风险的气候情景分析。

评估范围

资产位置

截至 2024 年末，公司位于中国境内的已开展运营和生产的资产点位，含生产设施、办公场所、零售中心、服务中心、授权钣喷中心、充电网络等。

资产类型

全类型资产，含固定资产、在建工程、存货及租赁使用权资产。

关键假设

资产价值与地理位置分布在此次情景分析的时间范围内保持不变。

暂未考虑保险或任何气候相关物理风险应对措施。

评估方法

输入

第一类：暴露度因子

公司实际资产分布情况、总资产价值、EVIC 等因素。

第二类：灾害性因子

资产所在地于不同气候情景下受到特定物理风险关键指标的影响，如制冷度日数、洪水淹没深度等。

第三类：脆弱性因子

基于公司历史数据、权威研报、行业洞察等维度开展经相关部门确认的合理性假设。

建立财务
影响评估
模型

输出

各资产点位 PVaR

城市层级 PVaR

公司层级 PVaR

主要模型因子、影响类型与传导路径

风险类型	描述	主要模型因子	因子来源	位置范围	影响类型	传导路径	
急性风险— 洪涝与强降水	指由于极端强降水、城市内外水域水位上涨等因素引发的短时或持续性积水和溢流现象。	十年一遇淹没深度（米）、百年一遇淹没深度（米）	IPCC 第六次“耦合模式比较计划”（CMIP6 ¹ ）、世界资源研究所（WRI）	运营与 生产点位	资产与成本	资产减值 洪涝与强降水对建筑、生产经营设施、存货等资产造成直接破坏，导致资产减值；对租赁资产造成破坏可能产生资产减值或赔付。	停工停产、物流中断 停工停产，恢复生产产生额外成本；供应链与物流中断，造成间接生产损失。
急性风险— 热带气旋	指由海洋表面高温引发的大规模强对流风暴系统（如飓风、台风），通常伴随强风、暴雨等天气现象。	热带气旋最大风速（米/秒）	Climada	运营与 生产点位	资产与成本	资产减值 热带气旋对建筑、生产经营设施、存货等资产造成直接破坏，导致资产减值；对租赁资产造成破坏可能产生资产减值或赔付。	停工停产、物流中断 停工停产，恢复生产产生额外成本；供应链与物流中断，造成间接生产损失。
慢性风险— 高温热浪	指在一定时期内持续出现的异常高温天气现象。	制冷度日数（CDD）（天）、受高温影响的生产效率变化（%）	CMIP6、Climate Impact Explorer	运营与 生产点位	成本与收入	能源费用变化 全球变暖导致气温上升，夏季制冷需求增加，空调电费支出上涨，成本上升。	生产力变化 高温对工人生产效率产生影响，可能因产生更多工时、需要雇佣更多工人或高温导致的因病损失工时上升，而导致人工成本上升。
慢性风险— 水资源压力	指在一定时期内，区域可用水资源无法满足用水需求所产生的紧张状态。	水资源压力指数	世界资源研究所（WRI）、世界自然基金会（WWF）	生产点位	成本与收入	用水成本变化 水资源短缺导致地区水价上涨，用水成本增加。	停工停产 限水导致产能下降甚至停产。

¹CMIP6, Coupled Model Intercomparison Project Phase 6, 即 IPCC 开展的第六次“耦合模式比较计划”。

物理风险整体财务影响

预测期内，公司面临的物理气候风险影响程度较低，整体可控。在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景和 IPCC SSP1-RCP2.6 情景下，2050 年物理风险的总 PVaR 值均在 4% 以下，其所产生的资产损失对公司财务影响较低。从长期来看，公司在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景下面临的物理风险影响程度将更高。

理想汽车物理风险整体财务影响

截至 2030 年



截至 2050 年



物理风险财务影响构成（按气候风险类型划分）

在不同情景下，2050 年公司各物理风险的 PVaR 值均在 2% 以下，其所产生的财务损失对公司影响程度较低。急性物理风险（洪涝与强降水、热带气旋）对公司的财务影响更为显著，而慢性物理风险（高温热浪、水资源压力）对公司的影响相对较小。

截至 2030 年

IPCC SSP1-RCP2.6

IPCC SSP5-RCP8.5

截至 2050 年

IPCC SSP1-RCP2.6

IPCC SSP5-RCP8.5

	IPCC SSP1-RCP2.6		IPCC SSP5-RCP8.5			IPCC SSP1-RCP2.6		IPCC SSP5-RCP8.5	
	PVaR	损失金额(百万元)	PVaR	损失金额(百万元)		PVaR	损失金额(百万元)	PVaR	损失金额(百万元)
洪涝与强降水	0.23%	451	0.18%	347	洪涝与强降水	0.79%	1,544	0.68%	1,329
热带气旋	0.72%	1,419	0.73%	1,438	热带气旋	1.73%	3,380	1.81%	3,549
高温热浪	0.01%	26	0.03%	49	高温热浪	0.15%	302	0.33%	649
水资源压力	<0.01%	<0.1	0.06%	109	水资源压力	<0.01%	2	0.33%	653

风险等级划分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 极低** PVaR ≤ 0.01%



物理风险财务影响构成（按地理位置划分）

从地理分布上看，除主要生产基地所处的江苏省外，其余省份均处于极低或低风险水平。此外，由于东南沿海地区资产分布较集中，且面临洪涝与强降水、热带气旋风险较高，致其成为公司气候风险较高的运营地区。

