

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



## FDG Electric Vehicles Limited 五龍電動車（集團）有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 729)

### 截至二零一八年三月三十一日止年度之全年業績

五龍電動車（集團）有限公司（「本公司」）之董事會（「董事會」）謹此提呈本公司及其附屬公司（統稱為「本集團」）截至二零一八年三月三十一日止年度之經審核綜合全年業績，連同上年度之比較數字如下：

#### 綜合損益表

截至二零一八年三月三十一日止年度

	附註	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
收益	2	1,058,474	1,513,179
銷售成本		(916,718)	(1,021,210)
毛利		141,756	491,969
其他收入		82,465	72,125
其他收益及虧損淨值	4	(650,221)	40,331
銷售及分銷成本		(176,740)	(96,246)
一般及行政開支		(618,869)	(492,230)
研發費用		(209,444)	(128,714)
財務成本	5	(389,235)	(363,536)
其他經營開支	6	(79,475)	—
商譽減值	6	(668,396)	—
無形資產減值	6	(197,790)	—
無形資產攤銷		(230,724)	(179,825)
應佔聯營公司之業績		(49,626)	(17,833)
應佔合資公司之業績		(117,051)	(68,210)
除稅前虧損	6	(3,163,350)	(742,169)
所得稅	7	96,219	16,965

## 綜合損益表 (續)

截至二零一八年三月三十一日止年度

	二零一八年 附註 千港元	二零一七年 千港元
年內虧損	<u>(3,067,131)</u>	<u>(725,204)</u>
以下人士應佔：		
本公司擁有人	(2,230,371)	(554,849)
非控股權益	<u>(836,760)</u>	<u>(170,355)</u>
	<u>(3,067,131)</u>	<u>(725,204)</u>
	港仙	港仙
本公司擁有人應佔每股虧損	9	
— 基本及攤薄	<u>(9.95)</u>	<u>(2.50)</u>

## 綜合損益及其他全面收益表

截至二零一八年三月三十一日止年度

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
年內虧損	(3,067,131)	(725,204)
年內其他全面收入／（虧損）（扣除零稅項）：		
其後可能重新分類至損益之項目：		
折算境外業務財務報表之匯兌差額	460,839	(238,537)
應佔聯營公司之其他全面收入／（虧損）	15,878	(6,649)
應佔合資公司之其他全面收入／（虧損）	10,837	(6,276)
	<u>487,554</u>	<u>(251,462)</u>
年內全面虧損總額	<u>(2,579,577)</u>	<u>(976,666)</u>
以下人士應佔：		
本公司擁有人	(1,882,099)	(756,013)
非控股權益	<u>(697,478)</u>	<u>(220,653)</u>
年內全面虧損總額	<u>(2,579,577)</u>	<u>(976,666)</u>

## 綜合財務狀況表

於二零一八年三月三十一日

	附註	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
<b>非流動資產</b>			
商譽		681,850	1,265,028
無形資產		620,894	786,104
物業、廠房及設備	10	3,538,502	3,163,023
經營租賃下持作自用租賃土地權益		359,752	332,309
於聯營公司之權益		436,142	371,770
於合資公司之權益		354,692	425,550
非流動資產之已付按金		392,505	144,908
應收貸款	12	16,128	398
其他非流動資產		7,416	8,162
		<u>6,407,881</u>	<u>6,497,252</u>
<b>流動資產</b>			
存貨		566,829	657,967
貿易及票據應收賬款	11	1,409,167	1,251,782
貸款及其他應收賬款	12	1,176,005	877,684
以公平值計入損益之金融資產		79,554	50,000
衍生金融工具		19,183	21,233
抵押銀行存款		235,317	160,163
現金及現金等價物		752,351	1,321,410
		<u>4,238,406</u>	<u>4,340,239</u>
<b>流動負債</b>			
銀行貸款及其他借貸	13	(1,628,383)	(1,340,776)
貿易及票據應付賬款	14	(959,629)	(745,544)
應計及其他應付賬款		(1,375,624)	(740,144)
應付稅項		(39,661)	(36,853)
融資租賃下之義務		(115,235)	(28,394)
可換股債券負債部份		(98,079)	(514,636)
		<u>(4,216,611)</u>	<u>(3,406,347)</u>
<b>流動資產淨值</b>		<u>21,795</u>	<u>933,892</u>
<b>資產總值減流動負債</b>		<u>6,429,676</u>	<u>7,431,144</u>

綜合財務狀況表 (續)  
於二零一八年三月三十一日

	二零一八年 附註 千港元	二零一七年 千港元
<b>非流動負債</b>		
預收賬款	(676,113)	(610,235)
遞延收益	15 (502,944)	(54,067)
銀行貸款及其他借貸	13 (1,694,268)	(1,094,483)
融資租賃之義務	(12,588)	(41,497)
可換股債券負債部份	(548,415)	(190,199)
遞延稅項負債	(86,191)	(180,325)
已贖回可換股債券之義務	16 (760,752)	(760,752)
	<u>(4,281,271)</u>	<u>(2,931,558)</u>
<b>資產淨值</b>	<u>2,148,405</u>	<u>4,499,586</u>
<b>資本及儲備</b>		
已發行股本	224,131	223,985
儲備	<u>944,409</u>	<u>2,724,640</u>
本公司擁有人應佔權益總額	1,168,540	2,948,625
非控股權益	<u>979,865</u>	<u>1,550,961</u>
權益總額	<u>2,148,405</u>	<u>4,499,586</u>

附註：

## 1. 編製基準及主要會計政策

### (a) 綜合財務報表編製基準

此等綜合財務報表乃按照香港財務報告準則（「香港財務報告準則」），當中包括由香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈之所有適用的個別香港財務報告準則、香港會計準則（「香港會計準則」）與詮釋以及香港公認會計原則編製。此等綜合財務報表亦遵從香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）適用之披露規定。除以公平值計量之以公平值計入損益之金融資產及衍生金融工具外，此等綜合財務報表乃按歷史成本基準編製。

本集團於截至二零一八年三月三十一日止年度錄得虧損約 3,067,000,000 港元及於該日，本集團流動資產淨值約 22,000,000 港元以及資本承擔約 1,486,000,000 港元。儘管有上述之情況，綜合財務報表乃按持續經營基準之假設編製。因董事會認為，經考慮以下事項後，本集團有能力在未來十二個月財務負債到期時支付該等負債：

- (1) 基於本集團截至二零一九年三月三十一日止十二個月現金流量預測，本集團將有足夠營運資金應付未來十二個月之財務及資本開支之需求；
- (2) 誠如日期為二零一八年六月二十五日之本公司公告所披露，本公司與一位配售代理簽訂一份配售協議按每股股份 0.109 港元之價格配售最多 1,000,000,000 股之本公司新股份，據此本公司將募集資金淨額約 103,900,000 港元；及
- (3) 本集團正考慮多個未來資金籌組方案及融資活動，以支持其營運資金需求。

在計及本集團之預測現金流、現時財政資源以及資本開支需求，及基於至今已採取之措施及安排，董事會認為本集團具備足夠現金資源以應付自此等綜合財務報表報告期末起計未來十二個月之營運資金及其他財務負債。因此，董事會認為以持續經營基準編製此等綜合財務報表為合適之做法。

倘若本集團未能以持續經營基準繼續營運，則需要按資產之可收回金額重列該等資產之價值而作出調整，就可能產生之任何進一步負債作出撥備，以及將非流動資產及負債分別重新分類為流動資產及負債。此等綜合財務報表並未反映該等潛在調整之影響。

## 1. 編製基準及主要會計政策 (續)

### (b) 新訂及經修訂香港財務報告準則之影響

本集團於本年度之綜合財務報表首次採納(如適用)以下由香港會計師公會頒佈之經修訂之香港財務報告準則:

香港財務報告準則第 12 號 (修訂本)	香港財務報告準則二零一四年至二零一六年週期之年度改進
香港會計準則第 7 號 (修訂本)	披露計劃
香港會計準則第 12 號 (修訂本)	確認未變現虧損之遞延稅項資產

除於此等綜合財務報表包含更多披露以符合香港會計準則第7號(修訂本)「披露計劃」所指之新披露要求(其規定實體提供披露事項,讓財務報表使用者可評估融資活動所產生負債之變動,包括現金流量所產生之變動及非現金變動)之外,於本年度應用該等經修訂香港財務報告準則對本集團本年度及過往年度之財務表現及狀況及/或該等綜合財務報表所載之披露並無重大影響。

於本財政年度,本集團並無於該等綜合財務報表提早採納任何已頒佈但尚未生效之修訂本及新準則:

香港財務報告準則第 9 號	金融工具
香港財務報告準則第 15 號	來自客戶合約之收益
香港財務報告準則第 15 號 (修訂本)	對香港財務報告準則第 15 號來自客戶合約之收益之澄清
香港財務報告準則第 16 號	租賃
香港財務報告準則 (修訂本)	香港財務報告準則二零一四年至二零一六年週期之年度部份改進
香港財務報告準則 (修訂本)	香港財務報告準則二零一五年至二零一七年週期之年度改進
香港財務報告準則第 2 號 (修訂本)	股份付款交易之分類及計量
香港財務報告準則第 9 號 (修訂本)	具有負補償的提前還款特性
香港財務報告準則第 10 號 及香港會計準則第 28 號 (修訂本)	投資者與其聯營公司或合資公司之間資產出售或注資
香港會計準則第 28 號 (修訂本)	聯營公司及合資公司之長期權益
香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第 22 號	外幣交易及預收付代價
香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第 23 號	所得稅處理之未確定性

本集團現正就該等新準則、修訂本及詮釋預期於首次採納期間時之影響進行評估。到目前為止,本集團認為採用該等準則將不太可能對本集團之財務表現及狀況造成重大影響。

## 2. 收益

收益指銷售電動車之所得總款項、銷售鋰離子電池及其相關產品所得總款項、租賃電動車之收入，銷售用於鎳鈷錳（「NCM」）鋰離子電池之正極材料之所得總款項、以及直接投資收入（包括貸款融資、證券交易及資產投資）之合計總額。

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
銷售電動車	730,189	1,178,909
銷售鋰離子電池及其相關產品	96,885	87,465
租賃電動車之收入	1	3
銷售用於NCM鋰離子電池之正極材料	219,180	234,201
直接投資收入	12,219	12,601
總額	<u>1,058,474</u>	<u>1,513,179</u>

## 3. 分類報告

營運分類乃按提供有關本集團組成部份資料之內部報告為基準而予以識別。該等資料已呈報予董事會（即本集團之主要營運決策人），及已被彼等審閱，以作資源分配及評估表現用途。董事會認為，本集團乃按其產品及服務組成若干業務單位。須予呈報營運分類如下：

