

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於僅屬概要，故並未包括對閣下而言可能屬重要的所有資料，且須與本文件全文一併閱讀，以確保其完整性。閣下在決定[編纂][編纂]前，應細閱本文件全文，包括構成本文件完整部分的附錄。任何投資均涉及風險。有關投資[編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定投資[編纂]前應細閱該節。

概覽

我們是中國領先的動力電池系統價值鏈賦能者，並在印度和美國開展業務。我們主要設計、製造及銷售電動汽車的定製電池系統，其次為儲能解決方案及電池管理系統(或BMS)。根據弗若斯特沙利文報告，於2022年，按出貨量計，我們是中國乘用純電動汽車(或BEV)的第三大動力電池系統供應商，市場份額為9.6%。於乘用純電動汽車市場中，按出貨量計算，我們是中國A00級乘用純電動汽車的最大動力電池系統供應商，根據弗若斯特沙利文報告，該分部佔2022年中國乘用純電動汽車總銷量的約26%。根據弗若斯特沙利文報告，至2023年6月30日，我們的電池系統已為中國超過100萬輛電動汽車提供動力，包括2022年中國約十分之一的純電動汽車和超過三分之一的A00級乘用純電動汽車。

我們持續受益於中國日益普及的電動汽車市場，同時在中國以外地區找到增長潛力龐大的市場。特別是，我們的業務已擴展至快速增長的印度及美國的非乘用純電動汽車(如公共汽車及卡車)、專用車輛、工程機械及海上應用。我們認為我們將繼續佔據龐大且快速增長的電動汽車市場的大部分份額。

業務模式

作為差異化解決方案提供商，我們為電動汽車價值鏈的上下游參與者帶來獨一無二的價值。對於我們的主要電動汽車OEM客戶而言，我們是具競爭力的定製動力電池系統一站式商店，應用廣泛全面的電芯產品，同時實現市場領先的安全性、成本和快速響應市場的標準。對電芯製造商，我們通過我們的產品開發及製造能力給予賦能，讓他們的電芯通過我們的動力電池系統銷售予廣大客戶。通過與電芯製造商合作，我們利用彼此的優勢和網絡。

產品

我們主要設計、製造及銷售定製產品，以滿足特定行業的要求及客戶需求。我們的產品以動力電池系統為主，另有少量中國及海外儲能解決方案及BMS等輔助產品。我們亦可根據客戶需要提供動力電池系統工程服務。

動力電池系統

我們為客戶提供全系列的定製電池系統解決方案。具體而言，我們為具有不同電池化學成份的各種電芯提供動力電池系統，包括磷酸鐵鋰(或LFP)及高比能量密度電芯，以及具有不同形狀的電池，包括圓柱及方形電芯。我們的動力電池系統廣泛應用於電動乘用、商用及其他電動汽車，包括BEV、插電式混合動力汽車(或PHEV)及混合動力汽車(或HEV)。

概 要

作為差異化解決方案提供商，我們努力探索各種不同的業務模式，旨在為不同的電動汽車價值鏈參與者帶來獨一無二的價值。我們開發了與其電動汽車相容的定製電池系統。根據有關安排，我們負責採購原材料，包括符合規定規格的電芯。另一方面，我們越來越多地與電動汽車OEM及電芯製造商客戶達成協議，彼等直接向電芯製造商採購電芯或由其自行提供，我們則負責採購其他非電芯材料。在較少情況下，我們亦根據需要與特定客戶建立電池組裝合作夥伴關係，我們的客戶將採購電芯及其他非電芯材料。此等安排讓我們的客戶直接採購電芯，減輕我們對電芯價格波動及保修責任的擔憂，並使我們能夠專注於開發定製動力電池系統的核心競爭力。有關兩個業務模式收益確認的進一步詳情，請參閱「財務資料－關鍵會計政策及估計－收益確認」一節。

其他產品

除我們的動力電池系統外，我們的產品組合亦包括輔助產品：

- **儲能解決方案。** 儲能解決方案是可再生能源發電解決方案中不可或缺的一部分。我們設計並製造一系列定製的鋰離子電池儲能產品，以滿足不同的商業、電網相關及住宅需求。我們的儲能解決方案可用於發電、輸電及配電過程中的電力儲能。其覆蓋廣泛應用的配套設備，包括大型太陽能或風力發電儲能、電網儲能、工業園區、商業樓宇及數據中心、儲能充電站、通信基站、備用電源及家用儲能。
- **BMS。** 除設計專有的BMS作為我們為客戶開發的電池系統的一部分外，我們亦按需要將BMS作為單獨產品售予若干客戶。我們的專有BMS為監察及控制複雜的電池系統提供完整的解決方案，以確保其在最佳性能下運行，同時安全地保持理想的運行狀況。