理想汽车物理风险整体财务影响（按地理位置划分）

2030 年
IPCC SSP1-RCP2.6



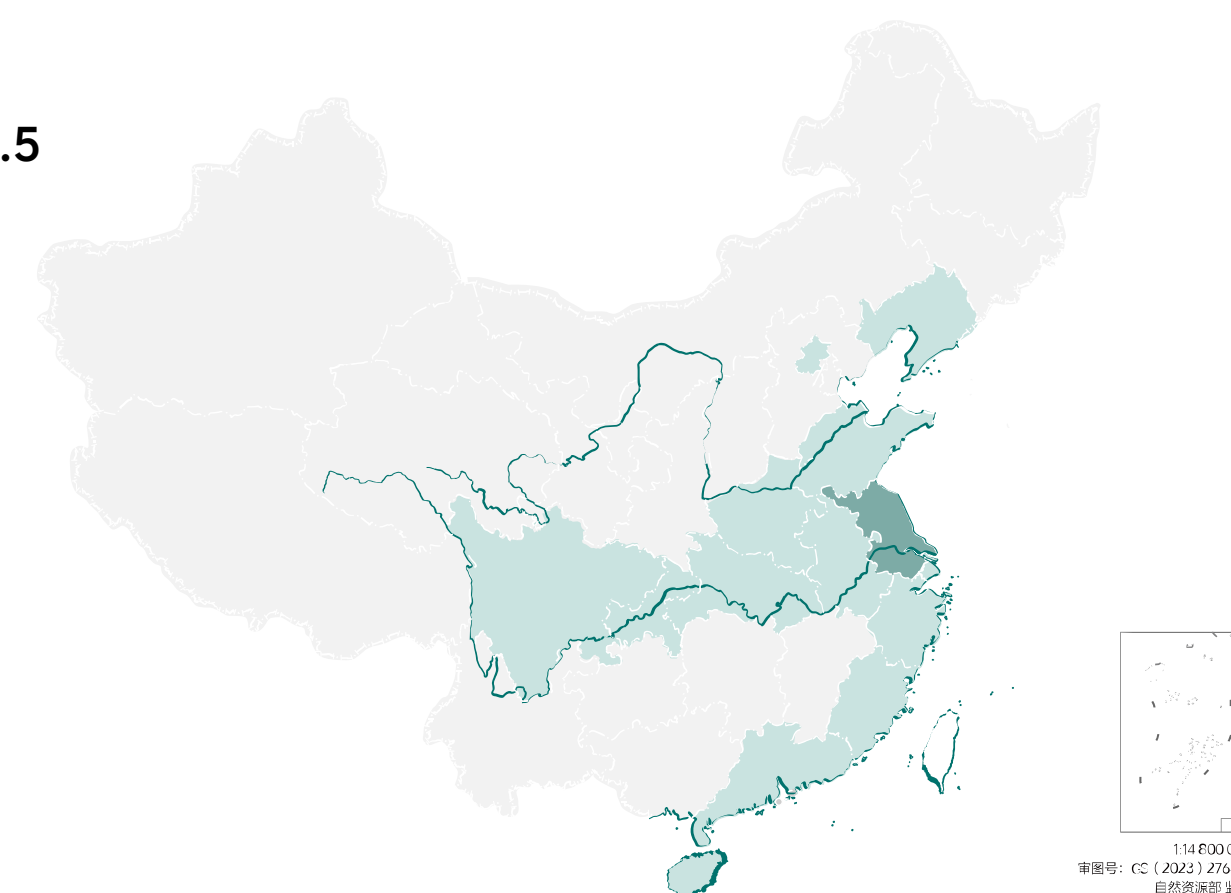
2030 年
IPCC SSP5-RCP8.5



2050 年
IPCC SSP1-RCP2.6



2050 年
IPCC SSP5-RCP8.5

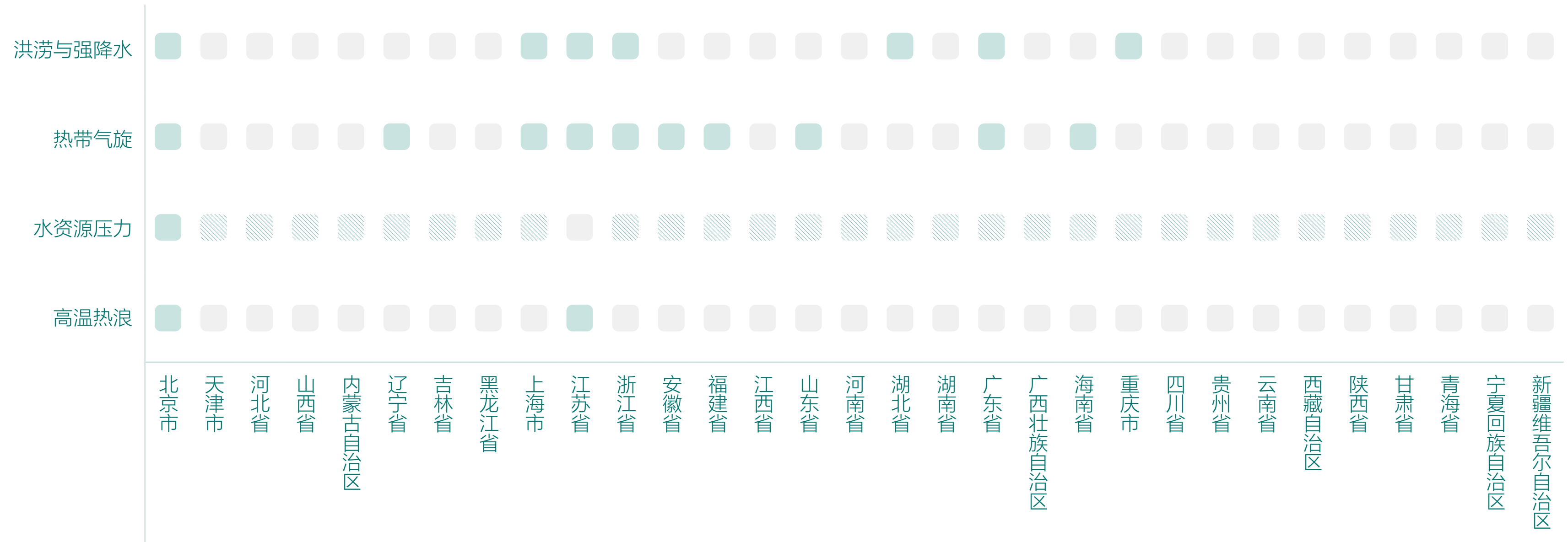


风险等级划分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 极低** PVaR ≤ 0.01%

以 2050 年 IPCC SSP5-RCP8.5 情景为例，公司所有运营省份均处于低风险及以下水平。

理想汽车 2050 年 IPCC SSP5-RCP8.5 情景下各地区气候财务影响（按气候风险类型划分）



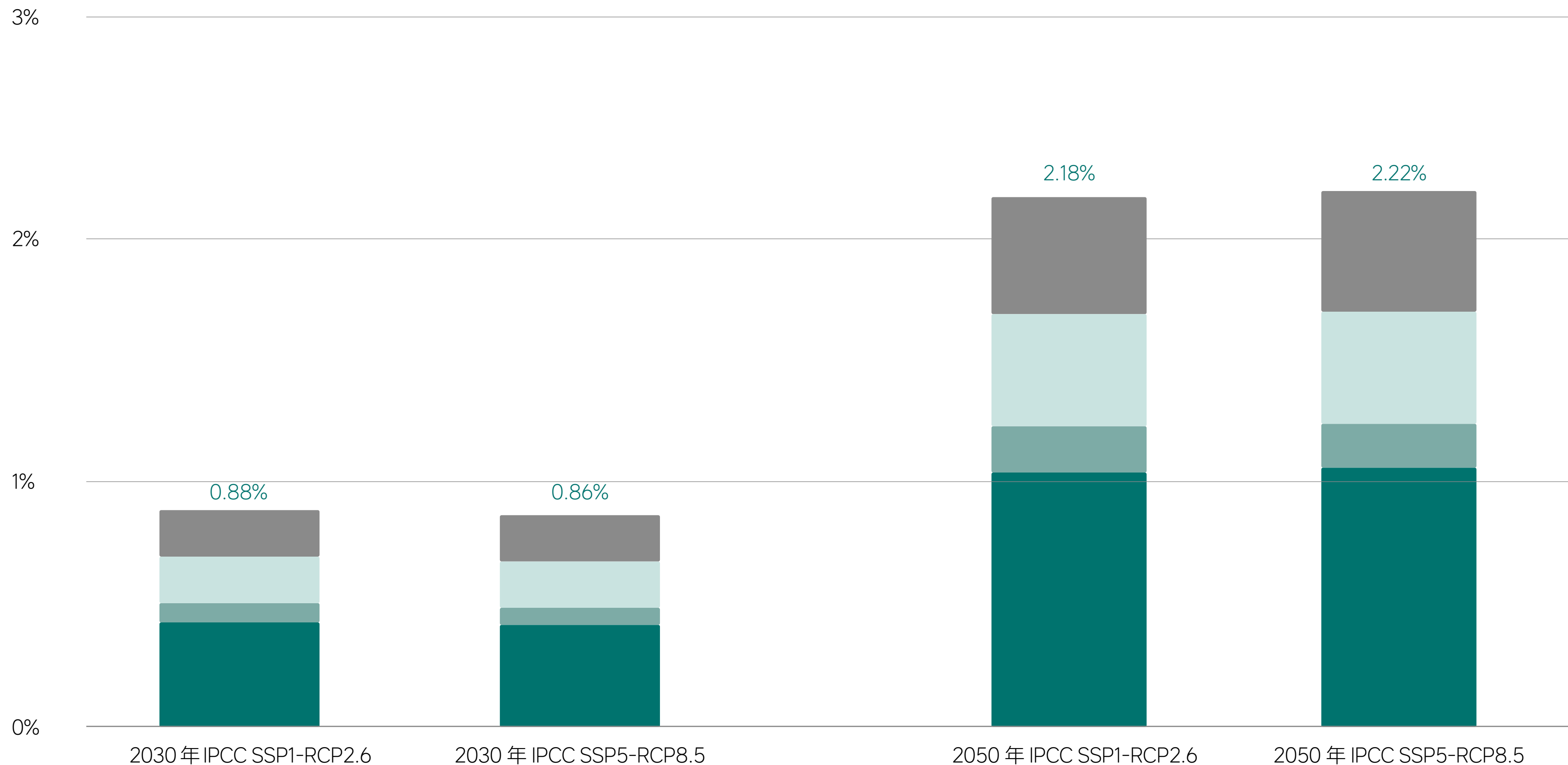
风险等级划分

- 高** PVaR > 10%
- 中高** 5% < PVaR ≤ 10%
- 中** 1% < PVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < PVaR ≤ 1%
- 极低** PVaR ≤ 0.01%
- 未评估**

物理风险财务影响构成（按资产类型划分）

在 IPCC SSP5-RCP8.5 情景与 IPCC SSP1-RCP2.6 情景下，固定资产受到的物理风险财务影响较高，尤其集中在北京和常州地区。主要原因为北京与常州作为公司生产基地所在地，生产设施及设备、建筑物等易受气候物理风险影响的资产较为集中。

理想汽车不同情景下急性物理风险财务影响构成¹（按资产类型划分）



- 固定资产
- 在建工程
- 存货
- 租赁使用权资产

¹ 仅包含对急性物理风险造成的资产减值损失影响的评估。

转型风险和机遇的财务影响

此次气候情景财务分析覆盖的转型风险和机遇类型包括政策风险、技术机遇和市场机遇。理想汽车识别自身相关转型风险和机遇后，使用 CVaR 进一步评估其带来的财务影响。

评估范围

截至 2024 年末，理想汽车及其列入年报范围的主要附属公司及并表联属实体。

关键假设

评估政策风险时，聚焦国内市场，评估在保持现有排放量的情况下碳价格变化所产生的潜在风险。暂未考虑新增海外市场，亦暂未包含公司未来减碳路径推进程度，假设未来 2025 年至 2050 年各年的温室气体排放将保持与 2024 年的总量相等。

评估技术机遇时，理想汽车将按照计划推进减排行动并实现阶段性减排目标及在 2050 年实现净零排放的目标（详见“[4.2 气候目标](#)”）。

评估市场机遇时，理想汽车的投资增速与 IEA 预测的交通领域净零转型投资增速保持一致，可获得预期的长期市场份额。

评估方法

输入

第一类：排放类因子

公司过往实际温室气体排放情况。

第二类：政策类因子

不同气候情景下国内能源结构转型因素，如可再生电力占比、政策强度等。

第三类：发展类因子

基于公司历史数据、未来规划、行业中观等维度开展经相关部门确认的合理性假设。

建立财务
影响评估
模型

输出

公司层级 CVaR



主要模型因子、影响类型与传导路径

风险和机遇类型	描述	主要模型因子	影响类型	传导路径
政策风险	预测气候相关法规、碳定价等外部政策变化，这些政策调整或对企业温室气体排放施加价格管控，进而提升运营与合规成本，影响投资决策。	碳市场价格	运营成本	若理想汽车自身被纳入碳交易体系，可能需要为直接碳排放（范围一）购买排放权配额，从而导致运营成本上升。
技术机遇	预测低碳技术的发展和规模化效应为企业带来的应用成本变化，从而为公司带来运营成本的节省。	实施关键减排措施对总运营成本的影响	运营成本	理想汽车可以通过实施可再生能源采购、运营与能效提升、燃料替代、绿色采购等关键减碳举措，借助低碳技术发展带来的成本快速下降趋势，为公司降低运营成本。
市场机遇	在全球零碳转型加速的背景下，零碳有效投资将带来超额增长机遇，通过前瞻性布局低碳技术与产品，并加大研发投入和资本支出，企业有望获得可观的增量价值。	新能源汽车市场规模； 交通领域实现净零所需的投资增速	营业收入	理想汽车可把握全球净零共识下的新能源汽车市场增长机遇，持续投入低碳产品的研发、资本支出与战略投资，不断强化企业产品与服务的核心竞争力，最终通过提升市占率，驱动营业收入显著增长。



转型风险和机遇整体财务影响

对于转型风险，以政策风险为例，在 IEA STEPS、IEA APS 和 IEA NZE 三种情景下，政策风险带来的直接影响整体可控。在政策力度最高的 IEA NZE 情景下，政策风险截至 2050 年的 CVaR 仅为约 0.16%。从时间维度上看，三种情景的政策风险均随政策严苛程度平稳递增，2050 年的风险水平显著高于 2030 年，符合政策风险的中长期累积特性。

从价值链角度来看，若公司上游电力、热力、原材料及零部件供应商被纳入碳交易体系，其碳配额交易成本也可能通过供应链转移至公司，存在采购成本上升的潜在风险。

对于转型机遇，因公司核心业务为新能源汽车，在三种情景下，无论是中期 2030 年还是长期 2050 年，公司

CVaR 均为负值，表明气候相关转型机遇大于风险，且政策力度越大，公司的潜在机遇越高。在低碳技术方面，技术机遇所带来的“负成本降碳”影响显著，在 IEA APS 和 IEA NZE 情景下的均达到 -4%。由此可见，理想汽车若积极推进零碳转型并应用低碳技术，将有效把握技术机遇，为公司带来积极的财务影响。市场机遇方面，在 IEA NZE 情景下，若公司加大前瞻性零碳投资(如