- (a) 車輛設計及電動車生產分類包括車輛設計及電動車之研發、生產及銷售；
- (b) 電池產品分類包括研發、生產及銷售鋰離子電池及其相關產品；
- (c) 電動車租賃分類代表提供電動車租賃服務（包括經營租賃及融資租賃）；
- (d) 電池材料生產分類包括研發、生產及銷售正極材料，該正極材料用於 (1) NCM鋰離子電池及 (2) 磷酸鐵鋰電池；及
- (e) 直接投資分類代表不同的投資，包括貸款融資、證券交易及資產投資。

為評估分類表現及於分類間分配資源，董事會按以下基準監察各須予呈報分類應佔之業績、資產及負債：

- (i) 須予呈報分類除稅前溢利／（虧損）指在未分配中央行政開支、中央財務成本及不屬於任何須予呈報分類錄得之其他收入情況下各分類所錄得之溢利／（產生之虧損）。須予呈報除稅前溢利／（虧損）並無抵銷分類間之溢利／（虧損）；

### 3. 分類報告 (續)

- (ii) 收益及開支乃參考相關分類所產生之收益及相關分類產生或因相關分類應佔資產之折舊與攤銷而產生之開支，分配至各須予呈報分類。呈報予董事會之來自外部客戶之收益，乃按與綜合損益表一致之方式計量。分類間之交易乃按與第三方交易相近之公平基準之條款進行；
- (iii) 除未分配之企業資產外，所有資產均分配至須予呈報分類；及
- (iv) 除未分配之企業負債外，所有負債均分配至須予呈報分類。

本集團截至二零一八年及二零一七年三月三十一日止年度之須予呈報分類如下：

	二零一八年					
	車輛設計及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	總額 千港元
來自外部客戶收益	730,189	96,885	1	219,180	12,219	1,058,474
分類間之收益	—	37,389	—	—	30,904	68,293
須予呈報分類收益	<u>730,189</u>	<u>134,274</u>	<u>1</u>	<u>219,180</u>	<u>43,123</u>	<u>1,126,767</u>
除稅前須予呈報分類虧損	<u>(1,359,571)</u>	<u>(564,525)</u>	<u>(484)</u>	<u>(326,648)</u>	<u>(453,715)</u>	<u>(2,704,943)</u>
其他分類資料：						
利息收入	24,027	1,551	28	325	12,219	38,150
折舊與攤銷	(249,842)	(156,314)	(29)	(33,003)	—	(439,188)
財務成本	(73,132)	(23,353)	—	(10,805)	(7,025)	(114,315)
存貨撇減	(8,111)	(71,210)	—	—	—	(79,321)
應佔合資公司之業績	(120,544)	—	—	—	3,493	(117,051)
於一間合資公司之權益減值	(42,145)	—	—	—	—	(42,145)
於合資公司之權益	242,424	—	—	—	112,268	354,692
應佔聯營公司之業績	—	41	—	(49,667)	—	(49,626)
於一間聯營公司之權益減值	—	—	—	(61,000)	—	(61,000)
於聯營公司之權益	—	2,789	—	433,353	—	436,142
貿易應收賬款減值	(251,382)	(11,052)	—	(7,553)	—	(269,987)
非流動資產之已付按金減值	(1,816)	—	—	—	—	(1,816)
商譽減值	(87,511)	—	—	(152,969)	(427,916)	(668,396)
物業、廠房及設備減值	(110,207)	—	—	—	—	(110,207)
無形資產減值	—	(197,790)	—	—	—	(197,790)
添置非流動資產	<u>617,681</u>	<u>110,518</u>	<u>—</u>	<u>222,721</u>	<u>—</u>	<u>950,920</u>
須予呈報分類資產	<u>7,420,930</u>	<u>1,298,986</u>	<u>21,200</u>	<u>1,274,307</u>	<u>306,588</u>	<u>10,322,011</u>
須予呈報分類負債	<u>(4,410,796)</u>	<u>(1,567,967)</u>	<u>(2,196)</u>	<u>(410,013)</u>	<u>(176,579)</u>	<u>(6,567,551)</u>

### 3. 分類報告 (續)

本集團截至二零一八年及二零一七年三月三十一日止年度之須予呈報分類如下：(續)

	二零一七年					總額 千港元
	車輛設計及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	
來自外部客戶收益	1,178,909	87,465	3	234,201	12,601	1,513,179
分類間之收益	—	285,523	—	—	33,431	318,954
須予呈報分類收益	<u>1,178,909</u>	<u>372,988</u>	<u>3</u>	<u>234,201</u>	<u>46,032</u>	<u>1,832,133</u>
除稅前須予呈報分類溢利／(虧損)	<u>(76,951)</u>	<u>(159,834)</u>	<u>(417)</u>	<u>(61,192)</u>	<u>17,289</u>	<u>(281,105)</u>
其他分類資料：						
利息收入	9,665	1,085	22	712	12,601	24,085
折舊與攤銷	(135,380)	(152,604)	(216)	(32,192)	—	(320,392)
財務成本	(71,208)	(18,210)	—	(7,516)	—	(96,934)
應佔合資公司之業績	(68,753)	—	—	—	543	(68,210)
於合資公司之權益	327,612	—	—	—	97,938	425,550
應佔聯營公司之業績	—	(524)	—	(17,309)	—	(17,833)
於聯營公司之權益	—	2,478	—	369,292	—	371,770
貿易應收賬款減值	—	(34,674)	—	(1,225)	—	(35,899)
收購一間合資公司額外權益產生之議價 收益	133,850	—	—	—	—	133,850
添置非流動資產	<u>542,310</u>	<u>277,992</u>	<u>—</u>	<u>395,380</u>	<u>—</u>	<u>1,215,682</u>
須予呈報分類資產	<u>6,771,198</u>	<u>1,615,136</u>	<u>25,019</u>	<u>1,305,797</u>	<u>740,897</u>	<u>10,458,047</u>
須予呈報分類負債	<u>(2,888,614)</u>	<u>(1,432,938)</u>	<u>(1,102)</u>	<u>(246,524)</u>	<u>(68,317)</u>	<u>(4,637,495)</u>

### 3. 分類報告 (續)

#### 須予呈報分類收益、溢利或虧損、資產及負債之對賬

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
<b>收益</b>		
須予呈報分類收益	1,126,767	1,832,133
抵銷分類間之收益	<u>(68,293)</u>	<u>(318,954)</u>
綜合收益	<u><b>1,058,474</b></u>	<u><b>1,513,179</b></u>
<b>虧損</b>		
除稅前須予呈報分類虧損	(2,704,943)	(281,105)
抵銷分類間之虧損	<u>20,921</u>	<u>3,830</u>
來自本集團外部客戶須予呈報分類虧損	(2,684,022)	(277,275)
其他收入及其他收益及虧損淨值	(36,065)	(26,648)
折舊	(1,366)	(1,581)
財務成本	(274,920)	(266,602)
未分配企業開支	<u>(166,977)</u>	<u>(170,063)</u>
除稅前綜合虧損	<u><b>(3,163,350)</b></u>	<u><b>(742,169)</b></u>
<b>資產</b>		
須予呈報分類資產	10,322,011	10,458,047
未分配企業資產：		
衍生金融工具	19,183	21,233
現金及現金等價物	101,157	109,369
其他未分配企業資產	<u>203,936</u>	<u>248,842</u>
綜合資產總值	<u><b>10,646,287</b></u>	<u><b>10,837,491</b></u>
<b>負債</b>		
須予呈報分類負債	(6,567,551)	(4,637,495)
未分配企業負債：		
銀行貸款及其他借貸	(1,289,617)	(900,000)
可換股債券負債部份	(548,415)	(704,835)
其他未分配企業負債	<u>(92,299)</u>	<u>(95,575)</u>
綜合負債總值	<u><b>(8,497,882)</b></u>	<u><b>(6,337,905)</b></u>

### 3. 分類報告 (續)

#### 地區分類資料

##### (a) 來自外部客戶之收益

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
歐洲國家	52,065	52,479
中華人民共和國 (「中國」)	958,705	1,426,570
美利堅合眾國 (「美國」)	20,084	9,314
澳洲	5,804	4,518
香港	12,538	12,265
其他	9,278	8,033
	<u>1,058,474</u>	<u>1,513,179</u>

收益資料乃根據客戶、被投資者或借款人所在地劃分。

##### (b) 非流動資產 (應收貸款除外)

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
中國	5,772,512	5,256,914
美國	242,424	327,612
香港	1,082	430,455
台灣	375,735	481,873
	<u>6,391,753</u>	<u>6,496,854</u>

非流動資產之物業、廠房及設備、經營租賃下持作自用租賃土地權益、非流動資產之已付按金及其他非流動資產的地區位置乃按其資產的實際位置劃分、商譽及無形資產按其所分配之運作地點劃分，而於聯營公司及合資公司之權益則按其運作地點劃分。

#### 有關主要客戶之資料

為本集團總收益貢獻10%或以上之客戶之收益如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
客戶A – 來自銷售電動車之收益	260,128	不適用 <sup>#</sup>
客戶B – 來自銷售電動車之收益	106,799	不適用 <sup>#</sup>
客戶C – 來自銷售電動車之收益	不適用 <sup>#</sup>	317,104
客戶D – 來自銷售電動車之收益	不適用 <sup>#</sup>	200,089
客戶E – 來自銷售正極材料之收益	不適用 <sup>#</sup>	156,125

# 截至二零一八年或二零一七年三月三十一日止年度內，與該等客戶之交易 (按情況而言) 沒有為本集團貢獻總收益10%或以上。

#### 4. 其他收益及虧損淨值

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
<i>與Smith及Chanje相關之收益淨額</i>		
收購合資公司額外權益產生之議價收益 (附註(a))	—	133,850
可供出售之投資減值	—	(23,884)
貸款及其他應收賬款減值	—	(7,658)
	<u>—</u>	<u>102,308</u>
<i>其他項目</i>		
匯兌虧損淨值	(17,565)	(35,338)
持作出售之投資收益淨值	13,721	10,669
指定為以公平值計入損益之金融資產 (虧損) / 收益淨值 (附註(b))	(48,376)	273
存貨撇減	(117,064)	(1,574)
存貨撇減回撥	2,520	—
物業、廠房及設備減值	(110,207)	—
非流動資產之已付按金減值	(1,816)	—
於一間合資公司之權益減值	(42,145)	—
於一間聯營公司之權益減值	(61,000)	—
貿易應收賬款減值	(269,987)	(35,899)
貿易應收賬款減值回撥	2,964	—
出售物業、廠房及設備之虧損淨值	(1,266)	(108)
	<u>(650,221)</u>	<u>(61,977)</u>
	<u>(650,221)</u>	<u>40,331</u>