我們於往績記錄期間大幅增長。下表載列於所示期間按產品線劃分的財務明細及按業務模式劃分的動力電池系統財務明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
動力電池系統										
需要採購電芯 ⁽¹⁾	948,599	93.5	2,222,321	86.6	4,481,370	80.4	2,085,249	85.7	740,326	66.1
毋須採購電芯 ⁽²⁾	9,824	1.0	302,908	11.8	1,066,423	19.1	338,755	13.9	349,334	31.1
	958,423	94.5	2,525,229	98.4	5,547,793	99.5	2,424,004	99.6	1,089,660	97.2
其他 ⁽³⁾	56,123	5.5	41,432	1.6	26,579	0.5	10,701	0.4	31,961	2.8
總計	<u>1,014,546</u>	<u>100.0</u>	<u>2,566,661</u>	<u>100.0</u>	<u>5,574,372</u>	<u>100.0</u>	<u>2,434,705</u>	<u>100.0</u>	<u>1,121,621</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 在此業務模式下，我們負責採購原材料，包括電芯。

概 要

- (2) 在此業務模式下，我們的客戶負責採購或提供電芯及（在某些情況下）其他非電芯材料。
- (3) 主要包括來自工程服務、銷售儲能解決方案、電池管理系統及材料的收益。

工程、設計及開發

工程、設計及開發是我們的核心競爭力之一。我們已開發廣泛的專有技術，以定製具有市場領先的安全及成本標準的動力電池系統，包括(i)我們基於平台的工程及製造模式使我們能夠為具有不同化學成分及外形尺寸의各種電芯提供動力電池系統；(ii)我們的專有雙極型封裝結構技術（或BEST），可減輕熱失控傳播，並顯著提升高比能量密度電池系統的安全水平。根據弗若斯特沙利文報告，我們動力電池系統的熱失控傳播概率低於1%，遠低於約10%的行業平均水平；及(iii)我們的專有多功能一體化結構技術（或MUST），在動力電池系統中消除模組，並減少組件及連接，根據弗若斯特沙利文報告，與行業平均水平相比，成本大幅降低約10%。

製造

我們創造靈活、可擴展且具成本效益的製造流程，使我們能夠為動力電池系統實現更高的性能、安全標準及包裝效率，同時降低包裝成本。我們分別在中國及印度擁有五個及一個生產設施。我們的設施位處戰略地點，靠近選定的客戶，以便作出回應、提高生產效率並降低運輸成本。此外，我們的製造流程使我們能夠滿足客戶在數量、質量及交付時間方面的嚴格要求。憑藉我們靈活的技術平台，我們可實現六至九個月的定製週期，並利用我們的內部專有製造工藝及設備，可實現三至四個月的增產週期。根據弗若斯特沙利文報告，有關週期明顯短於行業平均約十二個月的定製週期及六至八個月的增產週期。

競爭優勢及業務策略

我們相信，以下優勢促使我們取得成功：(i)中國領先的動力電池系統供應商；(ii)行業領先的工程、設計及開發能力；(iii)與電動汽車價值鏈中的上下游參與者建立穩固的合作夥伴關係；及(iv)擁有經驗豐富且敬業的管理團隊和強大的投資者基礎。有關更多詳情，請參閱「業務－競爭優勢」一節。

我們計劃實施以下策略：(i)進一步提升我們的技術；(ii)擴大我們的製造能力；(iii)發展新關係並擴展我們的產品組合；及(iv)開發靈活的合作夥伴模式，以進一步鞏固我們對價值鏈合作夥伴的獨特主張。有關更多詳情，請參閱「業務－競爭優勢」一節。

客戶及供應商

我們採取以客戶為中心的戰略銷售及營銷方法。我們專注於維持及加強我們與主要客戶的關係，選擇該等客戶旨在盡量提高我們的商機。我們的銷售及營銷部門負責建立及維持與客戶的關係以及物色新商機。於往績記錄期間，我們所有銷售均透過直銷進行，且我們並無委聘任何分銷商銷售我們的產品。我們的主要客戶主要為知名電動汽車OEM。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，前五大客戶合共分別佔總收益的94.4%、96.4%、97.4%及90.6%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們的最大客戶分別佔總收益的54.2%、47.6%、46.0%及35.5%。