与低碳产品和技术相关的研发、资本支出与战略投资)并保持与 IEA 预测情景相一致的投资增速，预计公司将获得更强的产品竞争力与更大市场机遇，并带来公司新能源汽车销售收入及相关投资收益的显著增长，预计到 2050 年 CVaR 将达到 -50%。

理想汽车转型风险和机遇财务影响

截至 2030 年	IEA STEPS		IEA APS		IEA NZE		
	CVaR	损失金额 (百万元)	CVaR	损失金额 (百万元)	CVaR	损失金额 (百万元)	
政策风险	0.01%	10	0.01%	11	0.01%	24	
技术机遇	-0.35%	-684	-0.49%	-961	-0.74%	-1,445	
截至 2050 年	IEA STEPS		IEA APS		IEA NZE		
	CVaR	损失金额 (百万元)	CVaR	损失金额 (百万元)	CVaR	损失金额 (百万元)	
	政策风险	0.06%	111	0.10%	204	0.16%	317
	技术机遇	-3.02%	-5,923	-4.04%	-7,920	-5.41%	-10,595
市场机遇	N/A ²				约 -50%		

风险 / 机遇等级划分¹

- 高** CVaR > 10%
- 中高** 5% < CVaR ≤ 10%
- 中** 1% < CVaR ≤ 5%
- 低** 0.01% < CVaR ≤ 1%
- 极低** CVaR ≤ 0.01%

¹ 机遇等级按绝对值划分。

² 市场机遇分析基于全球达成 2050 净零目标的关键假设开展，即与 IEA NZE 情景假设一致，故本情景下 CVaR 量化评估不适用。

2.3 提升气候韧性

理想汽车在全价值链环节开展低碳策略，提升气候韧性与适应性。基于气候情景分析与财务评估，我们系统性梳理气候变化相关的当期财务影响与应对举措，评估潜在风险和机遇，并积极通过自有资金开展各项减缓措施。报告期内，我们有序推行相关工作并取得显著成效。

当期财务影响

当前公司主要受到台风、洪涝等气候风险的影响。2025 年，公司支付覆盖气象灾害损失保险的保费金额少于 EVIC 的 0.01%，销售、服务、物流运输等环节因气候风险导致的财产损失少于 EVIC 的 0.01%，其中约 90% 已获保险理赔。

物理风险应对策略

理想汽车针对物理风险中的急性与慢性两类风险，结合产品研发与设计、生产制造、销售服务等价值链环节，制定针对性的应对举措，形成不同物理风险类型的系统性应对策略。

急性风险

成立极端天气应对委员会及应急响应团队，梳理各季节和地区极端天气风险，根据业务模块制定相关极端天气预案；

在研发、制造、销售服务、物流、办公等场景落实应急预案，定期组织演练；

配备并维护发电机、潜水泵等应急物资，确保极端天气下关键业务的连续性。

慢性风险

在生产基地制定高低温天气应急预案，配备防暑降温与防寒保暖设备，实时监控环境温度，动态调整作业时间；

在产品研发与设计环节，通过持续的技术创新提升资源效率，应用自研智能轻量化开发体系，提升产品性能，间接增强气候韧性。



转型风险应对策略

理想汽车针对政策、市场、声誉、技术四类转型风险分别落实差异化举措，形成完备的转型风险应对策略。

政策风险

强化内部环境管理体系建设，更新 16 份环境管理制度，新增《理想汽车环保设施运营管理规范》，从制度层面确保合规运营；

在上游供应环节，优先选择符合环保标准的供应商和原材料，从源头保证合规。

市场风险

在产品研发与设计、产品销售环节，以用户需求为导向，构建汽车产业低碳发展综合能力，及时调整业务运营，积极布局全球市场；

在上游供应环节，积极推动清洁能源采购比例提升，将 ESG 因素融入供应商准入评估体系，并通过赋能与交流，支持供应商开展可持续发展实践。

声誉风险

发布“2025-2030 绿色‘理链’行动计划”，持续优化全生命周期减排，树立绿色低碳品牌形象。

技术风险

在产品研发与设计环节，投入预算研发低碳技术和工艺，使用生物基 PC 等材料；

在生产制造环节，搭建“光伏 + 人工调度”一体化微电网体系，优化能源使用结构，提升清洁能源利用率；

在产品销售环节，优化交付网络并提升用户绿色体验，通过提升供应商直送厂内比例和新建物流产业园，提升装载率、优化运输路线，降低交付环节的碳排放。



转型机遇应对策略

理想汽车通过轻量化设计、循环材料应用、清洁能源布局及环境数字化管理等多元举措，将气候机遇转化为实际企业价值。

技术机遇

在产品研发与设计环节，通过轻量化设计、循环材料应用及再生铝开发并应用于电驱壳体等零件，提升资源与能源利用效率；

在上游供应、生产制造、回收处置环节，注重扩大可再生能源在业务和运营中的使用比例，积极推动光伏装机、绿电引入等绿色能源应用，打造循环回收利用体系，开发和利用可回收循环材料。

产品和服务机遇

在产品研发与设计环节，推动生物基、循环再生材料的研发与应用，并持续优化产品的轻量化、低风阻设计，降低产品全生命周期碳足迹；

在生产制造环节，积极打造绿色工厂，在充分保证生产质量的同时提升能源与资源的利用效率，减少产品制造带来的环境影响；

通过高质量的绿色产品和充电服务，为用户带来便捷、舒适的绿色出行体验。

市场机遇

在产品研发与设计、生产制造环节，通过能耗管理技术及可再生能源的应用，打造产品差异化绿色竞争力；

在产品销售环节，向用户传递超低滚阻轮胎、高效隔热玻璃等方面的环保特性，满足市场对绿色出行的需求。

气候韧性

在产品研发与设计、上游供应、生产制造、产品销售等价值链环节，开展多措并举的气候转型行动与交流合作，协同价值链伙伴，共同研发绿色低碳解决方案；

建设 EDP 环境管理数字化平台，精准管理含碳排放在内的 13 项环境指标。



同时，理想汽车积极从自身运营、供应链合作等层面入手，制定自身低碳转型策略，设立气候目标（详见“[4. 指标和目标](#)”）。公司还积极协同内部相关部门，完善制度流程，提升能力意识，积极倡导全员参与应对气候变化与转型行动。

完善制度

我们持续完善气候相关制度与管理流程，制定了《极端天气风险应对指南》等内部制度，并获得 ISO 50001 能源管理体系认证，确保公司的能耗管理、温室气体排放等工作体系更加流程化、标准化、全面化。

能力提升

我们持续开展应对气候变化与可持续发展相关培训，覆盖能源管理、碳减排等主题，提升员工环境管理与应对气候变化的能力。同时，我们积极开展办公区域用水用电精细化管理，通过安装减压阀、普查热力图等方式减少能源浪费。

碳定价

内部碳定价机制通过参考市场绿电价格及碳价变化趋势，将碳排放成本内部化，可促使相关部门主动提高能源利用效率，采取减排措施，促进低碳领域投资与发展。目前，公司尚未采用内部碳定价机制，正积极进行部门间碳定价与交易机制的可行性评估。

合作交流

我们积极推动行业碳足迹标准制定，与生态伙伴共同发起“绿色供应链生态圈”建设倡议，提出“产品绿色化、生产洁净化、资源高效化、能源低碳化”的核心目标，推动产业链上下游协同创新，加速低碳转型进程。



03 风险管理



风险识别	34
风险评估	35
风险应对及监测	36

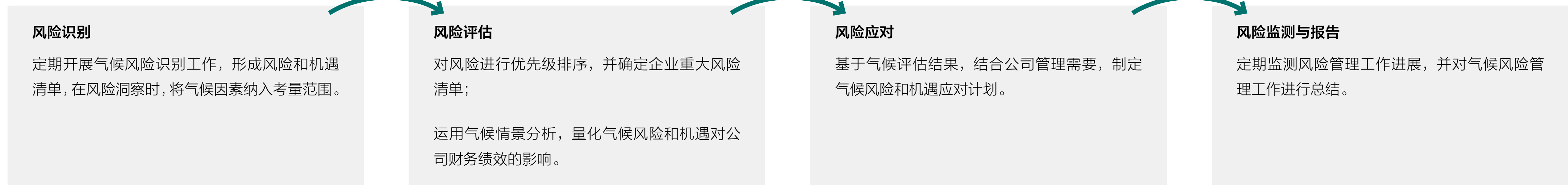
在全球气候挑战日益严峻的背景下，气候相关风险和机遇已成为影响企业长期韧性与价值创造的关键驱动因素。理想汽车充分认识到气候议题的战略重要性，系统性地将气候因素融入公司整体风险管理流程。通过完善的识别、评估与监测机制，公司持续追踪气候相关影响，动态优化风险应对策略，识别与把握潜在气候机遇，为可持续与高质量发展奠定坚实基础。公司气候风险和机遇的管理，遵循同一体系框架进行动态评估与统筹决策。

公司已构建职责清晰的风险管理组织架构（详见《理想汽车 2025 年环境、社会及管治报告》“5.2 风险管理”章节），并将气候相关风险嵌入公司现有的风险管理架构中，致力于确保气候风险得到有效识别、科学管理和独立监督，从而有效提升公司长期气候韧性，保障战略目标实现。2025 年，理想汽车持续完善“三道防线”风险管控机制，切实保障各项风险管理工作有效落实。

理想汽车风险防控管理架构

风险层级	对应部门	管理职责
第一道防线	研发、供应链、制造、销售等业务部门	将气候因素融入日常业务决策，评估日常运营过程中气候因素带来的风险和机遇，确保业务操作本身就在管理和缓解气候风险。
第二道防线	法务与风险管理部门（风险管理、内部控制与合规团队）	将气候风险纳入公司整体风险管理流程，制定管理策略，推广风险评估工具（如情景分析），并跟踪各业务进展。
第三道防线	法务与风险管理部门（内审与监察团队）	监督公司各部门及业务领域的气候风险管控。