#### 附註：

- (a) 本集團與一間合資公司夥伴Smith Electric Vehicles Corp. (「Smith」) 於二零一五年十二月十一日訂立之貸款協議 (「貸款協議」)，據此，本集團向Smith授出一項為數2,000,000美元 (相當於約15,500,000港元) 之有抵押貸款 (「有抵押貸款」)。有抵押貸款還款日期為二零一六年二月十四日。有抵押貸款以Smith所擁有之10,000,000股Chanje Energy, Inc. (「Chanje」，為本集團之一間合資公司) 的普通股作為抵押品 (「抵押品」) 作擔保。由於Smith未能按照貸款協議還款，故本集團於二零一六年二月二十六日展開抵押品回贖權取消程序及於二零一六年六月一日進行抵押品之公開擔保權人拍賣 (「公開拍賣」)。於公開拍賣中，本集團用賒帳投標的方式以500,000美元 (相當於約3,875,000港元) 投得該10,000,000股Chanje普通股，賒帳由Smith於貸款協議下所虧欠本集團之未償還款項中扣除。經參考Chanje之公平值 (此乃基於一間獨立合資格專業估值師行出具日期為二零一六年五月三十一日之評估報告所作出)，計算出於截至二零一七年三月三十一日止年度內收購合資公司該額外權益產生之議價收益為133,850,000港元。

#### 4. 其他收益及虧損淨值 (續)

附註：(續)

- (b) 此款項主要包括指定為以公平值計入損益之金融資產虧損淨值47,848,000港元(二零一七年：無)。於二零一七年十月三十日，Union Grace Holdings Limited(「Union Grace」，本公司之全資附屬公司)持有由五龍動力有限公司(「五龍動力」)發行本金額為110,000,000港元之可換股債券(「五龍動力可換股債券」)出售給一位獨立第三方買方，有關代價累積相等於(a)於買賣協議當日收取買方金額為110,000,000港元之銀行本票；及加上(b)每當行使任何五龍動力可換股債券之可換股權証，每股已兌換換股股份以現金方式支付0.36港元(「或然資產」)。該或然資產被指定及按公平值計量並包括於以公平值計入損益之金融資產內。其後該或然資產的任何公平值變動於損益內確認。

#### 5. 財務成本

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
可換股債券利息支出		
- 由本公司發行	52,738	81,496
- 由本公司一間上市附屬公司發行	5,888	—
融資租賃之利息	7,985	2,975
須於五年內悉數償還之銀行貸款及其他借貸之利息	300,675	235,135
其他借貸成本	31,073	6,033
非按公平值計入損益之金融負債之利息支出總額	398,359	325,639
減：已計入在建工程之資本化利息支出	(22,354)	—
	376,005	325,639
衍生金融工具之公平值虧損	13,230	37,897
	<b>389,235</b>	<b>363,536</b>

## 6. 除稅前虧損

除稅前虧損已（計入）／扣除以下各項：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
利息收入	(44,140)	(28,748)
核數師酬金（附註(a)）		
- 核數服務	2,880	2,750
- 非核數服務	480	180
存貨成本確認為支出		
- 包括在銷售成本	915,249	1,020,057
- 包括在銷售及分銷成本	3,783	2,105
- 包括在研發費用	48,230	20,761
- 包括在其他收益及虧損	114,544	1,574
無形資產攤銷	230,724	179,825
物業、廠房及設備折舊	201,868	134,380
經營租賃下持作自用租賃土地權益攤銷	7,962	7,768
保修撥備	54,353	28,730
其他經營開支（附註(b)）	79,475	—
商譽減值（附註(c)）	668,396	—
無形資產減值（附註(d)）	197,790	—
於經營租賃下之最低租金支出	66,532	20,767
員工成本（包括董事袍金）		
- 薪金及津貼	378,933	321,468
- 股本結算股份付款	42,813	5,849
- 退休福利計劃供款	48,775	31,926

附註：

- (a) 披露金額並不包括支付予若干附屬公司之其他核數師的酬金，核數與非核數服務之金額分別為2,397,000港元（二零一七年：2,347,000港元）及564,000港元（二零一七年：1,001,000港元）。
- (b) 截至二零一八年三月三十一日止年度內，其他經營開支為就符合在中國政府新補貼政策之電動車新規格要求下，本集團已付出資源對生產線進行優化及調試、提升生產效率以及申請納入於中國政府公佈新能源汽車車型新目錄內而導致杭州及雲南之電動車生產廠房產能使用率短暫時間較低所帶來之若干間接經營費用。此等優化、調試及其申請已於二零一七年七月順利完成而該等電動車生產廠房經已逐漸提升生產量。

## 6. 除稅前虧損 (續)

附註：(續)

- (c) 商譽之減值測試是根據營運分類中本集團已識別之現金產生單位(「現金產生單位」)所分配。截至二零一八年三月三十一日止年度內，管理層評估由重慶廠房營運之電池材料生產分類之商譽減值152,969,000港元及由五龍動力營運直接投資之商譽減值427,916,000港元，此乃因該等現金產生單位之可收回金額低於其賬面值。此外，本集團於二零一八年五月三日出售有關於雲南之電動車生產基地(「該出售」)。由於該出售所得款項低於其賬面值，若干資產包括商譽87,511,000港元已於截至二零一八年三月三十一日止年度全數減值。
- (d) 截至二零一八年三月三十一日止年度內，電池產品分類為從事於生產及銷售鋰離子電池及相關產品，受到中國新補貼政策影響而導致銷售表現較預期遜色。因該現金產生單位之賬面值高於其可收回金額，管理層評估來自電池產品分類之無形資產減值197,790,000港元。

## 7. 所得稅

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
即期稅項年內撥備：		
- 中國企業所得稅(「企業所得稅」)	1,423	24,130
- 海外	790	816
	<u>2,213</u>	<u>24,946</u>
遞延稅項抵扣	<u>(98,432)</u>	<u>(41,911)</u>
年內稅項抵扣總額	<u><u>(96,219)</u></u>	<u><u>(16,965)</u></u>

由於本集團截至二零一八年及二零一七年三月三十一日止年度就香港稅務而言皆錄得虧損，故並無就香港利得稅作出稅項撥備。中國企業所得稅撥備乃根據本集團中國附屬公司截至二零一八年及二零一七年三月三十一日止年度之估計應課稅溢利按稅率25%(惟若干附屬公司按優惠稅率15%)計算。海外之應課稅溢利稅項乃按相關實體所經營之司法管轄區當地之現行稅率計算。已於綜合損益表計入之遞延稅項為98,432,000港元(二零一七年：41,911,000港元)乃主要有關收購附屬公司產生之公平值調整之暫時性差異產生及撥回所致。

## 8. 股息

年內本公司並無派發或宣派任何股息(二零一七年：無)。

## 9. 每股虧損

### (a) 每股基本虧損

每股基本虧損乃根據(i)本公司擁有人應佔年內綜合虧損2,230,371,000港元(二零一七年: 554,849,000港元)及(ii)於年內已發行普通股之加權平均數22,407,637,000(二零一七年: 22,222,352,000)股普通股計算。

	二零一八年 普通股加權 平均數 千股	二零一七年 普通股加權 平均數 千股
報告期初之已發行普通股	22,398,476	21,963,580
兌換可換股債券時發行股份之影響	—	772
根據股份認購發行股份之影響	—	258,000
行使購股權時發行股份之影響	9,161	—
報告期末之普通股加權平均數	<u>22,407,637</u>	<u>22,222,352</u>

### (b) 每股攤薄虧損

計算每股攤薄虧損時，並無假設本公司尚未行使之購股權獲行使或尚未兌換本集團之可換股債券獲兌換，原因為行使購股權或兌換可換股債券有反攤薄效應及將導致截至二零一八年及二零一七年三月三十一日止年度之每股虧損減少。因此，此兩個年度之每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

## 10. 物業、廠房及設備

截至二零一八年三月三十一日止年度內，本集團添置物業、廠房及設備為352,556,000港元(二零一七年: 649,792,000港元)，其主要為發展本集團於杭州及貴州電動車生產廠房之在建工程。

## 11. 貿易及票據應收賬款

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
應收貿易賬款	1,732,436	1,291,007
應收票據	14,682	10,936
減：呆壞賬撥備	<u>(337,951)</u>	<u>(50,161)</u>
	<u><b>1,409,167</b></u>	<u><b>1,251,782</b></u>

貿易及票據應收賬款根據發票日期（或確認收益當日，如屬較早者）之賬齡分析如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
一個月內	54,731	35,721
一個月以上但三個月以內	114,645	52,386
三個月以上但六個月以內	251,596	851,732
六個月以上但九個月以內	154,976	145,784
九個月以上但一年以內	126	113,734
一年以上	<u>833,093</u>	<u>52,425</u>
	<u><b>1,409,167</b></u>	<u><b>1,251,782</b></u>

與客戶之貿易條款為現金或信貸形式。對於以信貸形式進行貿易之客戶，將給予一般介乎一個月至六個月之信貸期，並為該等客戶設定信貸限額。本集團對於未償還之應收賬款將保持嚴格監控，以減低信貸風險。逾期之結欠均由本集團高級管理人員定期檢討。

截至二零一八年三月三十一日止年度內，本集團對長期逾期客戶之可收回性進行評估，經審閱該等個別客戶之財政狀況及還款紀錄以及售予該等客戶電動車之行駛狀況後，確認呆壞賬撥備金額269,987,000港元（二零一七年：35,899,000港元）。應收賬款之賬面值與其公平值相若。

上述電動汽車銷售之若干部分貿易應收賬款將由中國政府以國家補貼方式替本集團客戶，按照中國政府頒佈的財建[2015]134號《關於2016-2020年新能源汽車推廣應用財政支持政策的通知》及其他相關及適用之政府通知和政策以及本集團與該等客戶簽訂的銷售合同結算。於二零一八年三月三十一日，來自中國政府的補貼應收款項為680,422,000港元（二零一七年：499,615,000港元），此款項主要歸類於一年以上（二零一七年：三個月以上但六個月以內）的賬齡組別，及須遵照相關的補貼政策並且認為尚未逾期。

## 12. 貸款及其他應收賬款

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
應收貸款	211,344	221,507
其他應收賬款	418,615	323,556
減：呆壞賬撥備	(73,432)	(71,283)
	<u>556,527</u>	<u>473,780</u>
按金及預付款項	244,366	123,580
應收增值稅款	391,240	280,722
	<u>1,192,133</u>	<u>878,082</u>
	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
呈列為：		
非流動資產	16,128	398
流動資產	1,176,005	877,684
	<u>1,192,133</u>	<u>878,082</u>

## 13. 銀行貸款及其他借貸

於二零一八年三月三十一日，銀行貸款及其他借貸償還如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
一年內	1,628,383	1,340,776
一年後但兩年內	564,901	319,917
兩年後但五年內	1,129,367	774,566
	<u>3,322,651</u>	<u>2,435,259</u>
	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
呈列為：		
流動負債	1,628,383	1,340,776
非流動負債	1,694,268	1,094,483
	<u>3,322,651</u>	<u>2,435,259</u>