概 要

我們與供應商保持穩固的關係，以確保優質穩定的原材料及零部件來源。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們的前五大供應商（均為獨立第三方）合共分別佔採購總額的68.6%、60.7%、66.9%及52.5%，我們的最大供應商分別佔採購總額的32.2%、26.9%、24.8%及24.0%。

根據電芯合作夥伴的電池系統需求和客戶的指示，我們偶爾向客戶採購產品或將產品出售予我們的供應商。根據弗若斯特沙利文報告，客戶和供應商重疊的情況在行內很常見。我們認為有關安排符合我們的商業利益。於往績記錄期間，我們的前五大客戶之一亦為我們的供應商。此外，於往績記錄期間各期間的前五大供應商中，四名供應商亦為我們的客戶。有關進一步詳情，請參閱「業務－原材料及供應商－重疊客戶及供應商」一節。

歷史財務資料概要

下表載列我們於往績記錄期間的合併財務資料概要，並應與本文件附錄一的會計師報告（包括隨附附註）及本文件「財務資料」一節所載資料一併閱讀。

經選定綜合全面收益表概要

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
收益	1,014,546	100.0	2,566,661	100.0	5,574,372	100.0	2,434,705	100.0	1,121,621	100.0
收益成本	(942,015)	(92.9)	(2,333,567)	(90.9)	(5,117,248)	(91.8)	(2,243,496)	(92.1)	(928,621)	(82.8)
毛利	72,531	7.1	233,094	9.1	457,124	8.2	191,209	7.9	193,000	17.2
銷售及營銷開支	(24,435)	(2.4)	(61,544)	(2.4)	(91,284)	(1.6)	(41,156)	(1.7)	(34,784)	(3.1)
研發開支	(72,950)	(7.2)	(103,755)	(4.0)	(150,646)	(2.7)	(64,663)	(2.7)	(106,728)	(9.5)
行政開支	(60,809)	(6.0)	(88,344)	(3.4)	(96,434)	(1.7)	(43,785)	(1.8)	(53,256)	(4.7)
金融資產減值撥回/(虧損)淨額	19,181	1.9	1,429	0.1	707	0.0	(2,444)	(0.1)	(7,249)	(0.6)
其他收入	9,525	0.9	7,983	0.3	18,441	0.3	9,769	0.4	8,131	0.7
其他收益/(虧損)淨額	5,230	0.5	1,087	0.0	(16,989)	(0.3)	(7,746)	(0.3)	1,379	0.1
經營(虧損)/利潤	(51,727)	(5.1)	(10,050)	(0.4)	120,919	2.2	41,184	1.7	493	0.0
按公平值計入損益的 金融工具公平值變動	(2,090)	(0.2)	(11,403)	(0.4)	470	0.0	-	-	785	0.1
財務成本淨額	(35,116)	(3.5)	(43,430)	(1.7)	(10,515)	(0.2)	(7,987)	(0.3)	(3,266)	(0.3)
除所得稅前(虧損)/利潤	(88,933)	(8.8)	(64,883)	(2.5)	110,404	2.0	33,197	1.4	(1,988)	(0.2)
所得稅開支	(10)	(0.0)	(1,033)	(0.0)	(2,403)	(0.0)	(610)	(0.0)	(1,785)	(0.2)
年/期內(虧損)/利潤	(88,943)	(8.8)	(65,916)	(2.6)	108,001	1.9	32,587	1.3	(3,773)	(0.3)

收益由截至2022年6月30日止六個月的人民幣2,434.7百萬元減少53.9%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣1,121.6百萬元，主要是由於(i)在2022年下半年（特別是2022年第四季度），因預期政府補助政策變動將於2023年生效，中國電動汽車市場需求異常旺盛，其後導致客戶需求於2023年上半年相對較低；(ii)我們的一名主要客戶減少向我們發出的採購訂單，原因是其業務策略調整為更多專注於新A0級BEV乘用車市場；及(iii)來自無需採購電芯的動力電池系統（其平均單價遠低於需要採購電芯的動力電池系統）的銷售額貢獻增加，惟部分被2023年上半年，印度對電動汽車的市

概 要

場需求增加所抵銷。收益由截至2021年12月31日止年度的人民幣2,566.7百萬元大幅增加117.2%至截至2022年12月31日止年度的人民幣5,574.4百萬元。該大幅增加主要歸因於2022年電動汽車市場的增長，導致動力電池系統的銷售額增長，而部分被儲能解決方案及電池管理系統的銷售減少抵銷。收益由截至2020年12月31日止年度的人民幣1,014.5百萬元大幅增加153.0%至截至2021年12月31日止年度的人民幣2,566.7百萬元。該大幅增加乃因從COVID-19疫情復甦後，中國市場對電動汽車的需求再現。