理想汽车气候风险管理流程



3.1 风险识别

在风险识别环节，公司采用专项风险识别、日常风险识别两种方式：专项风险识别针对特定领域或时期开展深度风险排查，日常风险识别则融入各部门常态化工作流程。

理想汽车实行风险信息的持续收集机制，并对其进行动态管理。各业务部门重点关注国内外同行业、同类型公司发生的风险事件及案例，以及对公司未来各类目标实现所带来的不确定性，在广泛、持续收集风险信息的基础上，进行全面的风险洞察。

理想汽车主要风险类型包括战略风险、合规风险、运营风险、财务风险及腐败风险。报告期内，理想汽车主动将气候变化纳入风险识别考量，系统识别出气候政策风险、气候适应技术风险、极端天气风险三类气候风险，并将其整合至战略风险范畴，具体见右图。

气候相关风险识别

气候相关风险	风险传导机制
<p>气候政策风险 （碳关税、市场准入限制、合规与采购成本）</p>	<p>若国内外绿色和低碳政策（如欧盟碳边境调节机制、中国全国碳市场等）进一步出台和收紧，公司和其供应链企业在节能环保、碳排放、产品碳足迹等方面均将面临更高要求。</p> <p>若公司或供应链企业被纳入碳定价体系：在国内，公司需支付额外合规成本，以完成配额清缴履约；在海外，公司可能面临部分地区市场准入风险，影响海外市场拓展。同时，若公司供应链企业相关成本上升，或将传导至公司采购成本中。</p>
<p>气候适应技术风险 （适应气候变化的技术需求升级）</p>	<p>极端天气下车辆性能技术面临挑战（如极端高温要求电池热管理、车辆散热升级，极端低温要求提升电池低温活性，洪涝要求车辆防水性能优化），若技术迭代滞后，易出现产品可靠性问题，损害品牌口碑。</p> <p>此外，“双碳”目标下，纯电、氢能等绿色低碳技术加速发展。若理想汽车在纯电、绿色供应链领域布局滞后，可能导致产品竞争力下降。</p>
<p>极端天气风险 （洪涝、高温热浪、热带气旋等）</p>	<p>极端天气频发可能导致理想汽车研发生产与供应链中断、销售门店和维修中心停业、充电桩和超充站故障等风险，影响产品供应时效，导致用户体验下降。</p>

3.2 风险评估

针对识别出的气候风险，理想汽车从发生概率和影响程度两个维度切入，开展风险重要性评估，初步划分出风险高、中、低三个等级。其中，我们根据风险的历史发生频率和受控状态，并结合风险控制手段、行业经验等综合要素评估发生概率；而在评估影响程度时，主要围绕八个维度展开，分别评估各维度的影响程度，并综合各维度评估结果，划分影响程度等级。

我们基于评估结果，将气候相关风险和公司其他常规风险进行优先级排序，并结合企业管理需要，最终形成企业重大风险清单。针对气候相关风险，我们搭建气候情景分析模型，针对气候风险对公司财务绩效的影响程度开展评估（详见“[2.2 气候风险和机遇的财务影响](#)”），并主动进行风险管理。

风险影响程度评估维度

评估维度	主要内涵
竞争格局	企业所处的市场竞争环境受到的影响程度，重点关注对产品、价格和区域销售等方面竞争公平性的冲击。
合法合规	企业在经营活动中因违反相关法律法规而可能引发的合规后果。
客户满意度	企业在产品或服务方面收到的客户投诉次数或满意度下降程度。
品牌 / 声誉	负面消息传播范围及对企业公众形象造成的损害程度。
业务连续性	关键供应链、产品或 IT 服务中断对企业正常运营造成的影响程度。
财务损失	企业直接经济损失金额大小。
运营效率	企业日常运营流程和整体效益受到的干扰程度，包括效率下降或资源浪费情况。
财报准确性	上市公司财务报告真实性、完整性和合规性可能受到的影响程度。



3.3 风险应对及监测

风险应对及实践

对于被评估为高等级的气候相关风险，公司将明确风险应对责任主体并成立风险应对项目组，制定并执行风险应对技术方案(包括风险降低、规避、分担/转移、接受)。气候风险应对方案实施后三个月内，理想汽车将针对应对方案有效性，开展调查与评估，并基于有效性评估结果输出改进建议，由相关业务部门在规定期限内根据改进建议完成整改。

气候变化应急响应

报告期内，理想汽车成立极端天气应急管理组织，编制《理想汽车突发事件应急管理机制》《理想汽车暴雪应急预案（IMP）》《理想汽车冰雹应急预案（IMP）》《理想汽车台风暴雨洪水应急预案（IMP）》等自然灾害类应急预案，通过配备应急设备和物资、实时监控环境情况、调整作业时间等应对举措，减少极端天气下的财务损失。

风险监测与报告

理想汽车建立了常态化的气候风险监测与报告机制，定期对风险管理进展进行跟踪与评估。企业风险管理部门负责气候风险管理工作总结，就相关风险隐患及应对进展向审计委员会下设监督管理工作组汇报，内容包括气候相关风险的性质与程度变化、公司应对能力等。



04

指标和目标



温室气体排放	38
气候目标	41
气候行动	47

4.1 温室气体排放

理想汽车积极组织 and 推动温室气体排放盘查与核查，自 2023 年开始将温室气体排放管理纳入年度常态化管理机制，在组织边界内系统性开展全口径温室气体盘查与核查工作。目前，理想汽车已按照 ISO 14064-1:2018 和温室气体核算体系（GHG Protocol¹）开展温室气体盘查。2024 年及 2025 年温室气体排放数据已获得第三方验证声明。

温室气体排放指标

指标	单位	2025 年	2024 年
范围一：直接温室气体排放量	吨二氧化碳当量	58,381.79	53,078.66
范围二：能源间接温室气体排放量	吨二氧化碳当量	144,587.66	158,770.36
运营范围温室气体总排放量（范围一、二）	吨二氧化碳当量	202,969.44	211,849.02
运营范围温室气体排放密度（范围一、二）	吨二氧化碳当量 / 百万人民币营收	1.81	1.47
范围三：其他间接温室气体排放量	吨二氧化碳当量	9,477,858.74	12,481,649.06
类别 1：外购商品和服务排放	吨二氧化碳当量	8,844,784.86	11,971,258.36
类别 2：资本货物排放	吨二氧化碳当量	不适用	不适用
类别 3：燃料和能源相关活动	吨二氧化碳当量	47,196.14	48,193.88
类别 4：上游运输和分销排放	吨二氧化碳当量	244,818.16	302,457.12
类别 5：运营排放中产生的废弃物	吨二氧化碳当量	不适用	不适用

指标	单位	2025 年	2024 年
类别 6：商务旅行排放	吨二氧化碳当量	36,635.02	14,915.28
类别 7：员工通勤排放	吨二氧化碳当量	14,526.87	17,475.57
类别 8：上游租赁资产排放	吨二氧化碳当量	141,791.10	89,119.30
类别 9：下游运输和分销排放	吨二氧化碳当量	不适用	不适用
类别 10：售出商品加工排放	吨二氧化碳当量	不适用	不适用
类别 11：售出商品使用排放	吨二氧化碳当量	123,214.65	23,087.08
类别 12：已售产品的报废处理	吨二氧化碳当量	不适用	不适用
类别 13：下游租赁资产排放	吨二氧化碳当量	不适用	不适用
类别 14：特许经营排放	吨二氧化碳当量	24,891.94	15,142.46
类别 15：投资排放	吨二氧化碳当量	不适用	不适用

¹GHG Protocol, Greenhouse Gas Protocol, 即《温室气体核算体系》，是由世界资源研究所（WRI）和世界可持续发展工商理事会（WBCSD）联合发布并被广泛使用的国际温室气体核算与报告标准。

温室气体排放信息附注

- 1 组织边界：组织边界由控制权法确定，报告期组织边界与基准年一致，未发生变化。涵盖了北京理想汽车有限公司运营控制下的所有实体。2024 年，公司对组织边界内的排放源及排放量给予盘查和报告，包括北京理想汽车有限公司北京工厂、北京理想汽车有限公司常州分公司（常州基地）、北京研发总部 A 区及 C 区。
- 2 报告边界：2024 年理想汽车首次开展全公司口径范围一、二及范围三的温室气体盘查工作，并委托权威外部认证机构根据 ISO 14064-1 标准进行核查。公司依照 ISO 及 GHG Protocol 标准重新确认了基准年温室气体核算边界，并优化核算方法，因此基准年及报告年排放与往期披露的温室气体排放数据有显著统计口径差异，不具可比性。
- 3 温室气体核算范围：公司盘查排放的温室气体包含二氧化碳（CO₂）、甲烷（CH₄）、氧化亚氮（N₂O）、氢氟碳化物（HFCs）、全氟碳化物（PFCs）、六氟化硫（SF₆）、三氟化氮（NF₃）。
- 4 核算依据：公司范围一排放包括在固定和移动源中燃烧化石燃料产生的排放、化学和物理反应产生的过程排放以及制冷剂、化粪池 CH₄ 逸散等产生的无组织排放；范围二排放来自外购电力的消耗；范围三排放计算参考《温室气体核算体系：企业价值链（范围三）核算与报告标准（2011 年）》，覆盖 8 大主要相关类别。其中，全球升温潜势（GWP）取自 IPCC 2021 年第六次评估报告，温室气体主要排放因子参考国内外权威数据库，包括但不限于：《IPCC 2006 国家温室气体清单指南》《省级温室气体清单编制指南（2025 年版）》、中华人民共和国生态环境部刊发的《关于发布 2023 年电力二氧化碳排放因子的公告》及零碳实验室（2026）等。
- 5 范围三排放类别核算范围说明：
 - 1) 类别 1：外购商品和服务排放。指公司采购的零部件的上游温室气体排放，包括原料提取、供应商间运输和零部件生产环节（“从摇篮到大门”）；
 - 2) 类别 3：燃料和能源相关活动。指与公司外购燃料和能源相关但未包含在范围一、二中的温室气体排放，包括天然气、汽油、柴油、电力上游排放及电力输送和分配损失；
 - 3) 类别 4：上游运输和分销排放。指零部件与商品车运输及仓储的温室气体排放；
 - 4) 类别 6：商务旅行排放。指公司员工商务旅行中交通及住宿的温室气体排放；
 - 5) 类别 7：员工通勤排放。指公司员工在其住所与工作地点之间通勤的温室气体排放；
 - 6) 类别 8：上游租赁资产排放。指公司租赁的门店及办公区的温室气体排放；
 - 7) 类别 11：售出商品使用排放。指公司售出车辆通过自营或加盟的超充站补能的电力温室气体排放；
 - 8) 类别 14：特许经营排放。指公司授权钣喷门店的温室气体排放。
- 6 温室气体排放范围三量化计算说明：公司就某些可能产生温室气体排放的信息，因如下原因免除该部分温室源的量化：
 - 1) 经营活动不涉及（适用于类别 9、类别 10、类别 13、类别 15）；
 - 2) 量化虽然可行但不符合经济效益（适用于类别 12）；
 - 3) 依盘查出的数量计算得到的温室气体排放量相对于公司产生的总温室气体排放量比例微小，小于理想汽车公司总体排放量的千分之五（适用于类别 1 部分排放源、类别 2、类别 5、类别 8 部分排放源、类别 14 部分排放源）；
 - 4) 公司难以影响该部分温室气体排放，对该部分排放的减排能力较低（适用于类别 11 部分排放源）。