### 13. 銀行貸款及其他借貸 (續)

於二零一八年三月三十一日，銀行貸款及其他借貸如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
銀行貸款		
- 有抵押 (附註(a))	1,799,442	1,547,556
- 無抵押	149,760	157,696
	<u>1,949,202</u>	<u>1,705,252</u>
其他借貸		
- 有抵押 (附註(b))	1,113,949	697,457
- 無抵押	259,500	32,550
	<u>1,373,449</u>	<u>730,007</u>
	<u><u>3,322,651</u></u>	<u><u>2,435,259</u></u>

附註：

(a) 於二零一八年三月三十一日，銀行貸款以本集團若干土地及樓宇、機器及設備及在建工程合共賬面值2,497,659,000港元（二零一七年：2,332,690,000港元）、本公司之附屬公司若干股份之股份抵押、本集團之貿易及票據應收賬款30,891,000港元（二零一七年：無）、無銀行存款（二零一七年：55,194,000港元）及集團內部應收款項作抵押以及由本公司三位執行董事作擔保。

(b) 於二零一八年三月三十一日，有抵押其他借貸包括(i) 一項583,602,000港元貸款以透過第一固定及浮動押記方式就本公司之兩間全資附屬公司之有形可移動資產及投資設立以貸款人為受益人之債權證以及該兩間全資附屬公司之全部股份抵押及五龍動力（本公司之非全資上市附屬公司）之74.56%已發行股份作抵押；(ii) 一項150,000,000港元貸款以由本集團持有五龍動力之若干本金額之可換股債券、本公司一間全資附屬公司之所有業務、財產及資產作固定及浮動押記及該全資附屬公司之51%已發行股份作抵押；(iii) 294,136,000港元貸款以本集團之集團內部貿易及票據應收賬款及一筆銀行存款54,181,000港元作抵押；及(iv) 86,211,000港元貸款以本集團之若干機器作抵押。

於二零一七年三月三十一日，其他借貸為697,457,000港元貸款以（其中包括）透過第一固定及浮動押記方式就本公司及其兩間全資附屬公司之所有業務、財產及資產設立以貸款人為受益人之債權證以及五龍動力若干股份之股份抵押作抵押，並由本公司兩位執行董事作擔保。當出現或持續出現於貸款協議項下任何違約事件時，貸款人將有權出售五龍動力之51.41%已發行股份，以償付任何到期及應付但未付之款項予貸款人。

(c) 於二零一八年三月三十一日，銀行貸款1,949,202,000港元（二零一七年：1,705,252,000港元）乃以人民幣（「人民幣」）、美元及/或歐元為單位及利息以現行市場利率計算；及其他借貸1,373,449,000港元（二零一七年：730,007,000港元）乃以人民幣、港元及/或美元為單位及以固定利率計算。

#### 14. 貿易及票據應付賬款

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
應付貿易賬款	626,599	578,479
應付票據	333,030	167,065
	<u>959,629</u>	<u>745,544</u>

貿易及票據應付賬款根據發票日期之賬齡分析如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
一個月內	83,559	93,343
一個月以上但三個月以內	242,510	131,114
三個月以上但一年以內	521,065	474,561
一年以上	112,495	46,526
	<u>959,629</u>	<u>745,544</u>

貿易及票據應付賬款之賬面值與其公平值相若。於二零一八年三月三十一日，應付票據為179,660,000港元（二零一七年：127,131,000港元）已以177,790,000港元（二零一七年：94,429,000港元）之銀行存款作為抵押。

#### 15. 遞延收益

截至二零一八年三月三十一日止年度內，本集團收到政府補貼金額為人民幣310,000,000元（相當於約386,880,000港元）以用於中國四川省之電動車及電池產品研究及開發。

## 16. 已贖回可換股債券之義務及訴訟更新

於二零一一年三月八日，本公司向鍾馨稼先生（「鍾先生」）實益全資擁有之Mei Li New Energy Limited（「Mei Li」）發出一則贖回通知，按面值贖回總額約760,752,000港元之可換股債券（「贖回金額」）。在向鍾先生及／或由彼控制及／或擁有之公司（統稱「鍾方」）提起之法律訴訟中（「高等法院訴訟」），基於由本集團委託製作之獨立鑒定會計報告，本集團所申索的損害賠償（「申索金額」）預計大幅超逾贖回金額。本集團已尋求以部分申索金額抵銷贖回金額（「該抵銷」）。

於二零一三年三月五日，香港高等法院（「香港法院」）宣告一項有利於本公司之判決，該判決授予本公司無條件許可對申索金額進行抗辯及爭辯該抵銷（「二零一三年三月五日判決」）。實際上，自二零一三年三月五日，本公司對已贖回可換股債券之支付義務受擱置執行所管制，直至高等法院訴訟有判決為止。任何根據可換股債券之付款申索，都可能受本公司該抵銷論點所約束。

於二零一六年五月二十六日，香港法院拒絕Mei Li就二零一三年三月五日判決之上訴許可申請及宣判Mei Li須按彌償基準向本公司支付訟費。

由於二零一三年三月五日判決維持不變及考慮到高等法院訴訟之複雜性及各方多項中期申請之所需時間，再加上鍾先生於二零一三年二月二十七日被宣判破產，及根據香港法院於二零一七年二月二十六日的命令，鍾先生之破產期由二零一七年二月二十六日起延期四年。本公司董事認為本公司不會在短期內被要求支付贖回金額。

本公司之外聘法律顧問已複閱案件及，按照其意見，贖回金額之支付不會在報告期末後的十二個月內產生。在此等情況下，董事會認為把該約760,752,000港元已贖回可換股債券之義務分類為非流動負債為合適之做法。同時，本公司之外聘法律顧問正在準備相關文件以處理案件。

## 17. 資本承擔

於報告期末本集團之資本承擔如下：

	二零一八年 千港元	二零一七年 千港元
有關已訂約，但未撥備之資本承擔：		
- 本集團於中國廠房之資本開支	1,434,146	744,413
- 於一間合資公司之投資	38,750	38,750
- 於聯營公司之投資	13,603	12,278
	<u>1,486,499</u>	<u>795,441</u>

## 18. 報告期後事項

- (a) 於二零一八年五月三日，Preferred Market Limited（「PML」，本公司之全資附屬公司）與香港勝海德永投資有限公司（「買方」，本公司之獨立第三方）訂立一份買賣協議。根據該協議，PML 同意出售及買方同意購買鉅業控股有限公司（其間接持有雲南五龍汽車有限公司（「雲南五龍」）之 50%權益）之全部已發行股本，代價為人民幣 80,000,000 元（相當於約 99,840,000 港元）。雲南五龍之若干資產已於截至二零一八年三月三十一日止年度減值而且管理層預期於出售日並無進一步重大虧損產生。
- (b) 於二零一八年六月二十五日，本公司與一位配售代理訂立配售協議以每股 0.109 港元之配售價格配售最多 1,000,000,000 股之本公司股份（佔本公司已發行股本約 4.46%）。進一步詳情載於日期為二零一八年六月二十五日本公司之公告內。於本公告日，該交易尚未完成。

## 獨立核數師報告摘要

本核數師行於獨立核數師報告中發表無保留意見，惟加上有關持續經營之重大不明朗因素之一段（如下），敬請垂注：

### 意見

本核數師行認為，綜合財務報表已根據香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則真實且公平地反映 貴集團於二零一八年三月三十一日之綜合財務狀況，以及其於截至該日止年度之綜合財務表現及綜合現金流量，並已按照香港公司條例之披露規定妥善編製。

### 有關持續經營之重大不明朗因素

本核數師行務請閣下垂注綜合財務報表之附註 2(b)，當中載有 貴集團截至二零一八年三月三十一日止年度錄得虧損約 3,067,000,000 港元及於該日， 貴集團流動資產淨值約 22,000,000 港元及資本承擔約 1,486,000,000 港元。該等情況顯示有重大不明朗因素存在，這可能令 貴公司持續經營能力構成重大疑問。本核數師行並未因此事項而修正意見。

## 管理層討論與分析

五龍電動車（集團）有限公司（「本公司」或「五龍集團」）及其附屬公司（統稱為「本集團」）是一間純電動車製造商。五龍集團旨在成為全球公認更經濟、更環保及更節能的純電動車生產商。本集團的核心業務包括從零開始正向研發、設計及開發、生產及銷售純電動車；生產及銷售鋰離子電池及鋰離子電池的正極材料。五龍動力有限公司（「五龍動力」，股份代號：378）是本公司旗下的間接非全資附屬公司。五龍集團的使命為把世上最有可能被快速電動化的內燃車分部實現替代。

## 市場概覽

二零一七年，中國國內生產總值同比增長 6.9%，遠高於全球增長率 3.1%，為中國經濟自二零一零年以來首次出現加速增長。石油價格，一個反映經濟運行狀況的指標，在於二零一七年攀升 34% 以上。石油消耗的增加意味著排放的增加。因此，在全球經濟蓬勃發展的同時，決策者遏制全球排放的雄心亦從未如此強烈。石油消耗的副產品如二氧化碳(CO<sub>2</sub>)、氮氧化物(NO<sub>x</sub>)及細顆粒物(PM<sub>2.5</sub>)等排放物很大程度上由路上的內燃車造成。各國政府必須找到一個替代方案，滿足人口出行需求的同時消除因使用交通工具所產生的排放物。因此無論在供應或需求的因素均促進了電動車的增長勢頭，同時決策者旨在平衡經濟增長及可持續性。中國一直處於全球新能源車的尖端，於二零一七年售出的所有新能源車中，純電動車約佔 84%，高於全球任何一個國家。

然而，二零一七年對中國電動車行業的轉型亦是充滿挑戰的一年。隨著電動車行業實施了更嚴格的政策，市場環境仍然充滿挑戰。新政策令整個行業達致前所未有的最高標準，長遠將為消費者及行業發展帶來利益。我們意識到，短期內，行業參與者仍需克服重重障礙，直至宏觀環境趨勢轉好。

### 大眾對新鮮空氣的渴望促進電動車的需求

全世界都在渴求一口清潔的空氣。自二零一五年十二月巴黎協議達成共識以來，德國、英國、法國及荷蘭等國已承諾減排，並一直為其人民探索另一種更可持續的出行方式。即使連挪威等石油資源豐富的國家亦承諾到二零二五年時百分之一百使用電池電動車。印度將其目標設定為二零三零年，而荷蘭則希望早至二零二五年實施只銷售電動車。作為巴黎協議其中一部分，法國政府亦宣佈該國的五年計劃，將在二零四零年全面禁止所有汽油及柴油車輛。中國亦於二零一七年採取嚴格的反污染措施，對電動車的 policy 規定進行嚴格調整，此舉引致行業整合，並迫使部分品質不達標的電動車製造商停業。中國工信部副部長辛國斌先生於行業論壇中宣佈，政府正考慮逐步淘汰國內以石油為燃料的車輛。儘管辛先生並無提供具體日期，中國在二零一七年九月完成新能源車的授權，並公佈了新能源車雙積分

