

香港聯合交易所有限公司及證券及期貨事務監察委員會對本聆訊後資料集的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本聆訊後資料集全部或任何部分內容而產生或依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

Chery Automobile Co., Ltd. 奇瑞汽車股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的聆訊後資料集

警告

本聆訊後資料集乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資料予香港公眾人士。

本聆訊後資料集為草擬本，其內所載資料並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向奇瑞汽車股份有限公司(「本公司」)、本公司的聯席保薦人、整體協調人、顧問及包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的。投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其任何補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、本公司的各保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法管轄區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其任何補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在實際最終的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本文件並非最終的上市文件，本公司可能不時根據聯交所證券上市規則作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法管轄區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通告、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不得被視為誘導認購或購買任何證券，且並無誘導意圖；
- (g) 本公司或本公司的任何聯屬公司、顧問或包銷商概無於任何司法管轄區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券並非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的登載或本文件所載任何資料的發佈可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

於本公司招股章程根據香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例送呈香港公司註冊處處長登記前，不會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適時向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據於香港公司註冊處處長登記的本公司招股章程作出投資決定。該文件的文本將於發售期內向公眾刊發。

重 要 提 示

重要提示：如閣下對本文件的任何內容有任何疑問，閣下應尋求獨立專業意見。

Chery Automobile Co., Ltd.

奇瑞汽車股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]項下[編纂]數目：[編纂]股H股（視乎[編纂]
行使與否而定）

[編纂]數目：[編纂]股H股（可予重新分配）

[編纂]數目：[編纂]股H股（可予重新分配並視乎[編
纂]行使與否而定）

最高[編纂]：每股H股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣
金、0.0027%證監會交易徵費、
0.00015%會財局交易徵費及
0.00565%香港聯交所交易費
（須於申請時以港元繳足，
多繳股款可予退還）

面值：每股H股人民幣1.00元

[編纂]：[編纂]

聯席保薦人、[編纂]

CICC

HTSC

GFSHK

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司以及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件副本連同本文件附錄七「送呈公司註冊處處長及展示文件」一節所指定文件，[已]根據香港法例第32章公司（清盤及雜項條文）條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂]（代表[編纂]）與我們於[編纂]通過協議釐定。[編纂]預期為[編纂]或前後（香港時間），且無論如何不遲於[編纂]。[編纂]將不會高於每股[編纂][編纂]港元，且現時預期將不會低於每股[編纂][編纂]港元，惟另行公佈者則作別論。倘因任何理由，[編纂]（代表[編纂]）及我們未能於[編纂]中午十二時正（香港時間）協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並將告失效。[編纂]申請人須於申請時（視乎申請渠道而定）支付每股[編纂]的最高[編纂][編纂]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費，倘最終釐定的[編纂]低於[編纂]港元，多繳股款可予退款。

於作出[編纂]決定前，有意[編纂]務請仔細考慮本文件所載的所有資料，尤其是「風險因素」所載的風險因素。倘某些理由在[編纂]上午八時正之前發生，[編纂]（代表[編纂]）可終止[編纂]於[編纂]項下的責任。該等理由載於本文件「[編纂]—[編纂]安排—[編纂]—[編纂]—終止理由」。務請閣下參閱該節以獲取進一步詳情。

[編纂]不曾亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，亦不得於美國境內或向美國或為美籍人士（定義見S規例）或為其利益提呈發售、出售、質押或轉讓，惟根據美國證券法的登記規定獲豁免或毋須遵守其登記規定的交易除外。[編纂]根據S規例於美國境外通過離岸交易向非美籍人士提呈發售及出售。

[編纂]

[編纂]

重 要 提 示

[編 纂]

重 要 提 示

[編 纂]

預期時間表

[編纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

目 錄

致有意[編纂]重要通知

我們僅就[編纂]及[編纂]刊發本文件，除因[編纂]的[編纂]外，本文件不構成出售任何證券的[編纂]或購買任何證券的[編纂]邀請。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或任何其他情況下認購或購買任何證券的[編纂]或[編纂]邀請。我們並未採取任何行動以允許在香港以外任何司法管轄區[編纂][編纂]或派發本文件。在其他司法管轄區派發本文件和[編纂]及出售[編纂]須受限制，除非根據該等司法管轄區適用的證券法向有關證券監管機構登記或獲其准許或豁免，否則不得進行上述活動。

閣下應僅依賴本文件所載的資料作出[編纂]決定。[編纂]僅基於本文件所載的資料及所作聲明進行。我們並未授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載的資料。對於並非載於本文件的任何資料或聲明，閣下不應視為已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]、任何[編纂]、我們及彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理或代表或參與[編纂]的任何其他各方授權，而加以依賴。

頁次

預期時間表	i
目錄	v
概要	1
釋義	25
技術詞彙表	39
前瞻性陳述	42
風險因素	44
豁免嚴格遵守上市規則	84
有關本文件及[編纂]的資料	92

目 錄

董事、監事及參與[編纂]的各方	96
公司資料.....	103
行業概覽.....	105
監管概覽.....	129
歷史、發展及公司架構	182
業務	207
與單一最大股東的關係	306
持續關連交易	313
董事、監事及高級管理層.....	323
主要股東.....	351
股本	354
財務資料.....	357
未來計劃及[編纂].....	418
[編纂].....	422
[編纂]的架構	434
如何申請[編纂]	444
附錄一 — 會計師報告.....	I-1
附錄二 — 未經審計[編纂]財務資料.....	II-1
附錄三 — 稅項及外匯.....	III-1
附錄四 — 主要法律及監管條文概要	IV-1
附錄五 — 公司章程概要.....	V-1
附錄六 — 法定及一般資料.....	VI-1
附錄七 — 送呈公司註冊處處長及展示文件.....	VII-1

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節為概要，故並未載有對閣下可能重要的所有資料，並應與本文件全文一併閱讀，以保證其完整性。於閣下決定[編纂]於[編纂]前，閣下應閱讀整份文件。任何投資均存在相關風險。[編纂][編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下於決定[編纂][編纂]前，應細閱該節。

概覽

我們是誰

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，滿足國內外市場用戶的不同及不斷變化的需求和喜好。自1997年成立以來，我們致力於引領行業創新和深耕國際市場，為全球用戶提供高品質的乘用車。根據弗若斯特沙利文的資料，以2024年的全球乘用車銷量計算，我們是中國第二大自主品牌乘用車公司和全球第十一大乘用車公司。