2025 年，理想汽车新能源汽车交付 406,343 辆，其他气候相关行业指标如右图所示。

气候相关行业指标

指标	单位	2025 年
产品 CLTC ¹ 综合工况电池续航里程		
理想 MEGA	公里	710
理想 i8	公里	720
理想 i6	公里	720 (2WD) / 660 (4WD)
理想 L9	公里	280
理想 L8	公里	280 (Max&Ultra) / 225 (Pro)
理想 L7	公里	286 (Max&Ultra) / 225 (Pro)
理想 L6	公里	212
产品增程油耗 (即亏电状态燃料消耗量)		
理想 L9	升 / 百公里	7.6
理想 L8	升 / 百公里	7.5
理想 L7	升 / 百公里	7.4
理想 L6	升 / 百公里	6.9

指标	单位	2025 年
产品生命周期碳排放		
理想 MEGA	千克二氧化碳当量	40,391.67
理想 i8	千克二氧化碳当量	36,679.50
理想 i6	千克二氧化碳当量	32,136.00
理想 L9	千克二氧化碳当量	44,693.74
理想 L8	千克二氧化碳当量	44,032.73
理想 L7	千克二氧化碳当量	43,851.70
理想 L6	千克二氧化碳当量	39,479.96
产品单位行驶里程碳排放		
理想 MEGA	克二氧化碳当量 / 公里	269.28
理想 i8	克二氧化碳当量 / 公里	244.53
理想 i6	克二氧化碳当量 / 公里	214.24
理想 L9	克二氧化碳当量 / 公里	297.96
理想 L8	克二氧化碳当量 / 公里	293.55
理想 L7	克二氧化碳当量 / 公里	292.34
理想 L6	克二氧化碳当量 / 公里	263.19

¹CLTC, China Light-duty Vehicle Test Cycle, 即中国轻型汽车行驶工况, 是中国用于测试电动汽车等车辆能耗与续航的国家标准。

4.2 气候目标

为应对全球绿色低碳发展新要求，理想汽车聚焦自身业务情况，综合气候变化、行业发展与技术动态等因素，逐步优化目标设置与指标追踪，并与《巴黎协定》及中国“双碳”目标立场保持一致。

报告期内，理想汽车基于 ISO《净零排放指南》(IWA42) 权威框架，设置阶段性气候目标，明确以 2024 年为基准，力求于 2050 年实现范围一、二（运营范围内）温室气体排放绝对值下降 90% 以上、范围三单车温室气体排放强度值下降 90% 以上的整体目标，并实现净零排放。同时，公司提出于 2040 年或更早实现车辆生产设施、办公场所、门店、产品脱碳技术与充电网络净零就绪承诺。

未来，理想汽车将使用基于市场的核算方式跟踪并披露目标进展。

气候目标基准、范围与关键假设

基准年

2024 年

覆盖业务范围

限定于 2024 年既有业务与产能——包含 2024 年年报范围产能对应的生产基地、办公园区等固定设施范围一、二排放以及门店租赁、授权钣喷、产能对应的范围三排放。针对新增产能（生产基地）、办公与门店等经营场所，其目标默认按照“均不高于投运年份同期的既有资产范围碳排放水平”。

覆盖温室气体排放范围

范围一、范围二及主要类别范围三的全种类温室气体（含二氧化碳、甲烷、氧化亚氮、氢氟碳化物、全氟碳化物、三氟化氮及六氟化硫）。

关键外部假设

全球脱碳趋势不弱于 IEA APS 情景，并力争达成 IEA NZE 情景。



理想汽车气候目标

2030

2040

2050

范围一、二

温室气体排放绝对值下降 40% 以上

生产基地能效年均提升率高于 3%，办公场地能效年均提升率高于 1%；

生产基地和总部园区实现 100% 可再生电力使用；

使用绿电（搭配热泵）、绿色热力或碳中性燃料替代超过 30% 的传统天然气需求。

温室气体排放绝对值下降 65% 以上

生产基地和总部园区的能效水平不低于 2030 年；

生产基地和总部园区始终维持 100% 可再生电力使用；

使用绿电（搭配热泵）、绿色热力或碳中性燃料替代超过 50% 的传统天然气需求。

温室气体排放绝对值下降 90% 以上

生产基地和总部园区的能效水平不低于 2030 年；

生产基地和总部园区始终维持 100% 可再生电力使用；

使用绿电（搭配热泵）、绿色热力或碳中性燃料替代 100% 的传统天然气需求；

设备冷媒、生产辅料等实现 100% 替换为环保材料。

范围三¹

单车温室气体排放强度值下降 25% 以上

单车供应链上游排放强度下降 25% 以上；

外租职场、直营门店和授权钣喷中心实现 100% 可再生电力使用并长期维持。

单车温室气体排放强度值下降 65% 以上

单车供应链上游排放强度下降 65% 以上；

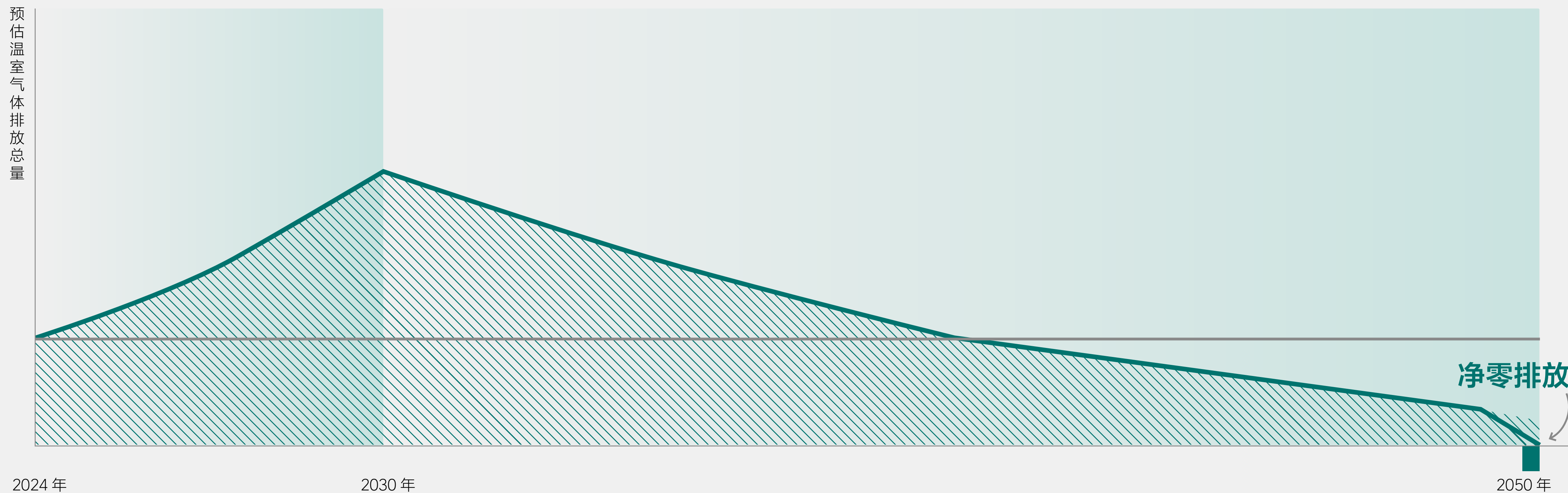
物流吨公里排放强度下降 35% 以上。

单车温室气体排放强度值下降 90% 以上

物流吨公里排放强度下降 90% 以上。

¹ 以上气候目标包含的范围三温室气体排放类别为类别 1、类别 4、类别 8 与类别 14。

理想汽车净零排放路径示意图



— 基准年度温室气体排放

▨ 预计未来年度温室气体排放¹

■ 碳抵消²

— 温室气体减排路径³

¹ 考虑预测期业务增长及规划中的减排举措应用后的温室气体排放总量。

² 通过购买碳信用或自建碳清除能力预计达成的减排总量。

³ 综合考虑减排举措及碳抵消举措应用后的净温室气体排放。

净零就绪承诺

公司将通过以下举措，在 2040 年或更早实现车辆生产设施、办公场所、门店、产品脱碳技术与充电网络净零就绪。未来，理想汽车将定期追踪并审阅上述目标进展，与利益相关方积极开展透明沟通，并逐步开展针对气候目标的第三方审定工作。理想汽车的气候净零目标计划中包括碳减排项目，并且将在自身减排基础上使用高质量碳抵消项目进一步实现净零。



生产基地

所有生产设备均具备先进能效水平；
具备与电力系统友好互动的能力，实现终端能源电气化率超过 80%，可再生电力消费占比达到 100%；
采用行业内先进且技术可行的高效节能型生产工艺，单位产品的生产能耗优于行业平均水平。



办公场所和门店

总部园区和所有门店均达成100%可再生电力使用；
建筑内照明系统根据场所进行分级设计，公共区域照明采取分区、分组和自动调光等措施，照明设备全部采用符合最新国家相关标准所规定的节能型产品；
建筑内暖通空调系统的设备选型符合最新国家相关标准所规定的高能效或先进值水平。