毛利率由截至2022年6月30日止六個月的7.9%增加至截至2023年6月30日止六個月的17.2%。該增加主要歸因於毛利率較高的無需採購電芯的動力電池系統的銷售收入貢獻增加。毛利率由截至2021年12月31日止年度的9.1%下降至截至2022年12月31日止年度的8.2%。該減少主要是由於原材料價格上漲，因此我們於2022年提高了動力電池系統的售價。毛利率由截至2020年12月31日止年度的7.1%上升至截至2021年12月31日止年度的9.1%，此上升主要歸因於毛利率較高的無需採購電芯的動力電池系統的銷售收入貢獻增加。

非國際財務報告準則計量

為了補充我們按照國際財務報告準則呈列的綜合損益表，我們還使用調整後的未計利息、稅項、折舊及攤銷前的利潤作為非國際財務報告準則計量，該計量不是根據國際財務報告準則要求或按照國際財務報告準則呈現。我們認為，這種非國際財務報告準則計量通過消除若干項目的潛在影響，有助於對不同時期的運營績效進行比較。我們認為，這一計量為投資者和其他人提供了有用的信息，幫助他們理解和評估我們的綜合損益表，與幫助我們的管理層相同。然而，我們提出的調整後未計利息、稅項、折舊及攤銷前的利潤（非國際財務報告準則計量）可能無法與其他公司呈現的類似項目計量相比較。使用此非國際財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，閣下不應將其與根據國際財務報告準則報告的綜合損益表或財務狀況的分析分開考慮，也不應將其視為其分析的替代品。

我們將調整後損益淨額（非國際財務報告準則計量）定義為當期損益加回以股份為基礎的薪酬開支及[編纂]開支，因為其性質上與我們的相關業務運營無關。我們將調整後的未計利息、稅項、折舊及攤銷前的利潤（非國際財務報告準則計量）定義為加回以股份為基礎的薪酬開支、[編纂]開支、融資成本淨額、所得稅開支、折舊及攤銷期間的損益。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審核)	2023年 人民幣千元
年／期內(虧損)／利潤	(88,943)	(65,916)	108,001	32,587	(3,773)
加：					
以股份為基礎的薪酬開支	23,638	13,309	3,428	2,129	5,912
[編纂]開支	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整淨(虧損)／利潤	<u>(65,305)</u>	<u>(43,413)</u>	<u>128,870</u>	<u>42,386</u>	<u>12,099</u>
經調整淨(虧損)／利潤	(65,305)	(43,413)	128,870	42,386	12,099
加：					
融資成本淨額	35,116	43,430	10,985	7,987	3,266
所得稅開支	10	1,033	2,403	610	1,785
折舊及攤銷	37,114	35,453	52,107	23,731	32,266
調整後的未計利息、稅項、折舊及攤銷前的利潤 (非國際財務報告準則計量)	<u>6,935</u>	<u>36,503</u>	<u>194,365</u>	<u>74,714</u>	<u>49,416</u>
未計利息、稅項、折舊及攤銷前的利潤率 (非國際財務報告準則計量)(%)	0.7	1.4	3.5	3.1	4.4

概 要

經選定綜合財務狀況表數據概要

	截至12月31日			截至2023年
	2020年	2021年	2022年	6月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產總值	122,165	179,762	238,443	276,819
流動資產總值	847,477	1,697,920	3,267,219	2,763,600
資產總值	969,642	1,877,682	3,505,662	3,040,419
(虧絀)／權益總值	(210,945)	239,558	445,555	445,660
非流動負債總額	79,558	128,892	195,379	181,765
流動負債總額	1,101,029	1,509,232	2,864,728	2,412,994
流動(負債)／資產淨值	(253,552)	188,688	402,491	350,606
負債總額	1,180,587	1,638,124	3,060,107	2,594,759

我們截至2020年12月31日的流動負債淨額為人民幣253.6百萬元，而截至2021年12月31日的流動資產淨值為人民幣188.7百萬元。該變動主要是由於發行優先股所得款項。我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣188.7百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣402.5百萬元，主要由於2022年我們的銷售額及業務規模增長。我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣402.5百萬元減少至截至2023年6月30日的人民幣350.6百萬元，主要由於2023年上半年客戶需求相對較低導致貿易應收款項減少，部分被貿易及其他應付款項減少所抵銷。