下圖為我們的業務成就亮點：



概 要

附註：

- (1) 截至2024年12月31日止年度。
- (2) 根據弗若斯特沙利文的資料，以2024年銷量（不包括中國企業從海外收購的品牌的銷量，僅用於比較中國自主品牌的銷量）計算（下同）。
- (3) 截至最後實際可行日期。
- (4) 根據同一資料來源，以2003年至2024年中國自主品牌的出口量（不包括中國企業從海外收購的品牌的出口量，僅用於比較中國自主品牌的出口量）計算（下同）。
- (5) 根據同一資料來源，以2024年的全球前二十大乘用車公司的銷量計算。
- (6) 以2023年至2024年的銷量計算。
- (7) 由2023年至2024年。

我們的業務和銷售業績

根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，我們是全球前二十大乘用車公司中唯一一家新能源汽車銷量、燃油車銷量、中國市場銷量及海外市場銷量較2023年均增長超過25.0%的乘用車公司。根據同一資料來源，於2024年，我們的乘用車銷量較2023年增長49.4%，增速位居全球前二十大乘用車公司之首。我們不斷推出受市場歡迎的車型。於2024年，我們有八款車型的平均月銷量超過10,000輛。我們在中國及海外市場取得成功。

- **國內市場。**憑藉領先業界的技術、多元化的產品組合、強大的品牌價值及龐大的銷售及分銷網絡，我們的業務規模及銷售收入實現迅速增長，市場份額不斷擴大。於2024年，我們在中國的乘用車銷量較2023年增長56.0%，而新能源汽車銷量較2023年增長277.3%。根據同一資料來源，於2024年，我們的燃油車和新能源汽車於中國銷量的增速在中國前十大乘用車公司中均排名第一。我們相信，我們可持續依託高效安全的產品和前沿智能的科技創新能力支撐業績增長。
- **海外市場。**2001年，我們出口了第一輛汽車。自此之後歷經24年，截至最後實際可行日期，我們的乘用車已銷往100多個國家和地區，全球累計銷量超過1,300萬輛。憑藉先發優勢，我們以多樣化的品牌佈局、多層次的銷售網絡、強大的供應鏈部署、本地化的研發能力和良好的用戶口碑在海外市場取得成功。所有該等因素使我們的乘用車在海外市場廣受歡迎，並在全

概 要

球燃油車市場下行中實現逆勢增長。根據弗若斯特沙利文的資料，自2003年以來，我們連續22年位居中國自主品牌乘用車公司乘用車出口量第一。此外，我們在多個主要乘用車市場的銷量中名列前茅。例如，根據同一資料來源，於2024年，我們分別在歐洲、南美和中東及北非地區銷量位列中國自主品牌乘用車公司第一，以及在北美及亞洲（中國除外）銷量位列中國自主品牌乘用車公司第二⁽¹⁾。

我們的品牌和產品

我們的五大品牌為奇瑞、捷途、星途、iCAR和智界，每個主要品牌都有獨特的定位、出行風格和審美認知，滿足不同客戶需求，並覆蓋各具顯著增長潛力的細分賽道。於往績記錄期間，來自我們五大品牌的收入分別佔2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月總收入的89.1%、92.7%、91.5%及90.3%。

奇瑞 — 打造大眾汽車品牌



作為我們的主品牌，奇瑞面向大眾和家庭用戶，打造安全舒適、質量過硬的一線品牌。根據弗若斯特沙利文的資料，奇瑞是中國最早突破百萬輛銷量的自主乘用車品牌。截至最後實際可行日期，我們已累計銷售超過1,000萬輛奇瑞品牌汽車。

- 奇瑞品牌包括瑞虎、艾瑞澤及風雲等核心序列與面向海外市場的OMODA及JAECOO品牌。主要車型包括瑞虎8、瑞虎7、瑞虎5x、艾瑞澤8、OMODA 5和風雲T9，而其中前五款車型於2024年平均月銷量超過10,000輛及風雲T9於同年的銷量亦錄得強勁增長。尤其是，根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，瑞虎8在全球及中國燃油車市場，中國自主品牌乘用車公司中銷量分別排名第一及第三。

附註：

1 此排名不包括中國企業自國外收購的品牌的銷量，僅比較中國自主品牌在相關本地市場的銷量（下同）。

概 要

- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出813.1千輛、1,141.2千輛及1,523.3千輛奇瑞品牌汽車，複合年增長率為36.9%。截至2025年3月31日止三個月，我們售出358.7千輛奇瑞品牌汽車。

捷途 — 打造越野旅行汽車品牌



捷途面向熱衷於家庭旅行及戶外越野等用戶群體。捷途品牌自2018年首款車型推出至2024年1月，快速達成100萬輛銷量的里程碑。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，捷途X70銷量在全球所有B級SUV車型中排名第四。
- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出164.7千輛、285.3千輛及533.7千輛捷途品牌汽車，複合年增長率為80.0%。截至2025年3月31日止三個月，我們售出148.0千輛捷途品牌汽車。

星途 — 打造科技豪華的汽車品牌



星途面向追求性能、沉穩雅致的用戶群體，為用戶帶來暢享精緻的出行體驗。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，星途品牌主力車型星紀元ET (增程式電動汽車版) 搭載了首款獲得中國汽車技術研究中心(CATARC)「Premium Drive高品質增程」技術驗證的增程動力系統。
- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出47.1千輛、109.5千輛及135.8千輛星途品牌汽車，複合年增長率為69.7%。根據同一資料來源，於2024年，星途品牌汽車的出口量在中國高端自主品牌中排名第一。截至2025年3月31日止三個月，我們售出22.0千輛星途品牌汽車。

iCAR — 打造最懂年輕人的汽車品牌



概 要

iCAR面向熱衷科技和崇尚自由的Z世代客戶，為用戶帶來前沿智趣的出行體驗。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，iCAR 03在中國A級純電SUV中銷量排名第五。我們於2024年12月推出iCAR V23。根據同一資料來源，2025年1月，iCAR V23在中國純電SUV銷量中排名第七。
- 於2024年，iCAR品牌汽車的銷量為64.5千輛，根據同一資料來源，在中國自主品牌A級純電SUV銷量中排名第四。自iCAR 03 (iCAR旗下首款車型) 在2023年底預售上線以來，我們於2023年售出約1千輛iCAR品牌汽車。截至2025年3月31日止三個月，我們售出18.4千輛iCAR品牌汽車。

智界 — 打造卓越智能的新能源汽車品牌

L U X E E D

智界面向追求智能化、高性能與創新性的用戶群體，為用戶帶來創新引領和科技出行的駕駛體驗。

- 截至最後實際可行日期，我們已推出兩款智界品牌車型，即智能轎車S7及智能轎跑SUV R7。根據弗若斯特沙利文的資料，R7於2025年1月在中國市場純電中大型SUV銷量中排名第一。
- 於2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們分別售出38.5千輛及33.0千輛智界品牌汽車。