产品脱碳技术

针对目前尚未成熟，但对未来实现净零目标有关键作用的脱碳技术进行积极部署，例如开展联合研发计划或实施相关建设项目。



充电网络

为车辆提供可再生能源补能的条件，实现 2040 年充电网络可再生电量占比达到 50%。

气候行动策略

为实现气候目标，理想汽车制定系统性减排路径，驱动全价值链低碳转型，行动路径贯穿自身运营活动和价值链上下游环节，通过提高资源利用效率、优化能源和材料应用、减少上下游排放等关键维度的多项举措，确保目标实现。

理想汽车气候行动策略

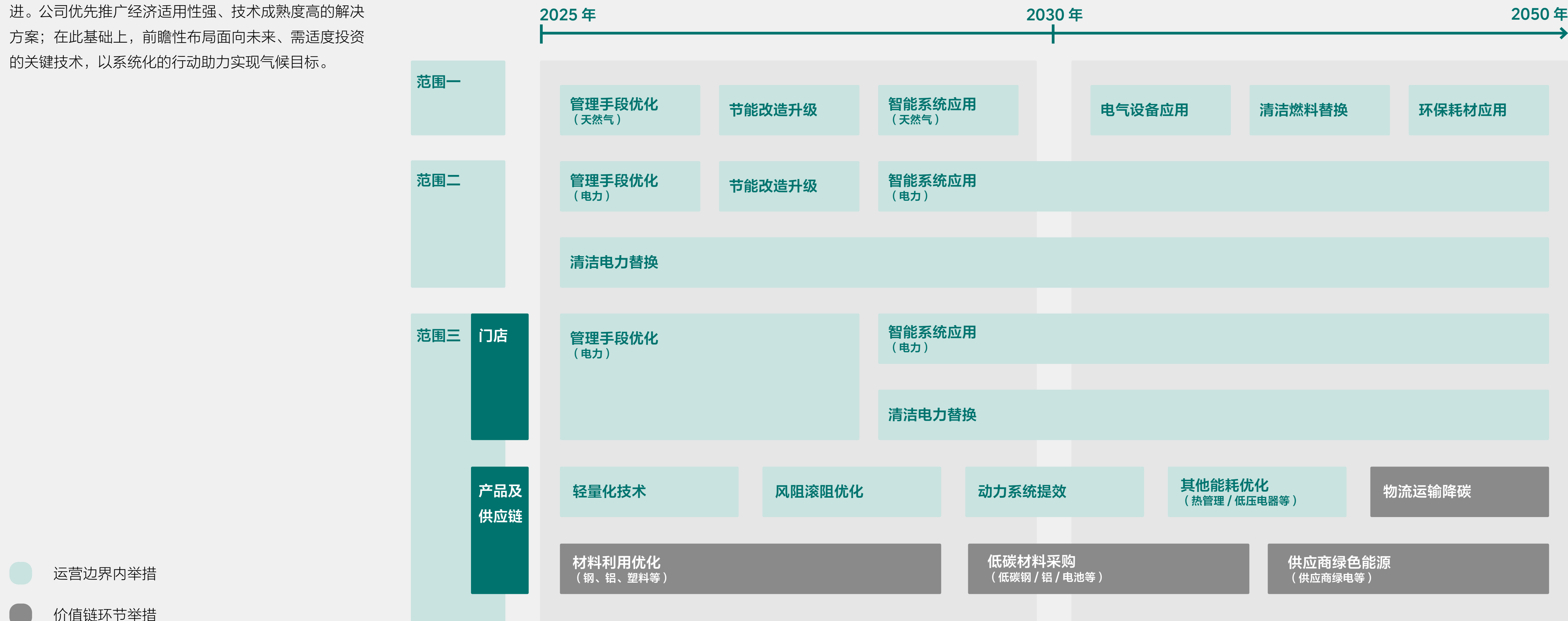


- 运营边界内举措
- 价值链环节举措

理想汽车气候目标关键减排路线

理想汽车的气候行动将遵循清晰、科学的路径分阶段推进。公司优先推广经济适用性强、技术成熟度高的解决方案；在此基础上，前瞻性布局面向未来、需适度投资的关键技术，以系统化的行动助力实现气候目标。

理想汽车气候目标关键减排路线



4.3 气候行动

产品研发与设计

理想汽车将气候因素融入自身运营与战略。报告期内，公司在全价值链范围中开展低碳转型行动，打造全生命周期低碳产品与服务，增强气候风险应对韧性。

整车轻量化设计

理想汽车建立了自研的智能轻量化开发体系，通过集成、材料和工艺、结构等多维度创新，实现全新单车型减重超过 100 千克，系统性降低整车全生命周期碳排放。

在集成轻量化方面，公司应用 TXB 一体式门环、前后一体压铸铝合金车身及底盘大面积铝合金部件。TXB 技术通过激光拼焊与热冲压一体成型，应用于门环可较传统结构减重 13% 至 18%。

在材料和工艺轻量化方面，先进高强钢、铝合金、镁合金及复合材料实现规模化应用。理想 i8 采用前后一体压铸铝合金车身，减重超过 30 千克；底盘结构件使用铝合金，实现减重超 20 千克。

在结构轻量化方面，公司从概念阶段即通过拓扑优化识别关键传力路径，构建极致轻量化架构；在设计开发阶段，借助多学科优化实现材料、厚度与尺寸的最佳匹配，从而达成结构效率的最大化。

低滚阻轮胎开发

2025 年，理想汽车携手合作伙伴联合开发低滚阻轮胎，成功实现关键技术突破，现有技术轮胎滚阻系数可达到 5.6‰，领先于行业平均水平。低滚阻轮胎开发在保留优异的抓地性能基础上，助力车辆续航提升，并实现操控稳定性与驾乘舒适性的良好平衡。目前，该类超低滚阻轮胎已成功搭载于理想 L8、理想 L7、理想 i8、理想 i6 车型。



车辆能量管理技术

理想汽车通过优化车辆能量管理策略，降低车辆的能源消耗与碳排放。围绕增程系统，应用智能油电分配、热电融合控制和智能负载管理等技术，支持多款车型在提升纯电续航表现的同时，进一步降低增程运行阶段的燃油消耗与碳排放，其中：

智能油电分配技术，通过降低增程器低效率运行比例，减少燃油消耗与排放；

热电融合控制技术，基于自主开发的九源热泵系统，通过整合余热源、协同辅热方式，提高系统热量利用效率，降低整体能耗；

智能负载管理技术，可以按使用场景管控车载负载启停，减少无效能耗。

自研电驱

理想汽车通过自研技术成功量产基于第三代碳化硅（SiC）功率半导体的高压电驱动平台，与传统电驱技术相比，该平台可降低整车约 6.8% 的驱动能耗，同等电量下为车辆增加约 30 公里的续航里程。更高效率的电驱动系统，使产品在相同动力下，直接减少电能消耗，为实现更低的车辆行驶碳排放提供技术支撑。

防晒玻璃涂层

理想汽车多数车型的前风挡采用行业内隔热效果领先的镀银隔热玻璃，其卓越的隔热性能显著降低车内温度，减少暴晒后内饰有害物质的挥发，为用户营造更清新、健康的座舱环境；同时，高效的隔热性能也可以降低夏季空调负载，助力减少碳排放。



上游供应

理想汽车积极打造绿色供应链。2025 年，公司发布了“2025-2030 绿色‘理链’行动计划”，推动产业链从“规模领先”向“绿色标准输出”升级。理想汽车将基于供应链业务战略，全面建设绿色理链相关能力、机制和绿色低碳供应链评价体系，对合作伙伴进行低碳赋能。未来，理想汽车将重点聚焦合作伙伴绿电使用、低碳高循环材料使用、低能耗工艺覆盖、数字化产线应用和低碳包装使用提升等目标，推动全链路碳排放强度降低、循环经济构建和能源结构优化。

同时，理想汽车联合五家常州绿色工厂企业，共同发起“绿色供应链生态圈”建设倡议，提出以“产品绿色化、生产洁净化、资源高效化、能源低碳化”为核心目标，推动产业链上下游协同创新，加速低碳转型进程。

生产制造

优化绿色运营

理想汽车依托常州与北京两大智能制造基地，通过自研智能制造操作系统与全流程数字化，打通计划、物流、冲压、焊装、涂装、总装到质量检测的端到端数据闭环，实现柔性、高效、自动化生产。北京绿色智能制造基地在冲焊涂总四大工艺中深度应用工业互联网、视觉系统与能耗监控，实现生产全程可视化、工艺与设备智能调优及能源精细化管理，在提升生产效率和产品质量一致性的同时，推动单位产品能耗与排放持续下降，成为绿色智能制造的示范。

水资源利用

为提升水资源利用效率，我们针对试车跑道涉水池制定了水资源回收再利用方案，通过在出口端新增排水沟与沉淀池，构建闭环循环系统。该方案预计可回收 50% 至 60% 被车辆带出的水量，实现循环利用，系统性提升水资源的循环利用效率，为实现可持续运营与资源管理提供切实可行的实践。

可再生电力使用

理想汽车通过加速推进屋顶光伏与储能系统部署，规模化采购绿色电力，持续优化能源消费结构，稳步提升清洁能源利用水平。2025 年，公司修订《能源管理制度》，新增燃气与绿电协同调度规则，联动“光伏 + 人工调度”一体化微电网体系，实现清洁能源优先消纳与能源供应稳定的双重目标。

2025 年，常州基地光伏发电设施全面投入使用，累计发电量约 84,621 兆瓦时，其中自用发电量约 72,274 兆瓦时。北京基地光伏预计于 2026 年投用，计划项目装机量 6 兆瓦，年均理论发电量约 6.6 吉瓦时。



产品销售

理想汽车通过推行新能源运输车辆与优化物流路线，系统降低整车交付物流环节的碳排放。在包装方面，公司致力于结构轻量化与材料循环化，通过优化设计提升单包装效率、压缩单车包装体积，2025 年实现平均单车包装体积减少 0.754 立方米，有效节约包材与运输资源。此外，公司逐步将瓦楞纸等一次性包装替换为可循环包装，推动包装材料闭环使用，从源头减少废弃物产生，全面提升资源利用效率。