經選定綜合現金流量數據概要

	截至12月31日止年度			截至2023年
	2020年	2021年	2022年	6月30日
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	止六個月
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
經營活動所得／(所用) 現金淨額	21,884	13,267	415,727	(143,726)
投資活動所用現金淨額	(14,593)	(64,915)	(581,587)	(6,695)
融資活動所得現金淨額	7,687	429,786	124,367	269,389
現金及現金等價物增加／(減少) 淨額	14,978	378,138	(41,493)	118,968
財政年度／期間初現金及現金等價物	69,590	81,640	460,787	450,578
現金及現金等價物的匯率變動影響	(2,928)	1,009	31,284	14,374
年／期末現金及現金等價物	81,640	460,787	450,578	583,920

概 要

截至2023年6月30日止六個月，我們錄得來自經營活動的現金流出，而截至2021年、2022年及2023年12月31日止年度各年，我們錄得來自經營活動的現金流入。截至2023年6月30日止六個月，經營活動所用現金淨額為人民幣143.7百萬元，主要是由於(i)貿易應收款項的具追索權保理安排增加，有關款項於融資活動中入賬，而並非經營活動；及(ii)貿易應付款項減少，此與我們的業務活動趨勢一致。

主要財務比率

下表載列截至所示日期或期間的主要財務比率：

	截至12月31日／截至該日止年度			截至2023年 6月30日／ 截至該日 止六個月
	2020年	2021年	2022年	
流動比率 ⁽¹⁾	0.8倍	1.1倍	1.1倍	1.1倍
速動比率 ⁽²⁾	0.5倍	1.0倍	0.9倍	0.9倍
資產回報率 ⁽³⁾ (%)	(9.2)	(3.5)	3.1	不適用 ⁽⁶⁾
股本回報率 ⁽⁴⁾ (%)	不適用	(27.5)	24.2	不適用 ⁽⁶⁾
毛利率 ⁽⁵⁾ (%)	7.1	9.1	8.2	17.2

附註：

- (1) 流動比率按截至所示日期的流動資產總值除以流動負債總額計算得出。
- (2) 速動比率按截至所示日期的流動資產總值減存貨除以流動負債總額計算得出。
- (3) 資產回報率按期間溢利除以截至所示日期的總資產再乘以100%計算得出。
- (4) 股本回報率乃按期間溢利除以截至所示日期的總權益再乘以100%計算得出。股本回報率因我們於2020年錄得虧損及負資產，故不適用於2020年及2021年。
- (5) 毛利率按期間毛利除以總收益再乘以100%計算得出。
- (6) 由於中期數字與年度數字不可比較，故中期數字並無意義。

我們的[編纂]前投資者

為獲得本公司發展所需的資金及不斷優化企業管治結構，本公司自成立以來已進行一系列股權融資，以向本集團引入新股東及[編纂]前投資者。我們的[編纂]前投資者包括專業投資公司或專業基金及價值鏈公司。有關進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構－[編纂]前投資」一節。

概 要

競爭

我們面對各行各業參與者（包括獨立動力電池系統提供商、電動汽車OEM的聯屬動力電池系統提供商及電芯製造商的聯屬動力電池系統提供商以及市場新參與者）的競爭。此外，我們的關鍵零部件的客戶或供應商可能垂直整合價值鏈，並開始與我們進行競爭。然而，我們的主要競爭優勢包括(i)與下游電動汽車OEM及電芯供應商的穩固合作夥伴關係；(ii)行業領先的工程、設計及開發能力；(iii)能夠憑藉市場領先的安全標準、成本及面市時機開發、製造和銷售定製的動力電池系統；及(iv)靈活及可擴展的內部製造流程。此外，根據弗若斯特沙利文報告，動力電池系統行業存在相對較高的准入壁壘，包括價值鏈管理、產品、人力資本及資本壁壘。

風險因素

我們的業務面臨我們在營運中涉及的若干風險，包括但不限於與我們的業務及行業有關的風險、與在中國開展業務有關的風險以及與[編纂]有關的風險。我們面對的若干主要風險包括(i)電動汽車的市場需求；(ii)客戶集中度及供應商集中度；(iii)我們維持現有客戶及獲取新客戶的能力；(iv)我們管理業務增長及流動性問題的能力；(v)我們產品的性能及競爭優勢；及(vi)我們在製造中所使用原材料穩定及充足的市場供應。