政策。該政策的目標被詮釋為逐步將現行的直接補貼轉向更以市場為導向的扶持，其中內燃車生產商將需要從新能源車製造商購買積分，為投資新能源車的生產商提供額外的現金流。二零一八年二月，政府宣佈將於二零一八年六月實施二零一八年度新能源汽車補貼新政策。減少補貼符合政府的目標，即從直接發放現金轉向更加以市場為導向及可持續的產業轉型。

中國的電動車市場無論在供應或需求層面均領先群雄。中國汽車工業協會宣佈，二零一七年新能源車的銷量共 77.7 萬輛，同比增長 53%。其中電動商用車的銷量達 18.4 萬輛，同比增長 22%。中國對電動車的需求強勁，超越所有其他國家的需求總和。

中國汽車及新能源車銷量：

	(千輛)		
	二零一七年	二零一六年	二零一五年
汽車	28,879	28,030	24,600
新能源汽車	777	507	331
新能源汽車所佔百分比	2.70%	1.80%	1.30%

### 電池的供需匹配以及有關電池壽命終結後的討論

二零一七年，全球的電池需求保持穩定。由於電池是電動車至為重要的組成部分，故電動車的需求在很大程度上推動電池的市場趨勢。電動自行車、電子數碼設備及儲能等其他用途為其餘的需求。根據彭博社資料，全球約 55% 的鋰離子電池生產廠房位於中國，而僅 10% 位於美國。至二零二一年，中國電池生產廠房的份額預計將增長至 65%。

根據高工產研所編製的數據，二零一七年中國電池總產量達 44.5 吉瓦時，較二零一六年顯著增長 44%。中國電池行業同比增長 12%，約值人民幣 725 億元。由於二零一七年的政府政策調整、政府補貼減少以及原始設備製造商向電池製造商的成本轉嫁，導致供求不匹配。二零一七年，原始設備製造商為新能源車安裝的電池總計 36.2 吉瓦時，較二零一六年的 28 吉瓦時增加 29%。由於大部分原始設備製造商於年初調整政策變化後才加速生產電動車，故大部分電池均主要在二零一七年下半年安裝。

由於以往生產的電池預計壽命約 6 至 10 年，因此自二零一零年推出新能源車以來，對電池的回收利用需求正續步上升。電池可以於其他領域中被重複使用，又或者可以將其分解來提取原材料，因此考慮電池於電動車上完成首個生命週期後的梯次利用已變得愈發迫切。中國政府將電池視為二零二零年後的戰略產業。全國汽車標準化技術委員會於二零一七年

就動力電池大小、序列及編碼標準化以及電池梯次循環利用的討論發佈了「新能源汽車動力蓄電池回收利用管理暫行辦法」及「鋰電子電池企業安全生產規範」等一系列法規。

### **下游需求同時推進上游正極材料的供應量及價格**

二零一七年，高工產研的數據顯示中國正極材料的總產量增加 28%至 208,000 噸。當中，鋰鎳錳鈷氧化物（「鎳鈷錳」或「NCM」）材料佔 86,100 噸，按年增長 59%。二零一七年生產的所有鎳鈷錳材料中，NCM523 佔 65%，產量為 55,296 噸。去年中國企業對鎳鈷錳材料的需求增加而非磷酸鐵鋰材料，主要是由小型電動車如電動私家車所推動。這股前所未有的需求力量把價格及市場上的總產量一一推高。一噸 NCM523 的正極材料價格高逾人民幣 23 萬元，創下十年來的歷史新高。

### **業務回顧**

五龍集團的股價自二零一八年五月至今在市場上經歷了一些顛簸的時刻。最近主席的五龍集團股份被平倉乃是其個人財政狀況所引致的不幸事件。從管理層的角度看，主席於一間公司持有權益，該公司持有杭州長江汽車有限公司（「杭州長江」）約百分之五十的股權，而集團則持有杭州長江餘下的股權。杭州長江是五龍集團的核心生產基地，因此，主席的利益是與五龍集團的利益是一致的。

受宏觀因素對電動車行業的影響，二零一七年乃是最具挑戰的年度之一。補貼退坡；補貼標準收緊；領取補貼的時間大幅長於預期導致現金流緊縮；製造電池及正極材料的利潤收窄；應收賬款顯著增加因為本集團在銷售後仍等待收取補貼金額。集團的應收賬款減值增加，因為規定要求電動車在行駛 2 萬公里以後才能獲得補貼，然而，有朝一日當這些車輛完成 2 萬公里里程後，集團有可能重獲這批補貼。上述各種因素造成五龍集團於回顧期內表現疲弱，並成為五龍集團歷史上最差的年份之一。然而，這亦是五龍集團長足進步的一年。我們邁出了進軍貴州省的第一步；而最重要的是，在「最後一哩」戶配送領域出口首批中國製造的純電動物流車，標誌著我們進軍美國的第一步。是次美國的出口不僅體現了外界對我們電動車技術專長的認可，更體現出國際著名的藍籌車隊管理商亦信賴五龍集團。

五龍集團謹此公告截至二零一八年三月三十一日止財政年度的集團收益為約 10.6 億港元，當中包括中國逐步回穩的銷售及向美國出口的首批電動車。股東應佔的虧損淨額為約 22.3 億港元，包括共 13.5 億港元的一次性減值。管理層在不會對產品質量及安全標準造成不利影響的情況下，嚴格專注管理所有成本。

五龍集團由衷相信選擇電動車的深層原因是電動車的總體擁有成本。儘管於更廣泛層面而言決策者普遍關注環境，但於終端用戶層面，個人或公司考慮使用電動車的首要條件之一是其經濟效益 — 到底由使用汽油或柴油轉為充電是否值得。隨著技術的進步，更多的電動車公司因政府支持而蓬勃發展，過往的憂慮如駕駛距離偏短、充電基礎設施不足及充電時間等，目前已不再是問題。因此，總體擁有成本在作出購買決策時位列更高 — 只要啟始時購買成本相若，電動車的充電成本以及保養成本低於內燃車的柴油或汽油成本，終端用戶自然會選擇電動化路線。

五龍集團相信專注於 B2B 電動商用車會是本集團繼續向前進發的路線。我們將專注於核心的 B2B 電動商用車分部，因為電動商用車是本集團的投資成果並已整裝待發，而且電動商用車更能減少碳排放，一輛五龍集團的電動商用車所減少碳排放的幅度相比五輛電動乘用車合計的還要多。我們相信 B2B 業務是本集團最寶貴的資產。結合五龍集團在 B2B 分部的先發優勢；車隊營運商的總體擁有成本；及車隊營運商對環保的意識逐漸加強，將會更快迎來電動商用車市場的新拐點。

隨著電動車補貼政策的收緊以及銀行收緊現金政策，五龍集團把焦點轉向專注 B2B 電動商用車為主要業務。專注 B2B 商用車領域意味著我們不再追求縱向一體化模式，不再需要完美地從頭到腳開始構建自家的供應鏈；取而代之的是專業化模式，並成為一家專注生產商業電動車的製造商。

### **電動車業務**

隨著中國對電動車行業正面但日益嚴格的要求，毫無疑問，二零一七年成為了電動車行業有史以來最具挑戰的年度之一。然而五龍集團取得值得表揚的銷量，尤其是在二零一七年下半年，並如期開幕了貴州的新生產基地試業。

更為嚴格的規定令到行業結構逐轉為獲得製造電動車補貼時更加以市場為導向。於二零一七年下半年，電動車銷售從上半年的不景氣中恢復，五龍集團 91.2% 的電動車銷售均於下半年達成。五龍集團積極管理本公司業務以滿足不斷變化的要求，將我們的生產設施重新分配以達致最高效利用，尤其是剝離虧損的雲南生產業務及重新確認本集團的特長在於盈利最快的電動商用車分部。

縱然於回顧期內經營環境困難，五龍集團電動車分部仍然取得了值得稱讚的成就，例如與 Ryder Systems Inc. (「Ryder」, NYSE: R) 落實了獨家合作關係。透過該合作關係，五龍集團可藉助 Ryder 於美國共 800 個地點的網絡，Ryder 能為本公司向藍籌客戶售出的車輛提供原始設備製造商保修服務。藉助上述合作，我們的終端用戶屆時能夠最大限度地延長車輛的正常運行時間，降低其保養成本有助他們的業務運行。二零一七年，我們亦與戰略夥伴合作提供全方位的售後服務及能源解決方案，從降低我們終端用戶的車輛總體擁有成本到電費管理，為他們提供更優質的體驗。背後所作的種種努力為物流領域實現電動化革命奠定了完美的舞台。在過去的一年，五龍集團已就智能充電方面與 eMotorWerks 合作；五龍集團的貴州生產基地已開始營運並已交付首批貴州製造的電動車；五龍集團向美國出口首批中國製造的純電動物流車，標誌著我們進軍國際的第一步。在電動車的 B2C 領域中，五龍集團成為中國第五間同時獲得工信部及國家發展和改革委員會（發改委）乘用車輛資質的公司，這標誌著杭州長江成為在中國擁有雙資質的六間新電動車公司之一。

五龍集團付出前所未有的努力以躋身世界一流電動車製造商之列。於二零一七年，五龍集團的電動車業務管理團隊在改善產品質量、降低整體生產成本、建立系統質量及專利計劃以及拓展至各個市場分部等方面取得了重大成就。首先，我們實行了價值鏈質量改善系統，並嚴格地執行了質量監控系統；我們亦通過加強供應商管理系統以減少浪費。其次，我們亦有效實施成本控制計劃以削減不必要成本。因此，我們部分主要型號的成本降幅達 20% 以上。同樣，我們在內部不遺餘力地倡導節能、減少造成浪費以及教育中層管理人員謹記成本節約。於廠房內，我們亦加強質量及專利系統計劃，以規範製造作業流程、提高平均僱員生產力、庫存水平等關鍵生產指標以及提前規劃生產活動以最大限度提高生產線的利用率。五龍集團竭力在地域上及於不同市場中進行擴張；我們向客戶如物流公司、酒店、機場、旅遊租賃公司及地方政府出售電動商用車，我們的業務打入了比以往更多的國內省份。最後及最為重要的是，我們透過向美國銷售首批中國製造的純電動物流車，寫下了中國汽車業歷史的新篇章。

## **電池業務**

與電動車業務情況一樣，二零一七年對於中國電池製造業而言亦是充滿挑戰的一年。電池終端用戶不斷要求電池製造商提供更高能量密度的電池。由於電動車補貼進一步減少，部分成本從電動車原始設備製造商轉嫁至電池製造商，令電池製造商面臨的競爭愈加嚴峻。儘管二零一七年持續面臨巨大挑戰，但五龍集團的業務模式使我們能夠更好地管控質量，尤其是電動車的核⻆部件－電池。這使我們能夠降低供應商風險，以及能夠生產質量可與市場電池相媲美的電池，供自用及第三方使用。