产品使用

理想汽车坚持以基础设施的便利性驱动低碳出行，致力于通过完善的充电网络提升用户的纯电行驶比例。截至 2025 年末，理想汽车已在全国布局超过 3,900 座超充站，并成功上线全国首座穿梭式超充站，通过技术创新进一步提升场站的服务效能与周转率，有效降低用户时间成本，为用户提供便捷高效的用车补能体验。

此外，理想汽车携手合作伙伴，试点开发充电和储能的高效结合，既可实现绿电 100% 自消纳，提升充电网络的零碳用电比例，又能缓解大功率充电对电网的冲击，并同时满足多位车主的超快速充电需求。

回收处置

理想汽车深入践行产品全生命周期管理与循环经济理念，致力于提升整车材料的循环利用率。公司积极布局产品后端市场，建设资源的闭环回收体系，与具备回收专业资质的机构展开深度合作，通过精细化拆解工艺实现材料的科学分级回收。同时，公司大力推进再生材料的创新研发与性能验证，推动高价值再生材料规范回流至供应链体系，实现资源的循环利用。

循环铝

理想汽车打造铝资源的闭环利用模式，引入先进的清洗、分选、破碎和熔炼技术，将废旧铝合金进行高效回收处理，转化为高质量的生产原料。在确保产品安全性能达标的前提下，公司将再生铝材料应用到电驱壳体等核心零部件的批量生产中，有效减少对原生铝矿开采的依赖，实现从“废料”到“部件”的绿色循环。

车到车回收聚丙烯材料

理想汽车深入践行循环经济理念，探索“车到车”的聚丙烯材料闭环回收模式，将废弃保险杠作为再生原料来源，通过高温磨洗、烘干除味等处理工艺，确保材料性能的稳定。新零部件的生产中添加 20% 由废弃保险杠回收得到的聚丙烯原料，可实现每千克材料减少 0.55 千克二氧化碳当量排放。

全生命周期碳足迹管理

产品碳足迹评估

理想汽车积极开展产品碳足迹核算、评估等工作，并依据《道路车辆产品碳足迹碳标签实施指南》核算规则开展各项车型碳足迹核算，覆盖原材料采购、整车生产及产品使用等全生命周期的各个阶段，其中 2025 年新上市车型理想 i8 及理想 i6 获得汽车工业节能与绿色发展评价中心一级低碳证书。

理想汽车积极开展产品生命周期评估，旨在从环境影响角度审查产品系统，掌握产品全生命周期环境指标及其在各阶段分布情况，为优化产品低碳设计、改善减碳路径提供数据支撑。2025 年，公司完成理想 L6 全生命周期评估报告，并由第三方机构认证。

同时，我们持续开展绿色材料相关的研究和开发，开发生物基材料，减少产品碳足迹。

碳排放数字系统建设

理想汽车打造 EDP 环境管理数字化平台，该平台实现全面自动化数据采集、清洗、计算、展示、比较、管理和应用，精准管理含碳排放在内的 13 项环境管理指标，系统可自动识别异常数据并反馈环境风险，有效提升理想汽车产品碳足迹的全生命周期管理能力。



附录

联交所《ESG守则》- D部分：气候相关披露索引

维度	关键绩效指标	披露页码
治理	技能及胜任能力 (a)(i) 该机构或个人如何厘定当前或将来是否有适当的技能和胜任能力来监督应对气候相关风险和机遇的策略。	P7-8
	方式及频率 (a)(ii) 该机构或个人获悉气候相关风险和机遇的方式和频率。	P7-8
	董事会的角色及职责 (a)(iii) 该机构或个人在监督发行人的策略、重大交易决策和风险管理程序及相关政策的过程中，如何考虑气候相关风险和机遇，包括该机构或个人是否有考虑与该等气候相关风险和机遇相关的权衡评估。	P6-8
	监察进度 (a)(iv) 该机构或个人如何监督有关气候相关风险和机遇的目标制定并监察达标进度，包括是否将相关绩效指标纳入薪酬政策以及如何纳入。	P7-8
战略	管理层的角色及职责 (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，包括以下信息：(i) 该角色是否被委托给特定的管理层人员或管理层委员会以及如何对该人员或委员会进行监督；及 (ii) 管理层可有使用监控措施及程序协助监督气候相关风险和机遇；如有，这些监控措施及程序如何与其他内部职能部门进行整合。	P9
	气候相关风险和机遇 (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； (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； (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）； (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。	P11-14


维度	关键绩效指标	披露页码
战略	业务模式和价值链 (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； (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）。	P12-27
	策略和决策 (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相关风险及机遇的信息，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； (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。	P11-31
	财务状况、财务表现及现金流量 气候相关风险和机遇会影响发行人财务状况的诸多方面。例子包括： <ul style="list-style-type: none"> • 财务状况变化及其对现金流量的影响 • 财务表现变化及其对现金流量的影响 	P15-27
	当期财务影响 (a) 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； (b) 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大调整的重大风险时，关于第 24(a) 段中识别的气候相关风险和机遇的信息。	P28
	预期财务影响 (a) 发行人在考虑其管理气候相关风险和机会的策略后，并考虑到以下各项，预期其财务状况在短期、中期及长期内将如何变化； (b) 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。	P15-27
	气候韧性 (a) 发行人截至汇报日对其气候韧性的评估； (b) 如何及何时进行气候相关情景分析。	P15-31

维度	关键绩效指标	披露页码
风险管理	风险识别 发行人应首先识别与其业务有关的气候相关风险。	P34
	风险评估 为便于有效运用资源来管理最重大的风险，发行人应制定评估气候相关风险的标准，例如发生的机率、对发行人的预期影响、发行人对此类风险的适应力以及从此类风险中恢复需要花费的资源及时间。	P35
	风险优次排列 在确定风险评估标准后，发行人可以进行定性评估或量化评分，对最相关及最重大的风险进行优次排列，然后再决定如何监察及管理此类风险。	P35
	风险管理 评估气候相关风险并对其进行优次排列之后，发行人应考虑如何监察及管理此类风险。发行人应对同一种气候相关风险的措施可能有所不同，具体取决于发行人的风险承受能力及 ESG 管理方法。	P36
	风险整合 有关风险整合的信息披露应当概述发行人以协调一致及全面的方式评估、管理风险并对其进行优次排列的过程。将气候相关风险管理融入发行人现有的整体风险管理流程，旨在确保发行人能够及时评估气候相关风险并对其进行优次排列，从而对此类风险进行监察及管理。 <ul style="list-style-type: none"> • 气候管治 • 风险概要调整 • 风险承受能力 • 工具及汇报 	P33
	机遇识别、评估、优次排序与管理	P33-36

维度	关键绩效指标	披露页码
指标和目标	温室气体排放 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： <ul style="list-style-type: none"> (a) 范围 1 温室气体排放； (b) 范围 2 温室气体排放； (c) 范围 3 温室气体排放。 	P38-39、P54-55
	跨行业指标 <ul style="list-style-type: none"> • 气候相关转型风险 • 气候相关物理风险 • 气候相关机遇 • 资本运用 	P15-27
	内部碳定价 发行人须披露如下： <ul style="list-style-type: none"> (a) 阐释发行人可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）； (b) 发行人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，确认发行人没有在决策中应用碳定价。 	P31
	薪酬 发行人须披露气候相关考虑因素可有及如何纳入薪酬政策，或提供适当的否定声明。	P7
	行业指标 本交易所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。	P40
	气候相关目标 发行人须披露： <ul style="list-style-type: none"> (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； (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。 	P41-46

温室气体核查报告

2025 年报告





核查声明

无保留核查意见	根据所实施的过程和程序，没有证据表明北京理想汽车有限公司编制的《北京理想汽车有限公司 2025 年温室气体核查报告》中所包含的温室气体声明	<ul style="list-style-type: none"> 实质性不正确或温室气体数据及信息未有公正表达； 未按 ISO 14064-1:2018 及《温室气体议定书企业核算与报告标准》要求及其原则编制。
特别说明	温室气体 (GHG) 清单仅限于直接温室气体排放、外购电力产生的间接温室气体排放、运输产生的间接温室气体排放 (上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅)、组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产)、与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (售出产品使用的排放) 和其他来源的间接温室气体排放 (特许经营)。 温室气体核算基于客户定义的模板和排放因子进行。 范围 2 的温室气体报告采用基于位置的方法，符合客户 (北京理想汽车有限公司) 的要求。	
主任核查员	江约云 (组长)	
独立评审员	邓中华	
BSI 签发代表	Matt Page, Senior Vice President, Assurance Services EMEA	
签发日期	2026 年 03 月 20 日	

BSI Assurance UK Ltd., Kitemark Court, Davy Avenue, Milton Keynes, MK5 8PP, UK

注意: BSI Assurance UK Ltd. 独立于北京理想汽车有限公司, 在北京理想汽车有限公司中没有经济利益。本第三方核查意见是为北京理想汽车有限公司准备的, 仅用于核查其关于其温室气体排放的声明, 该声明在上述范围中有详细描述。它不是为任何其他目的而准备的。在作出本声明时, BSI Assurance UK Ltd. 已假定北京理想汽车有限公司向其提供的所有信息都是真实、准确和完整的。BSI Assurance UK Ltd. 不对任何依赖本声明的第三方承担任何责任。

CFV 843364



...making excellence a habit.™

信息查询及联系方式:
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
BSI 集团公司成员。

Page: 1 of 3

核查声明

核查内容	北京理想汽车有限公司
组织	北京理想汽车有限公司
责任方	北京理想汽车有限公司
核查目标	就历史性的温室气体声明在以下方面给出意见: <ul style="list-style-type: none"> 声明是否准确、在实质性上正确并是温室气体数据和信息的公正表达 声明是否已按照 BSI 用于核查温室气体声明的标准 ISO 14064-1:2018 进行准备
实质性水平	5%
保证等级	有限保证
核查证据收集程序	<ul style="list-style-type: none"> 通过与员工面谈、观察和询问来评估监测以及控制系统 通过抽样、重新计算、回溯、交叉检查和核对来验证数据
有限保证核查所应用的核查活动, 其性质、时间安排和范围均不如合理保证核查广泛。	
核查标准	核查按照 ISO 14064-3:2019, ISO 14065:2020 以及 ISO 17029:2019 进行。
注:	北京理想汽车有限公司负责按照商定的标准编制和公正表达温室气体声明和报告。BSI 负责在核查的基础上对温室气体声明发表意见。