我們的ESG舉措

我們秉持「In somewhere, For somewhere」理念，致力於為全球用戶提供綠色產品，為社會貢獻持續發展的價值。

- **可持續發展**。我們全面啟動全價值鏈降碳管理。於2024年，我們的能源消耗中可再生能源佔比17%，較2023年提升9.4個百分點。同年，我們的電力使用總量中可再生電力佔比約30%，較2023年提升15.3個百分點。

概 要

- **綠色運營。**我們有五座中國生產工廠獲得國家級「綠色工廠」認證。2024年全年，我們發佈了十款全新車型，其中九款為新能源車型，以持續提升新能源汽車在我們產品矩陣中的比例。

我們的ESG發展理念獲得了廣泛認可。我們入選《財富》發佈的「2024年中國ESG影響力榜」，還獲評工信部「綠色供應鏈管理企業」，並於2024年獲得中國汽車工業協會授予的「可持續發展實踐優秀案例」。

我們的競爭優勢

我們認為，我們的成功有賴於以下競爭優勢：

- 卓越的產品及多樣化的品牌矩陣，持續實現品牌向上攀升；
- 強大的研發能力支撐全面技術專業知識，實現未來技術突破；
- 全球化能力最突出的中國乘用車企業，持續推動市場向海外拓展；
- 協同創新的產業生態圈，賦能產業向高端聚焦；及
- 能力突出的管理團隊和高效的組織架構，為企業成功作出貢獻。

我們的戰略

我們致力於成為創新驅動、全球信賴的智能出行生態參與者。為實現這一目標，我們擬堅定不移地實施以下戰略，不斷提升企業價值，積極履行環境和社會責任，在全球範圍內提高我們的品牌知名度：

- 進一步拓寬產品序列、銳化產品定位，持續深化品牌向上；
- 大力投入新技術研發，進一步突出「科技奇瑞」優勢；
- 持續加強乘用車的電動化及智能化，擁抱全球出行變革浪潮；及
- 實施全球化戰略，繼續鞏固和擴大出海優勢。

概 要

我們的產品

乘用車

於往績記錄期間，我們銷售的乘用車主要分為兩個產品類別，即轎車及SUV，有多種動力系統可供選擇，面向大眾、中高端和豪華細分市場，以滿足客戶獨特且不斷變化的需求和偏好。下表載列截至最後實際可行日期，我們五大品牌下可供銷售的主要產品序列的市場定位、產品類別、動力系統選項及製造商建議零售價範圍：

	市場定位 ⁽¹⁾	產品類別	動力系統	中國製造商 建議零售價範圍 ⁽³⁾ (人民幣元)
奇瑞				
— 瑞虎序列.....	大眾型及中高端	SUV	燃油／插電式混合動力	57,900 – 203,900
— 艾瑞澤序列....	大眾型及中高端	轎車	燃油	59,900 – 148,900
— 風雲序列.....	中高端	轎車／SUV	插電式混合動力	99,900 – 229,900
— OMODA及 JAECOO	— ⁽²⁾	SUV	燃油／插電式混合動力／ 純電動	— ⁽²⁾
捷途				
— 捷途序列.....	中高端	SUV	燃油	93,900-191,900
— 山海序列.....	中高端	SUV	插電式混合動力	123,900-234,900
星途				
— 星途序列.....	中高端	SUV	燃油／插電式混合動力	109,900-233,900
— 星紀元序列....	中高端及豪華	轎車／SUV	增程式電動／ 純電動	152,800-319,800
iCAR				
— iCAR 03	中高端	SUV	純電動	109,800-169,800
— iCAR V23	中高端	SUV	純電動	99,800-149,800
智界				
— S7	中高端及豪華	轎車	純電動	229,800 – 329,800
— R7	中高端及豪華	轎跑SUV	增程式電動／ 純電動	249,800 – 339,800

概 要

附註：

1. 根據弗若斯特沙利文的資料，中國乘用車市場按售價主要可劃分為三個市場分類，即(i)大眾市場分類（人民幣80,000元以下）、(ii)中高端市場分類（人民幣80,000元至人民幣300,000元）及(iii)豪華市場分類（人民幣300,000元以上）。
2. OMODA及JAECOO主要針對海外市場，市場定位為中高端。
3. 我們定期在我們的網站發佈製造商建議零售價。我們汽車的零售價在不同的市場各有差異。

汽車組件及零部件

除銷售乘用車外，我們(i)還主要向第三方汽車製造商銷售發動機、變速箱和汽車組件及零部件；及(ii)與售後服務相關的零部件。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們銷售汽車組件及零部件所得收入分別為人民幣8,675百萬元、人民幣8,904百萬元、人民幣15,864百萬元、人民幣2,936百萬元及人民幣5,743百萬元，分別佔同期總收入的9.4%、5.5%、5.9%、5.3%及8.4%。

我們的技術實力

技術實力是我們汽車開發的核心，亦是我們迄今為止取得成功的關鍵。多年來，我們建立了全方位技術堆棧，包括(i)鯤鵬動力（我們的動力總成系統）；(ii)火星架構（我們的汽車開發平台）；(iii)雄獅智艙（我們的智能座艙系統）；及(iv)我們的輔助駕駛系統。

鯤鵬動力 – 我們的動力總成系統

鯤鵬動力涵蓋發動機、變速箱、電驅動及電池安全系統四大核心技術。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國汽車行業發動機及變速箱系統開發和製造的領跑者。憑藉業內領先的燃油和混合動力總成技術，我們的專用動力系統在能效、續航里程和加速性能方面帶來駕駛體驗。截至最後實際可行日期，我們的八款燃油發動機及我們的混合動力發動機及電混DHT被《中國汽車報》主辦的《汽車與運動》雜誌評為「中國心」十佳。

火星架構 – 我們的汽車開發平台

火星架構主要包括兩項核心技術 – 汽車平台及E/E架構，是一個用於設計、開發和製造汽車的平台。得益於模塊化硬件和跨平台軟件，火星架構使我們能夠實現研發成本效益，降低開發風險，加快推出適用於不同平台車型的可靠的新產品。

概 要

雄獅智艙

雄獅操作系統是我們的智能座艙系統，旨在透過提供更安全、更舒適的駕駛環境和智能艙內功能，提升駕駛員和乘客的艙內體驗。雄獅操作系統採用我們自研的操作系統和應用軟件，可依個人用戶喜好進行定制。此外，雄獅操作系統採用模組化設計，只需進行極少的重新配置，即可適用於我們的各種車型。