由於不同的投資者對確定風險重要性可能有不同的解釋及標準，因此閣下應仔細考慮本文件所載的所有資料，包括「風險因素」一節中所述風險及不確定性。

近期發展及概無重大不利變動

於截至2023年10月31日止四個月，我們生產了127,752台動力電池系統，而截至2023年10月31日，我們手頭擁有合共129個新動力電池系統項目的強大項目管線。特別是，我們已加強並將繼續加強與主要客戶的合作關係。例如，寧德時代自2021年起選擇我們為其指定汽車OEM客戶提供圓柱電芯的電池系統及技術，並於2023年進一步聘請我們開發方形電芯的動力電池系統。另一名傳統上就電動公交車聘用我們的主要客戶於2023年選擇我們開發乘用電動汽車的電池系統。我們亦於2023年下半年擴大客戶群，納入其中一家中國最大國有電動汽車OEM。此外，我們已經並將繼續在製造擴展及升級方面作出重大投資。我們的新合肥工廠二期已於2023年第四季度開始試運，預期於2024年第一季度全面運營。

董事已確認，自2023年6月30日起及直至本文件日期，我們的財務或交易狀況或前景並無重大不利變動，亦無發生任何事件會對本文件附錄一會計師報告載述我們的綜合財務報表所示資料產生重大不利影響。

股息

於往績記錄期間，我們並無派付或宣派任何股息。根據組織章程細則及開曼公司法的規定，我們可通過股東大會宣派股息，除非從溢利或股份溢價賬中宣派，否則不得宣派股息，且股息不得超過董事會建議的金額。然而，任何股息宣派均受我們的經營業績、營運資金及現金狀況、未來業務及盈利、資本要求、合約限制（如有）以及董事可能不時認為相關的任何其他因素所規限。此外，任何股息的宣派及派付以及股息

概 要

金額均須遵守(i)組織章程細則；及(ii)開曼公司法的條文所規限。任何未來股息的宣派及派付將由我們的董事酌情決定，並可能需要我們的股東批准。有關股息政策的更多資料，請參閱「財務資料－股息」一節。

[編纂]

以下統計數據是基於[編纂]股[編纂]於[編纂]發行的假設：

	根據指示性 [編纂]的下限 每股[編纂] [編纂]港元計算	根據指示性 [編纂]的上限 每股[編纂] [編纂]港元計算
股份[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) [編纂]乃基於假設[編纂]未獲行使的情況下緊隨[編纂]完成後將發行的[編纂]股股份計算。
- (2) 未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值乃經本文件附錄二A部分所述調整後按緊隨[編纂]完成後將予發行的[編纂]股股份計算。

[編纂]開支

根據指示性[編纂]每股股份[編纂]港元的[編纂]，與[編纂]有關的估計[編纂]開支總額約為人民幣[編纂]萬元，佔[編纂][編纂]總額約[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元）的[編纂]%（假設[編纂]未獲行使）。於往績記錄期間，我們產生[編纂]開支人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元自我們的綜合全面收益表中扣除，而人民幣[編纂]元於我們的綜合資產負債表中確認為其他非流動資產，並將於[編纂]後入賬列作權益扣減。於往績記錄期間後，我們預期將產生額外的[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元預期將自我們的綜合全面收益表中扣除，而人民幣[編纂]元預期將於[編纂]後入賬列作權益扣減。估計[編纂]開支約人民幣[編纂]元包括：(i)[編纂]開支（包括但不限於[編纂]及費用）約人民幣[編纂]元；及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元，包括法律顧問及會計師的費用及開支約人民幣[編纂]元，以及其他費用及開支約人民幣[編纂]元。上述[編纂]開支為我們最近期可行估計，僅供參考，實際金額可能有所不同。

概 要

[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂][編纂]港元（即本文件所述[編纂]的[編纂]），經扣除[編纂]費用及[編纂]以及我們就[編纂]應付的估計開支，並假設[編纂]未獲行使，我們估計[編纂][編纂]將約為[編纂]港元。根據我們的策略，我們擬按下文所載用途及金額使用[編纂]：

- 約[編纂]%或約[編纂]港元將用於持續開發我們的技術；
- 約[編纂]%或約[編纂]港元將用於將我們的年總產能由截至2022年12月31日的0.8百萬單位擴大至2025年底的約1.9百萬單位；及
- 約[編纂]%或約[編纂]港元將用作營運資金及一般企業用途。

倘[編纂]定於高於或低於估計[編纂]的[編纂]水平，則上述[編纂]的分配將按比例調整。進一步詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」一節。

[編纂]