信息查询及联系方式:
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 2 of 3

核查声明

组织温室气体声明	北京理想汽车有限公司												
包含温室气体声明的组织温室气体报告	北京理想汽车有限公司 2025 年度温室气体核查报告												
组织边界设定	运营控制												
组织边界中包含的位置	<ol style="list-style-type: none"> 北京研发总部 A/C 区: 中国北京市顺义区高丽营镇文良街 11 号 邮编: 101300 常州生产基地: 中国江苏省常州市武进国家高新技术产业开发区凤林南路 108 号 邮编: 213166 北京生产基地: 中国北京市顺义区通顺路 18 号 邮编: 101300 												
经营范围	新能源智能汽车的设计和制造。												
报告边界	<table border="1"> <tr> <td>类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1)</td> <td>燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等</td> </tr> <tr> <td>类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2)</td> <td>外购电力</td> </tr> <tr> <td>类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等</td> </tr> <tr> <td>类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等</td> </tr> <tr> <td>类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>售出产品使用的排放</td> </tr> <tr> <td>类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)</td> <td>特许经营</td> </tr> </table>	类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1)	燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等	类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2)	外购电力	类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)	上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等	类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)	购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等	类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)	售出产品使用的排放	类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)	特许经营
类别 1: 直接温室气体排放 (范围 1)	燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等												
类别 2: 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2)	外购电力												
类别 3: 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)	上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等												
类别 4: 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)	购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等												
类别 5: 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)	售出产品使用的排放												
类别 6: 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)	特许经营												
组织温室气体 (GHG) 清单编制标准:	ISO 14064-1:2018/GHG Protocol												
报告期间	2025 年度 (2025 年 1 月 1 日至 2025 年 12 月 31 日)												


2025 年度	吨二氧化碳当量
直接温室气体排放 (范围 1) - 非生物质	58,381.79
直接温室气体排放 (范围 1) - 生物质	NA
温室气体移除	NA
间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围 2) - 基于位置	144,587.66
交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)	295,980.04
组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)	9,033,772.10
与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)	123,214.65
其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)	24,891.94
合计	9,680,828.18

信息查询及联系方式:
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编: 100004 电话: +86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 3 of 3

温室气体核查报告

2024 年报告




核查声明

无保留核查意见	
根据所实施的过程和程序，没有证据表明北京理想汽车有限公司编制的《北京理想汽车有限公司 2024 年温室气体核查报告》中所包含的温室气体声明：	<ul style="list-style-type: none"> 实质性不正确或温室气体数据及信息未有公正表达； 未按 ISO 14064-1:2018/The GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard 要求及其原则编制
限制条件：	温室气体 (GHG) 清单仅限于直接温室气体排放、外购电力产生的间接温室气体排放、运输产生的间接温室气体排放 (上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅)、组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产)、与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (售出产品使用的排放) 和其他来源的间接温室气体排放 (特许经营)。温室气体核算基于客户定义的模板和排放因子进行。范围 2 的温室气体报告采用基于位置的方法，符合客户 (北京理想汽车有限公司) 的要求。
主任核查员	肖晗 (LV)
独立评审员	王群
BSI 签发代表	Matt Page, Senior Vice President, Assurance Services EMEA
发行日期	2025 年 9 月 17 日
BSI Assurance UK Ltd., Kitemark Court, Davy Avenue, Milton Keynes, MK5 8PP, UK	
注意：BSI Assurance UK Ltd. 独立于北京理想汽车有限公司，在北京理想汽车有限公司中没有经济利益。本第三方核查意见是为北京理想汽车有限公司准备的，仅用于核查其关于其温室气体排放的声明，该声明在上述范围中有详细描述。它不是为任何其他目的而准备的。在作出本声明时，BSI Assurance UK Ltd. 已假定北京理想汽车有限公司向其提供的所有信息都是真实、准确和完整的。BSI Assurance UK Ltd. 不对任何依赖本声明的第三方承担任何责任。	

CFV 833677



0003

...making excellence a habit.™

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员。

Page: 1 of 3

核查声明

核查内容

组织	北京理想汽车有限公司
责任方	北京理想汽车有限公司
核查目标	就历史性的温室气体声明在以下方面给出意见： <ul style="list-style-type: none"> 声明是否准确、在实质性上正确并是温室气体数据和信息的公正表达 声明是否已按照 BSI 用于核查温室气体声明的标准 ISO 14064-1:2018 进行准备
实质性水平	10%
保证等级	有限保证
核查证据收集程序	<ul style="list-style-type: none"> 通过与员工面谈、观察和询问来评估监测以及控制系统 通过抽样、重新计算、回溯、交叉检查和核对来验证数据
有限保证核查所应用的核查活动，其性质、时间安排和范围均不如合理保证核查广泛。	
核查标准	核查按照 ISO 14064-3:2019, ISO 14065:2020 以及 ISO 17029:2019 进行。
注：北京理想汽车有限公司负责按照商定的标准编制和公正表达温室气体声明和报告。BSI 负责在核查的基础上对温室气体声明发表意见。	

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 2 of 3

核查声明

组织温室气体声明

组织	北京理想汽车有限公司	
包含温室气体声明的组织温室气体报告	北京理想汽车有限公司 2024 年度温室气体核查报告	
组织边界设定	运营控制	
组织边界中包含的位置	1.中国北京市顺义区高丽营镇文良街 11 号 (总部 A/C 区) 邮编：101399 2.中国江苏省常州市武进国家高新技术产业开发区凤林南路 108 号 (常州生产基地) 邮编：213166 3.中国北京市顺义区顺通路 18 号 (北京生产基地) 邮编：101399	
经营范围	新能源智能汽车的设计和制造。	
报告边界	类别 1： 直接温室气体排放 (范围 1)	燃料燃烧、灭火器逸散、冷媒逸散、化粪池逸散、制程排放等
	类别 2： 外购能源产生的间接温室气体排放 (范围 2)	外购电力
	类别 3： 交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)	上游运输、下游运输及配送、员工通勤、商务差旅等
	类别 4： 组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)	购买商品、能源与燃料相关活动、上游租赁资产等
	类别 5： 与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)	售出产品使用的排放
	类别 6： 其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)	特许经营
组织温室气体 (GHG) 清单编制标准：	ISO 14064-1:2018	
报告期间	2024 年度 (2024 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日)	

tCO ₂ (e)	2024
直接温室气体排放 (范围 1) - 非生物质	5,3078.66
直接温室气体排放 (范围 1) - 生物质	0
温室气体移除	0
间接温室气体排放 (来自外购能源, 范围 2) - 基于位置	158,770.36
交通运输产生的间接温室气体排放 (范围 3)	334,847.97
组织使用的产品产生的间接温室气体排放 (范围 3)	12,108,571.55
与使用组织产品相关的间接温室气体排放 (范围 3)	23,087.08
其他来源的间接温室气体排放 (范围 3)	15,142.46
合计	12,693,498.09

信息查询及联系方式：
英标管理体系认证 (北京) 有限公司 北京市建国门外大街甲 24 号东海中心 2008 室 邮编：100004 电话：+86 10 85073000
BSI 集团公司成员

Page: 3 of 3

净零途径认证




Certificate of Registration

BSI Net Zero Pathway

This is to certify that:

Li Auto Inc. No. 11, Wenliang Street Gaoliying Town Shunyi District Beijing 101399 China	北京理想汽车有限公司 中国 北京 顺义区 高丽营镇 文良街11号 邮编: 101399
--	---

Holds Certificate No: **NZP 843366**

Has prepared an Organisational Carbon Footprint which has been verified against the requirements of ISO 14064-1, by a verification body holding accreditation for the Organisation's scope of activities, and has implemented a carbon reduction plan based on the ISO Net Zero Guidelines IWA42:2022

Please see scope page.

For and on behalf of BSI:


Dr. Tatiana Schmollack-Tarasova, Managing Director
Greater China, APAC Assurance

Original Registration Date: 2026-03-23 Effective Date: 2026-03-23
 Latest Revision Date: 2026-03-23 Expiry Date: 2029-03-22

Page: 1 of 2

...making excellence a habit.™



This certificate was issued electronically and remains the property of BSI and is bound by the conditions of contract. An electronic certificate can be authenticated [online](#). Printed copies can be validated at www.bsi-global.com/ClientDirectory or telephone +86 10 8507 3000. Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of BSI Net Zero Pathway requirements may be obtained by consulting the organization. This certificate is valid only if provided original copies are in complete set.

Information and Contact: BSI Management Systems Certificates (Beijing) Co., Ltd.
 Rm. 2008 East Ocean Center, No. 24A Jianguomenwai Street, Beijing 100004, P. R. China Tel: +86 10 8507 3000
 A Member of the BSI Group of Companies.

Certificate No: **NZP 843366**

Registered Scope:

Baseline period:	January 1, 2024-December 31, 2024
Baseline emissions (Location Based):	12,693,498.09 tCO2e
Most recently verified period:	January 1, 2025-December 31, 2025
Most recently verified emissions (Location Based):	9,680,828.18 tCO2e
Net Zero Target Dates:	2050
Scope 1:	2050
Scope 2:	2050
Scope 3:	2050
基准期:	2024年1月1日-2024年12月31日
基准期排放 (基于位置):	12,693,498.09 tCO2e
最新核查期:	2025年1月1日-2025年12月31日
最新核查排放量 (基于位置):	9,680,828.18 tCO2e
净零目标日期:	2050
范围1:	2050
范围2:	2050
范围3:	2050

Original Registration Date: 2026-03-23 Effective Date: 2026-03-23
 Latest Revision Date: 2026-03-23 Expiry Date: 2029-03-22

Page: 2 of 2

This certificate was issued electronically and remains the property of BSI and is bound by the conditions of contract. An electronic certificate can be authenticated [online](#). Printed copies can be validated at www.bsi-global.com/ClientDirectory or telephone +86 10 8507 3000. Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of BSI Net Zero Pathway requirements may be obtained by consulting the organization. This certificate is valid only if provided original copies are in complete set.

Information and Contact: BSI Management Systems Certificates (Beijing) Co., Ltd.
 Rm. 2008 East Ocean Center, No. 24A Jianguomenwai Street, Beijing 100004, P. R. China Tel: +86 10 8507 3000
 A Member of the BSI Group of Companies.



Be Proactive, Change the World.

理想汽车 2025 年气候相关披露报告