我們的輔助駕駛系統

我們為乘用車提供輔助駕駛系統。我們的車型配備我們的輔助駕駛系統，符合中國及歐盟的主動安全法規，且被多個評測項目或系統（包括ENCAP、ANCAP、CNCAP、IVISTA及C-ICAP）評為五星級或卓越級，且很好地適應中國及海外市場的不同路況及複雜場景。

銷售及營銷

我們的銷售網絡

我們主要通過中國和海外市場的經銷商網絡銷售乘用車。我們的經銷商在中國主要城市及海外國家和地區均設有策略性據點，以推廣及銷售我們的汽車。多年來，我們在全球建立了廣泛的經銷商網絡。截至2025年3月31日，我們在中國有3,663個經銷商網點，覆蓋逾310個城市，在海外有2,958個經銷商網點，遍及亞洲（中國除外）、歐洲、非洲、大洋洲和美洲。請參閱本文件「業務－銷售及營銷－我們的銷售網絡」。

定價

考慮到市場成熟度、滲透率、購買能力、競爭格局及產品成本等因素，我們的定價政策因國家和地區而異。我們向經銷商提供市場指導價，供其參考。我們通常會在車型的不同開發階段（包括開發之初、開發完成時和正式發佈之前）審查我們的定價模型。此外，我們會根據當前市況不時審查和調整市場指導價格。

客戶及供應商

我們的客戶

於往績記錄期間，我們通過經銷商在國內及海外市場銷售大部分乘用車，另外，我們向海外OEM、海外合營企業及貿易公司在同期內進行銷售。我們擁有廣泛的客戶群，我們認為我們不存在重大客戶集中風險。於往績記錄期間內各期，來自前五大客

概 要

戶的收入為人民幣16,035百萬元、人民幣23,799百萬元、人民幣41,698百萬元及人民幣12,989百萬元，分別佔於2022年、2023年、2024年及截至2025年3月31日止三個月總收入的17.3%、14.6%、15.4%及19.0%。我們通常以銀行轉賬方式或銀行承兌票據與前五大客戶結算。請參閱本文件「業務－客戶」。

我們的供應商

我們為乘用車採購各種原材料，主要包括鋼製品、座椅、輪胎、電池組及電子元件。我們亦委聘海外合同製造商將我們的KD套件組裝成乘用車，以供在海外市場銷售。本地化及穩定的供應鏈是我們汽車生產的重點。基於供應商的價格、質量、產能、財務狀況、交貨計劃、業務規模及聲譽等因素，我們非常謹慎地選擇供應商。於2022年、2023年、2024年及截至2025年3月31日止三個月，於往績記錄期間內各期，我們自前五大供應商的原材料採購金額分別為人民幣12,096百萬元、人民幣20,503百萬元、人民幣28,672百萬元及人民幣8,903百萬元，分別佔我們同期原材料採購總額的15.8%、16.9%、14.4%及17.1%。我們通常以銀行轉賬方式或銀行承兌票據與前五大供應商結算付款。請參閱本文件「業務－供應商」。

競爭

全球及中國乘用車市場競爭激烈，主要受以下因素推動：(i)開發能夠滿足客戶多樣化及不斷變化的需求的產品；(ii)電動化及智能化方面的技術創新；(iii)強大的品牌資產；(iv)擁有強大的本地化供應鏈的高效生產能力；及(v)廣泛佈局、因地制宜的銷售網絡及售後服務。新能源汽車市場競爭於國內和海外市場均日趨激烈。於中國市場，隨著新能源汽車滲透率不斷增加，傳統OEM及新興的新能源汽車品牌均加快了產品的推出速度。在零售價、產品設計、智能座艙、駕駛輔助系統、電池性能及充電效率等方面的競爭亦日趨激烈。與此同時，海外市場的競爭亦在不斷升級。傳統海外OEM利用其已建立的品牌知名度、全球供應鏈系統以及製造技術建立其新能源汽車產品組合，而中國自主品牌乘用車企業則通過優化生產流程以降低成本，以及快速回應市場需求及客戶偏好而迅速搶佔市場份額。為應對中國的有關激烈競爭，中國汽車工業協會(CAAM)和工信部已發佈相關舉措，呼籲嚴格遵守公平競爭原則，並實施有力措施遏制汽車行業內的不正當定價行為。新能源汽車市場的競爭已不再僅僅依靠技術優勢或價格競爭力，而是越來越注重包括營運效率、全球擴張及品牌建設在內的綜合能力。我們主要在國內及海外市場與全球乘用車公司和中國自主品牌乘用車公司競爭。未來，我們還可能面臨來自中國及全球新進入者的競爭，此將加劇競爭。

概 要

根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，按銷量計，我們為中國第二大自主品牌乘用車公司，亦為全球第十一大乘用車公司。根據同一資料來源，於2024年，我們為全球前二十大乘用車公司中唯一一家新能源汽車銷量、燃油車銷量、中國市場銷量及海外市場銷量與2023年相比增幅均超過25.0%的公司。詳情請參閱「行業概覽－全球乘用車市場的競爭格局」。依託我們的前沿技術、強大的研發及製造能力以及廣泛的銷售及分銷網絡，我們相信我們能夠抓住全球及中國乘用車市場的增長機遇。

風險因素

我們的營運及[編纂]涉及本文件「風險因素」一節所載的若干風險及不確定因素。閣下決定[編纂]我們的H股前，應仔細閱讀該章節的全部內容。我們面臨的部分主要風險包括：

- 汽車市場競爭激烈，而我們未必能在本行業內的競爭中勝出；
- 新能源汽車市場競爭激烈，且對新能源汽車的需求可能呈現週期性與波動性；
- 我們於往績記錄期間的經營業績未必能代表我們於未來的表現；
- 我們面臨與我們汽車的國際銷售及我們的國際運營有關的風險。倘我們無法有效管理該等風險，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響；
- 我們的業務依賴我們五大品牌的實力及市場接受度。倘我們未能維持及提升我們的品牌，或我們就此產生過多的開支，則我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響；
- 我們依賴多家供應商為我們的乘用車提供原材料或若干關鍵零部件。我們面臨與此類原材料或零部件價格波動相關的風險。我們的供應商可能無法按要求交付此類原材料或零部件；及
- 我們現有或未來產品的發佈、製造及交付的任何延遲均可能對我們的業務產生重大不利影響。