經季節性調整後，二零一七年下半年吉林電池生產基地最暢銷電池產品相應為 200 安時電池、215 安時電池及 100 安時電池。根據集團範圍內的成本削減計劃，電池生產基地的管理人員成功降低直接原材料成本，亦同時提高了單位勞動生產率。集團亦成功議價以降低成本，並將購買磷酸鐵鋰、電解液、電池蓋及隔膜方面的壓力由下游轉至上游供應商，因此，直接材料成本按年減少近 10%。預先規劃的生產計劃、擴大生產規模及於季節性波動期間最大程度提高利用率等其他管理生產成本的措施亦被證實有效。

二零一七年十一月，五龍集團宣佈計劃將於四川簡陽市建設一個全新的電動車及電池生產基地。該電池工廠建成後可為五龍集團未來即將增加的電動車需求提供支持。透過此次與當地政府的合作，五龍集團亦已被指定為四川省電動大巴購買需求的首選供應商。當本集團計劃的千兆級工廠建成並全面投入運作時，五龍集團的最大產能將能達至 6.3 吉瓦時。

相較其他化學材料，磷酸鐵鋰電池的化學穩定性更為出色。其具有較高的熔點、較長的使用壽命，且最為重要的是更具安全性。由於大型商務車的空間遠不足以成為問題，安全性對於有人乘坐的商用車輛至關重要，故此類載人的大巴均以人身安全為考慮，選擇使用磷酸鐵鋰電池。這些電池亦不會因有關鈷礦的寡頭壟斷供應導致價格增長而受到直接的影響。

電池開發方面，我們的專有研發工作包括持續開發電動車的動力電池及儲能系統的電池。電池部門亦開發我們的自有模組，如構建更高能量密度的磷酸鐵鋰系統、研究乘用車更高密度的 NCM811 系統、構建硅碳負極材料系統，以及開發高安全性複合材料分離器。集團亦將 200 安時電池升級為 215 安時電池，能量密度由 114 瓦時／公斤提升至 120 瓦時／公斤。電池的使用壽命亦提高 30%，令其於電池初次壽命結束前可進行更多次的充放電。

### **正極材料業務**

五龍集團於重慶的兩條現有生產線 A1 及 A2 已於二零一七年全面投產，最大設計年產量為 2,400 噸。A3 及 A4 生產線已於二零一八年完工，令重慶正極材料廠房年產量高達 4,800 噸。於二零一七年十月，五龍集團透過附屬公司五龍動力向上游擴充生產正極材料。五龍動力與貴州貴安產業投資有限公司及英屬蓋曼群島商立凱電能科技股份有限公司（「立凱電能」）攜手建設製造正極材料的生產基地，落成後其磷酸鐵鋰及鎳鈷錳材料的最大設計年產量為 3 萬噸。

由於中國的鎳鈷錳正極材料價格全面增長，五龍集團位於重慶的正極材料的生產波動。NCM523 價格於過去十年間再創新高，並預計會進一步上漲，原因是下游電動車的需求所帶動。電動乘用車更高能量密度要求的結構性轉變推動了鎳鈷錳價格的上漲。經季節性調整後，該分部的整體毛利率為 0.1%，而有關波動乃因原材料價格變動所致。

於二零一八年三月二十六日，五龍集團旗下的五龍動力宣佈，重慶所有生產線的全部產能均被分配到為一名客戶進行分包工程直至二零一八年十二月三十一日止。因此，本集團預計，至少於二零一八年十二月底以前，正極材料分部的毛利率將保持穩定，其收益流亦會得到保障。

五龍集團正極材料分部的研發部門由來自韓國及日本的專家團隊帶領。該團隊開發專有技術、專利及知識產權來改善正極材料的生產。目前本集團已獲得9項專利，另有2項專利正在申請中。本集團設立自有物理化學實驗室，使用進口測試設備分析主要元素、雜質、粒徑分佈及電鏡，確保每批材料的性能及可靠性。團隊的工程師及技術經理在生產過程中亦實行嚴格的質量控制。

## 財務回顧

### 收益

於本回顧年內，本集團之收益較上一個財政年度約 1,513,200,000 港元之收益大幅減少約 30.0%至約 1,058,500,000 港元。

大幅減少主要原因之綜合因素為(i)電動車的銷售大幅減少，佔本財政年度之收益約 730,200,000 港元較上一個財政年度約 1,178,900,000 港元之收益減少約 38.1%，主要因電動車行業配合中國新補貼政策所需時間較預期長以及其新補貼政策下電動車新規格要求所影響；(ii)給外部客戶鋰離子電池產品的銷售較上一個財政年度輕微增加約 9,400,000 港元；及(iii)來自電池材料生產業務之正極材料銷售收益約 219,200,000 港元較上一個財政年度約 234,200,000 港元之收益減少約 6.4%。

### 毛利及利潤率

本集團於本財政年度的毛利減少至約 141,800,000 港元，較上一個財政年度約 492,000,000 港元大幅減少約 350,200,000 港元。本財政年度的整體毛利率約 13.4%，較上一個財政年度約 32.5%，減少約 19.1%。該大幅減少主要因為中國新能源補貼縮減。

### **其他收益及虧損淨值**

本集團於本財政年度的其他虧損淨值約 650,200,000 港元而上一個財政年度的其他收益淨值約 40,300,000 港元。主要原因為確認以下項目(i)於雲南電動車業務之若干資產減值乃基於參考於本財政年度後出售該業務而決定之可收回金額；(ii)存貨撇減約 117,100,000 港元主要來自若干種類之原材料及電池產品於新電動車規格中兼容性較低以及反映一些賬齡長之存貨的可變現淨值；(iii)經本公司董事評估可收回性後於本財政年度貿易應收賬款減值約 270,000,000 港元。

### **銷售及分銷成本**

於本回顧年內，銷售及分銷成本約 176,700,000 港元，較上一個財政年度約 96,200,000 港元增加約 80,500,000 港元，其主要包括本集團透過擴大銷售團隊及積極參與展銷及營銷活動以抓緊商機以及電動車售後服務之保修撥備增加所致。

### **一般及行政開支**

於本回顧年內，一般及行政開支約 618,900,000 港元，較上一個財政年度約 492,200,000 港元增加約 126,700,000 港元，主要是由於(i)股本結算股份付款較上一個財政年度增加約 37,000,000 港元主要來自本財政年度授予本公司之董事約 1,018,000,000 份購股權；(ii)本集團之電動車生產分類為支持電動車業務規模去配合未來發展及加強乘用車類別之專業生產線而增加約 35,600,000 港元之行政開支；以及(iii)增加約 48,300,000 港元之行政開支用於建立位於貴州電動車生產基地之新生產線所致。

### **研發費用**

於本回顧年內，研發費用約 209,400,000 港元，較上一個財政年度約 128,700,000 港元增加約 80,700,000 港元，主要增加研究與開發於電池領域（包括提升電池容量及密度）及電動車領域（包括新型號商務車及物流車之設計）及各種優化開發所致。

## **財務成本**

於本回顧年內，財務成本約 389,200,000 港元，較上一個財政年度約 363,500,000 港元增加約 25,700,000 港元，主要是由於本集團之銀行貸款及其他借貸增加用於電動車業務，以致相關銀行貸款及其他借貸利息支出增加。

## **其他經營開支**

於本回顧年內，其他經營開支約 79,500,000 港元主要為就符合在中國政府新補貼政策之電動車新規格要求下，本集團於本財政年度上半年花費了一定的時間對生產線進行優化及調試、提升生產效率以及申請納入中國政府公佈新能源汽車車型新目錄內而導致杭州及雲南之電動車生產廠房產能使用率短暫時間較低所帶來之若干間接經營費用。

## **商譽減值**

商譽之減值測試是根據營運分類中本集團已識別之現金產生單位（「現金產生單位」）所分配。於本回顧年內，管理層評估由重慶廠房營運之電池材料生產分類之商譽減值約 153,000,000 港元及由五龍動力營運直接投資之商譽減值約 427,900,000 港元，此乃因該等業務之可收回金額低於其賬面值。此外，本集團於二零一八年五月三日出售於雲南營運之電動車生產基地（「該出售」）。由於該出售所得款項低於其賬面值，若干資產包括商譽約 87,500,000 港元已於本財政年度全數減值。

## **無形資產減值**

於本回顧年內，電池產品分類為從事於生產及銷售鋰離子電池及其相關產品，面對中國新補貼政策所帶來挑戰導致銷售表現較預期遜色。管理層評估其可收回金額低於其賬面值，導致相關無形資產減值約 197,800,000 港元。

## **無形資產攤銷**

於本回顧年內，無形資產攤銷約為 230,700,000 港元，較上一個財政年度約 179,800,000 港元增加約 50,900,000 港元，原因為於本財政年度增加無形資產所致。

### **應佔聯營公司之業績及於一間聯營公司之權益減值**

於本回顧年內，應佔聯營公司之淨虧損約 49,600,000 港元，較上一個財政年度約 17,800,000 港元增加約 31,800,000 港元，主要由於應佔一間聯營公司立凱電能（本集團持有約 21.85% 之股本權益，該公司主要業務為生產及銷售磷酸鐵鋰電池的正極材料）之虧損增加所致。由於中國新能源補貼政策影響下銷售下降及毛利降低，引致應佔立凱電能之虧損較上一個財政年度增加。

再者，由於新能源補貼政策對電池產品需求減少，導致正極電池材料的需求造成影響，隨著該業務的業務前景改變，預計未來現金流量減少。於一間聯營公司立凱電能之權益減值約 61,000,000 港元已於本財政年度確認並歸類於「其他收益及虧損淨值」。

### **應佔合資公司之業績及於一間合資公司之權益減值**

於本回顧年內，應佔合資公司之淨虧損約 117,100,000 港元，較上一個財政年度約 68,200,000 港元增加約 48,900,000 港元，主要由於應佔一間合資公司 Chanje Energy, Inc.（「Chanje」）之虧損增加所致，該合資公司費用用於拓展銷售團隊並開拓美利堅合眾國（「美國」）市場。

由於美國市場之銷售變現所需時間較預期長，經評估 Chanje 之可收回金額後，減值約 42,100,000 港元於本財政年度確認及歸類於「其他收益及虧損淨值」。

### **年內虧損**

本集團之年內虧損由上一個財政年度約 725,200,000 港元擴大至約 3,067,100,000 港元。

於本回顧年內，本集團錄得本公司擁有人應佔虧損約 2,230,400,000 港元，較上一個財政年度約 554,800,000 港元增加約 1,675,600,000 港元。其增加主要由於以上所述的原因。