概 要

COVID-19 影響

COVID-19 疫情對中國及全球經濟造成影響。於2022年COVID-19疫情期間，我們的生產並無出現重大中斷。我們位於蕪湖的總部臨時關閉一段時間，但我們的業務營運並無受到任何重大中斷。董事已確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19 疫情對我們的業務、經營業績及財務狀況並無造成重大不利影響，亦無對我們的供應鏈造成重大中斷。我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增至2023年的人民幣163,205百萬元，並進一步增至2024年的人民幣269,897百萬元，複合年增長率為70.7%。我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元增加24.2%至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元。

下沉及我們的股東

在下沉之前，奇瑞控股自2010年成立以來一直是我們的控股股東。於2025年1月20日下沉完成後，奇瑞控股不再持有本公司任何股份，奇瑞控股的股東直接持有本公司股份。於最後實際可行日期，我們共有22名股東，股權結構分散，包括若干國有企業。根據《企業國有資產交易監督管理辦法》，本公司並非當中所界定的國有企業、國有控股企業或國有實際控制企業。進一步詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構」。

我們的單一最大股東

於最後實際可行日期，蕪湖投資控股持有本公司已發行股本約21.17%。緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後（假設[編纂]未獲行使），蕪湖投資控股將持有本公司經擴大已發行股本約[編纂]%，並將繼續為我們的單一最大股東。有關我們單一最大股東的詳情，請參閱本文件「與單一最大股東的關係」。

[編纂]前投資者

自成立以來，我們已完成若干輪[編纂]前投資。有關我們的[編纂]前投資者的進一步詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。

概 要

歷史財務資料概要

下表載列本公司於往績記錄期間財務資料的財務數據概要，該等資料摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告。下文載列的財務數據概要應與本文件所載的財務報表（包括相關附註）一併閱讀，以保證其完整性。本公司財務資料乃根據香港財務報告會計準則編製。

合併損益表概要

下表載列本集團於所示年度的合併損益表的選定項目：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
收入	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223
銷售成本.....	(79,813)	(137,115)	(233,589)	(46,747)	(59,766)
毛利	12,805	26,090	36,308	8,163	8,457
其他收入及收益	3,822	4,232	6,251	1,174	3,652
銷售及分銷開支	(3,207)	(5,557)	(8,380)	(1,812)	(2,182)
行政開支.....	(1,934)	(4,070)	(5,999)	(1,887)	(1,140)
研發開支.....	(3,646)	(6,664)	(9,243)	(2,224)	(2,272)
金融及合約資產減值 (損失)／收益淨額	(684)	223	258	424	13
其他開支.....	(130)	(568)	(1,719)	(421)	(99)
財務費用.....	(1,405)	(1,617)	(2,310)	(692)	(872)
應佔利潤及虧損					
－ 合營企業	640	854	851	258	112
－ 聯營企業	247	382	595	188	98
除稅前利潤.....	6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
所得稅開支.....	(702)	(2,861)	(2,278)	(695)	(1,041)
年／期內利潤	5,806	10,444	14,334	2,476	4,726
以下各項應佔					
－ 本公司擁有人.....	6,266	11,953	14,135	2,712	4,650
－ 非控股權益.....	(460)	(1,509)	199	(236)	76

概 要

非香港財務報告準則計量

為補充我們根據香港財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦採用並非香港財務報告準則所規定或據此呈列的經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們相信，該等計量提供有用信息，供投資者及其他人士以與其幫助管理層相同方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列的經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）未必與其他公司所呈列類似名目的計量可比。將該等非香港財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）

我們將經調整利潤（非香港財務報告準則計量）定義為通過加上以權益結算的股份薪酬費用調整的年／期內利潤。然後，我們加回(i)所得稅開支、(ii)財務費用淨額及(iii)折舊及攤銷，以得出經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）。下表載列於所示年度／期間的年／期內利潤與經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）的對賬：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
年／期內利潤與經調整利潤 (非香港財務報告準則計量) 及經調整EBITDA (非香港 財務報告準則計量) 的對賬：					
年／期內利潤	5,806	10,444	14,334	2,476	4,726
加：					
以權益結算的股份薪酬費用 ⁽¹⁾ .	—	—	2,016	1,632	131
經調整利潤（非香港財務報告 準則計量）.....	5,806	10,444	16,350	4,108	4,857
加：					
所得稅開支.....	702	2,861	2,278	695	1,041
財務費用淨額 ⁽²⁾	599	500	1,350	442	658
折舊及攤銷 ⁽³⁾	2,004	2,481	3,849	520	908
經調整EBITDA（非香港 財務報告準則計量）.....	9,111	16,286	23,827	5,765	7,464

概 要

附註：

- (1) 向獲選僱員授出的股份產生的非現金支出。有關詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註37。
- (2) 財務費用淨額指財務費用減銀行利息收入。
- (3) 所呈列的折舊及攤銷金額指物業、廠房及設備折舊、其他無形資產攤銷及使用權資產折舊。

收入

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自乘用車及汽車組件及零部件銷售。此外，我們生產和銷售KD套件，其收入包括在銷售乘用車內。下表載列於所示年度／期間按產品類別劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
	(未經審計)									
乘用車 ⁽¹⁾										
燃油車	70,258	75.9	143,316	87.8	187,891	69.6	45,951	83.7	42,974	63.0
新能源汽車	12,253	13.2	7,912	4.9	58,931	21.9	4,596	8.4	18,665	27.3
— 插電式混合動力汽車及										
增程式電動汽車	1,301	1.4	2,727	1.7	35,314	13.1	2,584	4.7	10,709	15.6
— 純電動汽車	10,952	11.8	5,185	3.2	23,617	8.8	2,012	3.7	7,956	11.7
汽車組件及零部件 ⁽²⁾	8,675	9.4	8,904	5.5	15,864	5.9	2,936	5.3	5,743	8.4
其他 ⁽³⁾	1,432	1.5	3,073	1.8	7,211	2.6	1,427	2.6	841	1.3
總計	<u>92,618</u>	<u>100.0</u>	<u>163,205</u>	<u>100.0</u>	<u>269,897</u>	<u>100.0</u>	<u>54,910</u>	<u>100.0</u>	<u>68,223</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 包括：(1)在國內外市場銷售乘用車；及(2)銷售作為乘用車進行組裝和銷售的KD套件。請參閱本文件「業務－銷售及營銷－其他銷售渠道」及「業務－製造－海外生產設施」。
- (2) 主要包括：(1)銷售發動機、變速箱及其他汽車組件及零部件；及(2)銷售與售後服務相關的零部件。
- (3) 包括汽車業務相關的採購、生產、技術開發等配套服務。

概 要

我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增加至2023年的人民幣163,205百萬元，並於2024年進一步增加至人民幣269,897百萬元，主要是由於(i)燃油車銷量增加，這是受(a)我們推出新燃油車型號及版本，以及我們在國內和海外市場持續進行營銷工作；及(b)我們在海外市場的擴張所推動；及(ii)新能源汽車銷量增加，這得益於我們致力優化我們的新能源汽車組合。我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元，主要是由於新能源汽車銷量增加。

銷售成本

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的銷售成本主要包括生產我們產品的材料成本、生產成本及直接人工，合計分別佔我們銷售成本的92.6%、86.9%、87.3%、86.5%及88.0%。於同期，材料成本佔我們銷售成本的大部分，分別佔銷售成本的86.6%、81.9%、82.4%、81.8%及82.9%。

毛利及毛利率

下表載列我們於所示年度／期間按產品劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)
	(未經審計)									
乘用車	10,751	13.0	24,111	15.9	32,572	13.2	7,482	14.8	7,246	11.8
汽車組件及零部件	1,678	19.3	1,702	19.1	3,243	20.4	586	20.0	1,175	20.5
其他	376	26.3	277	9.0	493	6.8	95	6.7	36	4.3
總計	<u>12,805</u>	<u>13.8</u>	<u>26,090</u>	<u>16.0</u>	<u>36,308</u>	<u>13.5</u>	<u>8,163</u>	<u>14.9</u>	<u>8,457</u>	<u>12.4</u>

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的毛利分別為人民幣12,805百萬元、人民幣26,090百萬元、人民幣36,308百萬元、人民幣8,163百萬元及人民幣8,457百萬元，整體毛利率分別為13.8%、16.0%、13.5%、14.9%及12.4%。我們的大部分毛利來自乘用車銷售，分別佔同期毛利總額的84.0%、92.4%、89.7%、91.7%及85.7%。

概 要

於整個往績記錄期間，我們的毛利增加主要由於乘用車銷量增加。我們的毛利率由2022年的13.8%增加至2023年的16.0%，主要是由於平均價格更高的海外地區銷售增加以及我們乘用車產品組合的優化。我們的毛利率隨後減少至2024年的13.5%，主要是由於(i)2024年海外市場競爭加劇，以及俄羅斯自2024年第四季度起對進口汽車徵收的報廢稅增加；及(ii)同年我們產品組合中的新能源汽車銷售增加。受到與2024全年所呈列相同因素的影響，我們的毛利率由截至2024年3月31日止三個月的14.9%減少至截至2025年3月31日止三個月的12.4%。

年／期內利潤

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們實現利潤分別為人民幣5,806百萬元、人民幣10,444百萬元、人民幣14,334百萬元、人民幣2,476百萬元及人民幣4,726百萬元，淨利潤率分別為6.3%、6.4%、5.3%、4.5%及6.9%。於2023年及2024年，年內利潤增加乃主要由於乘用車銷售增長及乘用車產品組合優化所致。於整個往績記錄期間，我們的經調整利潤（非香港財務報告準則計量）因類似原因而增加，撇除以權益結算的股份薪酬費用後，由截至2024年3月31日止三個月的人民幣4,108百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣4,857百萬元。

合併財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們的合併財務狀況表概要：

	截至12月31日			截至3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			
非流動資產總值	34,341	49,718	51,595	52,871
流動資產總值	87,619	129,716	162,401	157,607
流動負債總額	92,379	147,104	165,802	160,395
非流動負債總額	21,166	17,749	22,270	24,288
流動負債淨額	4,760	17,388	3,401	2,788
資產淨值	8,415	14,581	25,924	25,795

概 要

流動負債淨額

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣4,760百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣17,388百萬元，主要是由於期內我們的流動負債大幅增加，被流動資產小幅增加所抵銷。流動負債增加主要是由於(i)業務增長令貿易應付款項及應付票據增加人民幣22,700百萬元；(ii)計息銀行貸款及其他借款增加人民幣12,918百萬元；及(iii)合約負債增加人民幣10,559百萬元。同時，我們的流動資產增加是由於(i)存貨增加人民幣18,162百萬元；及(ii)現金及現金等價物增加人民幣22,362百萬元，部分被收購捷途業務預付款項所抵銷。

我們的流動負債淨額狀況已由截至2023年12月31日的人民幣17,388百萬元改善至截至2024年12月31日的人民幣3,401百萬元。這主要是由於期內我們的流動資產大幅增加，而我們的流動負債增加幅度較小。流動資產增加主要包括(i)貿易應收款項增加人民幣6,155百萬元；(ii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣7,618百萬元，主要因我們努力增加閒置現金及銀行結餘的回報；(iii)以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產增加人民幣3,114百萬元，乃由於銀行承兌票據增加，因為更多客戶使用信譽良好且信貸評級較高的銀行簽發的此類銀行承兌票據進行結算付款；及(iv)現金及現金等價物增加人民幣27,645百萬元。同時，我們的流動負債增加，但部分被以下各項所抵銷：(i)計息銀行貸款減少人民幣11,656百萬元；及(ii)合約負債減少人民幣3,270百萬元，原因是(i)我們業務的擴張令部分客戶能夠使用多種支付方式；及(ii)我們加快產品交付進度。

我們的流動負債淨額狀況由截至2024年12月31日的人民幣3,401百萬元進一步改善至截至2025年3月31日的人民幣2,788百萬元。該改善主要由於期內我們的流動負債減少，略微超過流動資產減少。流動負債減少主要包括(i)計息銀行貸款及其他借款減少人民幣3,554百萬元；(ii)其他應付款項及應計費用減少人民幣2,267百萬元；及(iii)合約負債減少人民幣2,231百萬元。流動資產減少主要包括現金及現金等價物減少人民幣25,195百萬元，但部分被(i)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣9,699百萬元，主要是由於我們努力增加閒置現金及銀行結餘的回報；(ii)定期存款增加人民幣8,885百萬元；及(iii)貿易應收款項增加人民幣3,847百萬元所抵銷。

概 要

資產淨值

我們的資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣8,415百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣14,581百萬元，主要是由於(i)我們的年內利潤為人民幣10,444百萬元，部分被(ii)我們宣派及派付的股息人民幣1,094百萬元；及(iii)權益總額減少人民幣4,050百萬元（由於收購附屬公司入賬列為控制項下業務合併）所抵銷。截至2024年12月31日，我們的資產淨值進一步增加至人民幣25,924百萬元，主要是由於(i)年內利潤為人民幣14,334百萬元；(ii)股份薪酬費用人民幣2,016百萬元；及(iii)股東出資人民幣1,907百萬元，部分被權益總額減少人民幣7,320百萬元（由於收購捷途業務入賬列為共同控制項下業務合併）所抵銷。截至2025年3月31日，我們的資產淨值保持相對穩定為人民幣25,795百萬元。