### **商譽**

於本回顧年內，商譽減少主要由於確認有關電池材料生產分類、直接投資分類及雲南電動車生產業務之商譽減值所致，詳情已載於「商譽減值」內。

### **物業、廠房及設備及經營租賃下持作自用租賃土地權益**

於二零一八年三月三十一日，物業、廠房及設備及經營租賃下持作自用租賃土地權益合共約 3,898,300,000 港元（二零一七年：約 3,495,300,000 港元），增加約 403,000,000 港元，主要是由於電動車生產分類增加物業、廠房及設備所致。

### **存貨**

於二零一八年三月三十一日，存貨約 566,800,000 港元，較於二零一七年三月三十一日約 658,000,000 港元，減少約 91,200,000 港元。於本回顧年內部份原材料及電池產品已撇減以反映其可變現淨值。

### **貿易及票據應收賬款**

於二零一八年三月三十一日，貿易及票據應收賬款約為 1,409,200,000 港元（二零一七年：約 1,251,800,000 港元），其主要包括(i)銷售電動車之貿易應收款約 1,317,400,000 港元以及(ii)銷售電池材料之貿易應收款約 69,700,000 港元。其增加主要來自電動車生產業務分類。

本集團一般向客戶給予一個月至六個月的信貸期，並為該等客戶設定信貸限額。本集團對於未償還之應收賬款將保持嚴格監控，以減低信貸風險。

於二零一八年三月三十一日，已逾期及但未減值之應收貿易款項約 464,700,000 港元（二零一七年：約 429,600,000 港元）。其主要原因為中國補貼政策的變化延遲客戶收取其補貼的時間，直接影響到客戶清償債務及支付能力，最後延遲支付給本集團。逾期之結欠均由本集團高級管理人員定期檢討。對於該等逾期客戶，本集團已執行一系列額外程序以評估逾期款項的可收回性。經審閱該等個別客戶之財政狀況及還款紀錄以及售予該等客戶電動車之行駛狀況後，於本回顧年內，呆壞賬撥備金額計提約 270,000,000 港元。

### **貸款及其他應收賬款**

貸款及其他應收賬款（包括流動及非流動部份）於二零一七年三月三十一日約 878,100,000 港元增加至於二零一八年三月三十一日約 1,192,100,000 港元，增加約 314,000,000 港元。其主要原因為來自電動車生產分類之其他應收賬款、按金及預付款項及應收增值稅款增加所致。

### **貿易及票據應付賬款**

於二零一八年三月三十一日，貿易及票據應付賬款約 959,600,000 港元（二零一七年：約 745,500,000 港元），增加約 214,100,000 港元，主要由於應付票據增加約 166,000,000 港元，主要來自電動車生產分類所致。

### **應計及其他應付賬款**

應計及其他應付賬款於二零一七年三月三十一日約 740,100,000 港元增加至於二零一八年三月三十一日約 1,375,600,000 港元，增加約 635,500,000 港元。其主要原因之綜合因素為 (i) 主要來自電動車生產分類之購買非流動資產之票據及其他應付賬款增加約 70,500,000 港元，(ii) 其他應付賬款增加，當中包括投資於一間聯營公司之應付款約 159,100,000 港元；及 (iii) 預收賬款增加約 104,500,000 港元及保修撥備增加約 45,600,000 港元，其主要來自電動車生產分類所致。

### **可換股債券**

於二零一八年三月三十一日，本集團有三筆可換股債券，包括本公司之於二零二零及二零二一年到期之可換股債券及本公司一間上市附屬公司五龍動力之於二零一八年到期之可換股債券。於二零一八年三月三十一日，可換股債券之負債部份（包括流動及非流動部份）約 646,500,000 港元較於二零一七年三月三十一日約 704,800,000 港元，減少約 58,300,000 港元，主要原因之淨因素為 (i) 二零一七年及二零一八到期之可換股債券已到期並均由現金及由本集團發行之短期承付票據清繳；以及 (ii) 於本財政年度內，本公司新發行本金額 400,000,000 港元之可換股債券。

### **分類資料**

#### **車輛設計及電動車生產業務**

於本回顧年內，分類收益較上一個財政年度約 1,178,900,000 港元大幅減少約 38.1% 至約 730,200,000 港元。主要由於新補貼政策之電動車新規格要求下的影響，導致本財政年度上半年之電動車銷售大幅下滑，此後其銷量已明顯回升。本財政年度下半年之電動車銷售佔本財政年度之總電動車銷售約 91.2%。

本財政年度之電動車生產業務抵銷分類間交易前之毛利率約 11.4%。而上一個財政年度則約為 26.8%。此大幅減少之主要原因為新能源補貼縮減及短暫產量下降引致單位成本增加。

本財政年度之除稅前分類虧損約 1,359,600,000 港元，較上一個財政年度約 77,000,000 港元大幅增加虧損約 1,282,600,000 港元，主要原因之綜合因素為(i)分類毛利減少；(ii)其他經營開支約 79,500,000 港元，其詳情載於「其他經營開支」一段內；(iii)雲南電動車業務之商譽及其他資產之減值；(iv)應收貿易賬款減值；以及(v)上一個財政年度的一次性來自收購一間合資公司之額外權益產生的議價收購收益約 133,900,000 港元，而該交易於本財政年度並無發生。

### *電池產品業務*

電池產品業務抵銷分類間交易前收益由上一個財政年度約 373,000,000 港元減少至本財政年度約 134,300,000 港元，減少約 64.0%。主要由於在新能源補貼政策下來自電動車生產分類之內部需求下降所致。本集團繼續提升電池密度、向客戶提供儲能系統及充電方案以擴大客戶群以及繼續拓展海外市場。

來自外部客戶的電池產品業務毛利率由上一個財政年度約 36.3%下降至本財政年度約 30.1%。其減少主要為減低售價從而對抗激烈之市場競爭及因電池生產量較低令電池產品單位成本增加。

於本回顧年內，電池產品業務的除稅前分類虧損由上一個財政年度約 159,800,000 港元擴大至約 564,500,000 港元，主要由於電池原材料及產品之撇減增加、電池相關改進之研究與開發增加及確認一次性無形資產減值約 197,800,000 港元，該業務單位賬面值高於因其業務單位產生之預期未來現金流減少之可收回金額。

### *電動車租賃業務*

於本回顧年內，電動車租賃業務沒有顯著活動。本財政年度除稅前分類虧損約 500,000 港元，較上一個財政年度約 400,000 港元增加約 100,000 港元。本集團將維持現有營運及營銷模式，以配合本集團的垂直整合業務模式。隨著中國融資租賃行業的發展，未來電動車融資租賃服務的需求將保持強勁。

### 電池材料生產業務

於本回顧年內，重慶廠房所用於 NCM 鋰離子電池之正極材料之銷售為約 219,200,000 港元，較上一個財政年度約 234,200,000 港元輕微減少約 6.4%，主要原因為對現有客戶收緊信貸控制，而限制了我們的銷售。於本回顧年內，除稅前分類虧損約 326,600,000 港元，較上一個財政年度約 61,200,000 港元增加約 265,400,000 港元。其主要原因為增加應佔一間聯營公司立凱電能之虧損、立凱電能之非經常性減值虧損約 61,000,000 港元及電池材料生產業務之商譽減值虧損約 153,000,000 港元。

繼本集團於二零一八年三月二十六日與客戶簽訂的合作協議後，本集團的產能將近已滿，其為本集團貢獻穩定的毛利率。因建設新生產線的建設時間較預期時間長及推出新產品所需時間較長，於重慶電池材料業務之商譽確認減值虧損約 153,000,000 港元。

### 直接投資業務

於本財政年度內來自直接投資業務於抵銷分類間交易前之利息收入為約 43,100,000 港元，較上一個財政年度約 46,000,000 港元，減少約 2,900,000 港元。本財政年度除稅前分類虧損約 453,700,000 港元，較上一個財政年度溢利約 17,300,000 港元，減少約 471,000,000 港元，主要原因為本集團於五龍動力之投資之商譽減值所致，詳情已載於「商譽減值」內。

### 流動資金及財務資源

於二零一八年三月三十一日，本集團的現金及現金等價物約 752,400,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 1,321,400,000 港元）。其金額主要以港元、人民幣（「人民幣」）及美元計值。

於二零一八年三月三十一日，本集團錄得流動資產淨值約 21,800,000 港元，較二零一七年三月三十一日的流動資產淨值約 933,900,000 港元減少約 912,100,000 港元。流動資產淨值減少主要由於應計及其他應付賬款及銀行貸款及其他借貸淨增加（其所得淨款額主要用作增設電動車生產業務之廠房及機器及日常營運所需）。

於二零一八年三月三十一日，銀行貸款及其他借貸總額約 3,322,700,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 2,435,300,000 港元）。其增加主要原因之綜合因素為(i)增加銀行貸款及其他借貸以支持杭州之電動車生產基地之營運；及(ii)取得短期承付票據為以清償二零一七年及二零一八年到期可換股債券作融資所致。本集團之銀行貸款及其他借貸大部分為項目計劃所需，少有季節性借貸模式。銀行貸款及其他借貸之到期情況及抵押詳情載於本公告之附註 13 內。

於二零一八年三月三十一日，本集團融資租賃之義務約 127,800,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 69,900,000 港元）分別須於一年內償還約 115,200,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 28,400,000 港元）、於一至兩年內償還約 12,600,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 30,100,000 港元）及並無於三到五年內償還（二零一七年三月三十一日：約 11,400,000 港元）。融資租賃之義務以本集團若干機器作抵押，合計賬面值約 162,000,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 78,300,000 港元）。

於二零一八年三月三十一日，本集團已分類為非流動負債之已贖回可換股債券之義務約 760,800,000 港元。本集團之剩餘三筆之可換股債券將於二零一八年、二零二零年及二零二一年到期。

於二零一八年三月三十一日，本集團資本負債比率（並無計及已贖回可換股債券之義務約 760,800,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 760,800,000 港元）及可換股債券負債部份約 646,500,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 704,800,000 港元）），約為 160.6%（二零一七年三月三十一日：約 55.7%），此乃按銀行貸款及其他借貸及融資租賃之義務總值約 3,450,500,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 2,505,200,000 港元）對於二零一八年三月三十一日權益總額約 2,148,400,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 4,499,600,000 港元）之基礎計算。於二零一八年六月二十五日，本公司與一位配售代理訂立配售協議以每股股份 0.109 港元之價格配售最多 1,000,000,000 股之本公司股份以募集資金用於償還債務及一般營運資金，詳情載於本公告附註 18 內。

### **外匯風險**

本集團之交易主要以人民幣、港元及美元結算。美元與港元之匯率以固定匯率掛鉤，且於本回顧年內相對較為穩定。本集團面對人民幣交易貨幣風險，惟本集團主要資產及負債均以人民幣結算及可互相對沖。本集團於年內並無訂立任何遠期外匯合同作對沖用途。董事會將密切監察外匯風險，並於需要時考慮合適的對沖工具。