合併現金流量表概要

下表載列我們於所示年度／期間的合併現金流量表中的節選現金流量數據：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
經營活動所得現金流量淨額.....	9,842	24,925	44,887	16,036	4,538
投資活動(所用)／所得					
現金流量淨額.....	(4,949)	4,023	(3,177)	(11,174)	(22,095)
融資活動(所用)／					
所得現金流量淨額.....	(825)	(6,458)	(13,783)	(1,796)	(7,838)
現金及現金等價物					
增加／(減少)淨額.....	4,068	22,490	27,927	3,066	(25,395)
年／期初現金及現金等價物.....	8,476	12,686	35,048	35,048	62,693
外匯匯率變動的影響，淨額.....	142	(128)	(282)	(138)	200
年／期末現金及現金等價物.....	12,686	35,048	62,693	37,976	37,498

概 要

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或於所示年度／期間的主要財務比率：

	截至12月31日／截至12月31日止年度			截至 3月31日／ 截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
股本回報率 ⁽¹⁾	85.1%	90.8%	70.8%	73.1%
資產總值回報率 ⁽²⁾	5.3%	6.9%	7.3%	8.9%
流動比率 ⁽³⁾	0.95	0.88	0.98	0.98
速動比率 ⁽⁴⁾	0.81	0.67	0.76	0.74
計息債務比率 ⁽⁵⁾	27.9%	21.8%	11.9%	11.4%
營業額增長 ⁽⁶⁾	—	76.2%	65.4%	24.2%
資產負債比率 ⁽⁷⁾	93.1%	91.9%	87.9%	87.7%

附註：

- (1) 股本回報率乃根據本公司年／期內利潤除以年／期初及年／期末總股本餘額的算術平均值，再乘以100%計算得出。
- (2) 資產總值回報率乃根據本公司年／期內利潤除以年／期初及年／期末資產總值餘額的算術平均數，再乘以100%計算得出。
- (3) 流動比率乃根據截至所示日期流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率乃根據截至所示日期流動資產總值減去存貨除以流動負債總額計算得出。
- (5) 計息債務比率按截至所示日期計息債務（包括計息銀行貸款及其他借款、租賃負債及應付債券）除以資產總值計算。
- (6) 營業額增長指我們某年度／期間的收入與往績記錄期間上一個相應年度／期間的收入相比的百分比變動。
- (7) 資產負債比率根據有關日期的負債總額除以有關日期的資產總值計算。

概 要

[編纂]統計數據

下表中的所有統計數字均基於假設：(i)[編纂]已完成，且[編纂]股H股已於[編纂]中發行及出售；及(ii)[編纂]未獲行使而作出。

	基於[編纂]每股[編纂] [編纂]港元計算	基於[編纂]每股[編纂] [編纂]港元計算
股份市值 ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
H股市值 ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
每股未經審計[編纂]經調整 有形資產淨值	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 市值乃根據緊隨[編纂]完成後預計已發行的[編纂]股股份計算，並假設[編纂]未獲行使。
- (2) H股市值乃根據緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後預計已發行的[編纂]股H股計算，並無計及因[編纂]獲行使而配發及發行的任何H股。

營運資金充足性

我們的董事認為，考慮到我們可用的財務資源，包括現金及現金等價物、我們可用的銀行融資、經營活動產生的現金流量及[編纂][編纂]淨額，我們擁有充足營運資金以應付本文件日期起計至少12個月的需求。

[編纂]

[編纂]指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]佣金及其他費用。假設[編纂]未獲行使及基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數）計算，我們承擔的[編纂]估計約為人民幣[編纂]元（[編纂]港元），包括(i)[編纂]費用人民幣[編纂]元（[編纂]港元）；及(ii)非[編纂]開支人民幣[編纂]元（[編纂]港元），將進一步分類為：(a)法律顧問及會計師費用及開支人民幣[編纂]元（[編纂]港元）；及(b)其他費用及開支人民幣[編纂]元（[編纂]港元），其中約人民幣[編纂]元（[編纂]港元）扣除自或預計扣除自

概 要

合併損益表，及約人民幣[編纂]元（[編纂]港元）預計於[編纂]完成後自權益扣除。假設[編纂]每股[編纂][編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數）及[編纂]未獲行使，預期[編纂]佔[編纂][編纂]總額約[編纂]%。上述[編纂]為最新實際可行的估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有別。

未來計劃及[編纂]

假設[編纂]為每股H股[編纂]港元（即[編纂]範圍介乎每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數）及[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]已付及應付的[編纂]及其他估計開支後，我們估計將從[編纂]收取[編纂]淨額約[編纂]港元。根據我們的策略，我們擬將[編纂][編纂]按以下金額用於下列用途：

- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於研發不同車型和版本的乘用車，以進一步擴大我們的產品組合。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於下一代汽車及先進技術的研發以提高我們的核心技術能力。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於拓展海外市場及執行我們的全球化策略。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元，將用於提升我們位於安徽蕪湖的生產設施。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於營運資金及一般企業用途。

請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」。

股息

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年3月31日止三個月，已宣派及派付的股息分別為零、人民幣1,094百萬元、零及人民幣3,993百萬元。考慮到我們的經營業績、財務穩定性、現金需求以及當時的其他相關因素，董事會保留在未來派付股息的酌情權。截至本文件日期，我們並無任何正式的股息政策。股息

概 要

的宣派、支付及金額受我們的現有《公司章程》規限並將遵守我們的《公司章程》(將於[編纂]後生效)。此外，董事有權就目前持有的本公司股份發放中期股息，並批准以合法可動用的資金支付股息。請知悉未來股息宣派可能會與過去的模式有所不同，將由董事會決定。