### **資本架構**

於二零一七年十二月五日，本公司根據由本公司與 Sino Power Resources Inc. 於二零一七年十一月二十八日訂立的認購協議發行本金總額為 400,000,000 港元於二零二零年到期之 8% 有抵押可換股債券（「於二零二零年到期之可換股債券」）。按初步兌換價 0.465 港元計算，於二零二零年到期之可換股債券如獲悉數兌換，將可根據本公司於二零一七年八月二十九日舉行之股東周年大會上授出發行股份之一般授權兌換為 860,215,052 股本公司新股份。

於截至二零一八年三月三十一日止年度，(i)2,118,000,000份購股權已根據本公司之購股權計劃授出，其中1,018,000,000份購股權授予本公司之董事及1,100,000,000份購股權授予FDG EBT (Share Option) Limited（一間本公司為本集團僱員及其他本公司指定之人士設立之僱員福利信託下的公司）；及(ii)合共14,600,000股本公司新股份因根據本公司購股權計劃授出之購股權獲行使而發行及配發。

因上文所述，本公司已發行股份數目由二零一七年四月一日之22,398,477,108股增加至二零一八年三月三十一日之22,413,077,108股。

於二零一八年三月三十一日，本公司有(i)賦予其持有人可認購合共 2,502,600,000 股本公司股份之購股權尚未行使；(ii)金額為 400,000,000 港元於二零二零年到期之可換股債券尚未兌換，其可按初步兌換價 0.465 港元兌換為 860,215,052 股本公司股份；及(iii)金額為 275,000,000 港元於二零二一年到期之可換股債券尚未兌換，其可按初步兌換價 0.50 港元兌換為 550,000,000 股本公司股份。

除上文所披露外，於二零一八年三月三十一日，本集團並無其他債務證券或其他資本工具。

### **重大收購及出售**

於截至二零一八年三月三十一日止年度，本集團並無附屬公司、聯營公司及合營企業之重大收購或出售。

### **資產抵押及或然負債**

於二零一八年及二零一七年三月三十一日已抵押之資產，其詳情披露於「流動資金及財務資源」一段內及於本公告之附註 13 內。再者，抵押銀行存款約 235,300,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 160,200,000 港元）主要作為銀行貸款及其他借貸以及應付票據抵押。

於二零一八年三月三十一日，本集團並無重大或然負債（二零一七年三月三十一日：無）。

### **訴訟**

本集團之訴訟更新之詳情載於本公告之附註 16 內。

### **資本承擔**

本集團之資本承擔之詳情載於本公告之附註 17 內。

## **僱員及薪酬政策**

於二零一八年三月三十一日，本集團於香港聘有 75 名僱員（二零一七年三月三十一日：75 名僱員），及於中國聘有 2,793 名僱員（二零一七年三月三十一日：2,761 名僱員）。本年內員工成本總額（包括董事酬金及股本結算股份付款）約 470,500,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 359,200,000 港元）。薪酬政策乃經參考市場狀況及員工個人表現而釐定。本集團參與香港之強制性公積金計劃及中國之國家管理退休金計劃。本集團設有購股權計劃、股份獎勵計劃及員工福利信託，作為其董事及合資格參與者之福利。

## **未來發展**

五龍集團於回顧年度在充滿挑戰的市場環境中表現疲弱。但是繼成功取得美國認證又首次外銷美國，五龍集團本已深具吸引力的電動車產品再晉身為國際信賴產品；業務重新定位為較少依賴政府補貼的製造商，亦同時增加回顧年度下半年國內本土市場的份額。

根據麥肯錫未來出行中心(McKinsey's Center for Future Mobility)的研究，中國現時無疑在引領全球電動車行業。二零一七年亦是中國超越美國的一個重要里程碑，在成為全球最大的電動車市場，在需求端及供應端都表現優異。五龍集團深信，隨著未來規模化發展藍圖的已經勾勒，有一天電動車將取代所有內燃車。

## **集中五龍集團於電動商用車的先發優勢**

我們會繼續把重點放在開發全電動商用車的先發優勢上。載人的客車及載貨的物流車於商業模式及充電模式具有相似的特點，兩者的最有效運作方法均為設有可為車隊管理者節省成本的集中充電點。此外，就商業車隊而言，經濟因素對大量採購至關重要。此乃我們堅信電動化的首個轉折點將發生於商用車分部的原因。

## **替代模式而非滲透模式**

本集團已認定了專注細分市場 — 我們會專注於電動商用車，包括客車及物流車。我們運用替代戰略針對客戶令他們可以在最低限度影響營運的情況下，盡快地更換現有車隊。這就是五龍集團所關注的 — 電動革命即將降臨。其他的電動車製造商，有意無意間只嘗試滲透市場希望提高市場佔有率，然而五龍集團的目標是以替代模式替代細分市場中的所有車輛。

## **專業化模式取代縱向整合模式**

隨著電動車補貼政策的收緊以及銀行收緊現金政策，五龍集團把焦點轉向專注 B2B 電動商用車為主要業務。專注 B2B 商用車領域意味著我們不再追求縱向一體化模式，不再需要完美地從頭到腳開始構建自家的供應鏈；取而代之的是專業化模式，並成為一家專注生產商業電動車的製造商。

## **重新評估商業戰略及往核心集中資源**

展望將來，五龍集團的核心業務專注於製造最佳質量的電動商用車。縱使我們過去在戰略上縱向整合，本集團或會考慮只專注於一項核心業務，先將該項業務做大做強，然後繼續發展下去。我們已確認電動商用車為核心業務，其他分部，如電池及正極材料生產，將會是集團的次要業務。我們將把重點放在 B2B 電動商用車這個核心領域，因為集團的電動商用車經已蓄勢待發、亦是本集團的多年來的投資成果，以及能減少更能減多的碳排放，因為一輛電動商用車所減少碳排放的幅度相比五輛電動乘用車合計的還要多。此外，由於商用車道路行駛時間較長及其容量較大，與乘用車相比可為碳減排做出更積極的貢獻，與集團「在綠色中成長」的基本價值一致。事實上，根據美國環境保護局和類似的內燃商用車輛的排放數據計算，一輛五龍出品的電動車能令碳排放減少至接近 6 輛乘用車。出售不盈利的雲南業務只是集團為更清晰地聚焦而清理資產負債表的開端。此時此刻，我們或會考慮整合集團業務，往核心集中資源、增加產量、創造收益，以及未來有可能考慮處理集團非核心業務。

## **擴大本地及國際市場**

本集團不斷深耕國內的電動車需求，同時發眼國際，尋求發展機會。向美國藍籌車隊出口電動車只是首個里程碑，證明五龍集團不僅駐足於中國境內，而是將本集團視為日後的世界領先電動車製造商。隨著美國的銷售訂單落實，五龍集團將會繼續探索寶貴的機會為股東創造價值，特別是歐洲市場。

## **展望**

儘管將現況稱為絕對穩定仍言之尚早，但中國政府對行業的政策支持、國內電動車市場的連續增長、更清晰的補貼結構轉變使其更趨市場化、國內車隊管理者的續訂訂單及美國藍籌公司的潛在訂單等因素應被正面看待。由於預期到未來會有的訂單，五龍集團已制定全面的戰略藍圖。儘管如此，我們仍預計全球經濟將面臨多重挑戰，可能導致短期內更難準確預測到趨勢，帶來更大的波動。

我們相信，通過齊心協力，未來的出行方式整體將逐個分部地變得更環保，更經濟。

## 企業管治

本公司於截至二零一八年三月三十一日止年度及直至本公告日期內一直應用香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄十四所載《企業管治守則》（「守則」）之原則及遵守所有守則條文，惟下列偏離情況除外。

### 守則條文第 A.2.1 條

自二零一四年五月二十八日起，曹忠先生同時擔任主席及行政總裁之職務。此構成偏離守則之守則條文第 A.2.1 條下須區分及由不同人士擔任主席及行政總裁的角色之要求。因本集團已擴展至電動汽車行業，董事會認為現時之安排將使本公司更有效執行其業務策略，且董事會由經驗豐富及具才能之人士組成（包括按上市規則規定之足夠數目的獨立非執行董事），致使於任何時候能維持權力與職權之平衡。

### 守則條文第 F.1.2 條

根據守則之守則條文第 F.1.2 條，委任公司秘書事宜應透過董事會會議討論，並應舉行董事會會議而非以書面決議處理。本公司之公司秘書之委任已於二零一七年四月及二零一七年十月以書面決議處理。由於所有董事於簽署相關書面決議前已就此等事項被獨立諮詢且並無任何異議，故認為無需要舉行董事會會議批准此等事項。

## 董事進行證券交易

本公司已採納董事進行證券交易之守則（「證券守則」），其內容主要按照上市規則附錄十所載之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）編製。證券守則已採納一套不低於標準守則所規定之準則。經本公司作出特定查詢後，本公司所有董事已確認，彼等於截至二零一八年三月三十一日止年度內一直遵守標準守則及證券守則內所規定之準則。

於緊接及包括本全年業績公告刊發日期前六十日期間內，由曹忠先生（「曹先生」，本公司主席、執行董事兼首席執行官）及苗振国先生（「苗先生」，當時為本公司執行董事，於二零一八年六月十二日辭任）各自持有之若干本公司股份（該等股份存放於證券公司（「經紀」）作為擔保彼等各自之保證金融資之抵押品）因本公司股份價格下跌及其各自之財政困難，被若干經紀出售，而曹先生於本公司之股份權益由約 11.86%減少至於本公告日期之約 6.06%及苗先生於本公司之股份權益由約 8.79%減少至截至其辭任日期之約 8.29%（於本公

告日期進一步減少至約 4.30%)。本公司董事 (除曹先生及苗先生於其各自之出售外) 信納該等出售根據標準守則第 C.14 段屬特殊情況。

### 購買、出售或贖回本公司之上市證券

於截至二零一八年三月三十一日止年度，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何本公司之上市證券。

### 報告期後事項

報告期後發生之事項之詳情載於本公告之附註 18 內。

### 審閱全年業績

本公司審核委員會已會同管理層及本公司之獨立核數師審閱本集團截至二零一八年三月三十一日止年度之經審核業績。

代表董事會  
五龍電動車 (集團) 有限公司  
主席兼首席執行官  
曹忠

香港，二零一八年六月二十八日

於本公告日期，董事會成員包括執行董事曹忠先生 (主席兼首席執行官)、陳言平博士 (首席技術官)、盧永逸先生及謝能尹先生 (高級副總裁)；非執行董事黃國耀先生；以及獨立非執行董事陳育棠先生、費大雄先生、謝錦阜先生及徐京斌先生。

網址：<http://www.fdgev.com>