美國和歐盟關稅法規的影響及美國對半導體出口的限制

當前國際貿易緊張局勢和不斷升級的政治緊張局勢，可能會影響我們的業務營運和經營業績，因為這會潛在影響我們客戶對乘用車的需求。於2025年5月12日，中國政府與美國政府發表聯合公告，確認雙方將採取行動建立可持續的長期貿易關係。特別是，美國政府已採取行動，將從中國進口貨物的IEEPA關稅稅率暫時降至30%，自2025年5月14日起初步為期90天，該措施於2025年8月12日再次延長90天。儘管如此，視乎國際貿易環境的變化，我們仍可能被徵收其他潛在關稅。於往績記錄期間各期間，我們並沒有從向美國銷售乘用車獲得任何收入。此外，於2024年10月29日，歐盟成員國投票通過對進口中國製造的電動車徵收最高35.3%的臨時反補貼稅，並於2024年10月30日生效。具體稅率視中國電動車製造商而定。於往績記錄期間各期間，我們向歐盟出口乘用車的收入佔總收入的不足3.8%。鑒於(i)於往績記錄期間各期間，我們並無直接向美國出口乘用車，且截至最後實際可行日期，我們並無特定計劃直接向美國出口乘用車，及(ii)於往績記錄期間各期間，與其他海外市場相比，我們向歐盟市場銷售的乘用車數量相對較少，且我們計劃進一步推進本地化製造與組裝，並擴大歐盟市場的海外生產網絡，從而降低關稅風險，董事預期美國及歐盟就中國進口貨物或新能源汽車徵收關稅不會對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響。於2022年10月7日，美國商務部、美國工業安全局發佈規則，對中國內地、香港或澳門的半導體、半導體製造、超級計算機及先進運算項目和終端用途引入新的限制。我們從美國購買一般無須許可證即可出口的汽車芯片用於我們的乘用車。據我們的國際制裁法律顧問告知，此類採購目前在任何重大方面均不受美國出口管制法律的影響。基於國際制裁法律顧問所達成的結論，董事認為美國繼續收緊對半導體出口的限制不會對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響。有關詳情，請參閱「業務－美國和歐盟關稅法規的影響及美國對半導體出口的限制」。

概 要

於受國際制裁地區的業務活動

於往績記錄期間，我們向受國際制裁的相關地區的客戶銷售乘用車及汽車組件及零部件。於往績記錄期間，我們主要通過當地經銷商網絡在俄羅斯銷售我們的乘用車。我們在俄羅斯的附屬公司負責銷售、市場推廣及管理我們的當地經銷商。我們在俄羅斯主要以CHERY、JETOUR、EXEED以及OMODA與JAECOO品牌及產品序列銷售乘用車。於2025年，我們開始縮減俄羅斯的營運規模，及於4月，我們訂立協議以出售我們的部分當地資產及經銷渠道。

據我們的國際制裁法律顧問告知，(i)我們在相關地區的活動並不構成一級制裁活動或違反美國的一級制裁，且二級制裁風險相對有限；及(ii)我們在相關地區的業務交易並不涉及聯合國、歐盟、英國及澳大利亞採取的限制措施。有關詳情，請參閱「業務－於受國際制裁地區的業務活動」。

近期發展及並無重大不利變動

於2025年3月31日後，我們繼續穩步擴大業務規模。截至2025年7月31日，我們的經銷商網絡包括3,639個中國經銷商網點和3,169個海外經銷商網點，而截至2025年3月31日，我們的經銷商網絡包括3,663個中國經銷商網點和2,958個海外經銷商網點。於2025年1月，我們在捷途品牌下推出全新產品序列縱橫，並於2025年4月，在此新產品序列下推出三款新車型，分別為縱橫 G700、縱橫F700及縱橫G900。於2025年7月，我們在風雲產品序列下進一步推出一款新車型A9L。

董事確認，直至最後實際可行日期，我們的業務、財務狀況及經營業績自2025年3月31日（即本文件附錄一所載會計師報告所呈報年度的結束日期）以來概無發生任何重大不利變動，且自2025年3月31日以來亦無發生任何會對本文件附錄一所載會計師報告中的資料造成重大影響的事件。

釋 義

於本文件中，除文義另有指明外，下列詞彙具有下文所載涵義。若干其他詞彙於本文件「技術詞彙表」一節闡述。

「會計師報告」	指	本文件附錄一所載本集團於往績記錄期間的會計師報告
「埃科泰克」	指	蕪湖埃科泰克動力總成有限公司，一家於2005年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司
「聯屬人士」	指	就任何指定人士而言，直接或間接控制指定人士或直接或間接受其控制或與其直接或間接受共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「安徽國資委」	指	安徽省人民政府國有資產監督管理委員會
「組織章程細則」或 「公司章程」	指	本公司於2025年2月15日有條件採納並於[編纂]生效的本公司的公司章程（經不時修訂），其概要載於本文件附錄五
「聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行通常向公眾開門辦理一般銀行業務的任何日子（星期六、星期日或香港公眾假期除外）

[編纂]

釋 義

[編纂]

「尹董事長」	指	尹同躍先生，董事長、執行董事兼總裁
「奇瑞汽車 零部件採購」	指	蕪湖奇瑞汽車零部件採購有限公司，一家於2005年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司
「奇瑞新能源」	指	奇瑞新能源汽車股份有限公司，一家於2010年根據中國法律成立的股份有限公司，於最後實際可行日期為本公司之非全資附屬公司
「奇瑞控股」	指	奇瑞控股集團有限公司，一家於2010年根據中國法律成立的有限責任公司，其於2025年1月下沉（定義見「歷史、發展及公司架構」）前為控股股東及於最後實際可行日期不再持有我們任何股份
「奇瑞俄羅斯」	指	JSC Chery Automobile RUS，一家於2005年根據俄羅斯法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司
「奇瑞銷售」	指	安徽奇瑞汽車銷售有限公司，一家於2000年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司
「奇瑞科技」	指	蕪湖奇瑞科技有限公司，一家於2001年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司

釋 義

「中國」	指	中華人民共和國，除文義另有所指外，就本文件及僅就地域參考而言，本文件提及的「中國」不包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「公司條例」	指	香港法例第622章公司條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「公司（清盤及雜項條文）條例」	指	香港法例第32章公司（清盤及雜項條文）條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「本公司」	指	奇瑞汽車股份有限公司，於1997年根據中國法律成立的有限責任公司並於2008年3月24日在中國改制為股份有限公司
「全面受制裁國家／地區」	指	古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞、克裏米亞、赫爾松和紮波羅熱地區以及所謂的盧甘斯克人民共和國和所謂的頓涅茨克人民共和國地區
「關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「核心關連人士」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「董事」	指	本公司董事
「內資非上市股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，由境內投資者以人民幣[編纂]及繳足股款，且未在任何證券交易所[編纂]或[編纂]

釋 義

「EAR」	指	由美國工業和安全局管理的出口管理條例
「歐盟」	指	歐洲聯盟
「極端情況」	指	香港政府宣佈的極端情況，在此情況下，超強颱風或其他大規模天災持續嚴重影響在職市民復工或引起安全問題

[編纂]

「外資非上市股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，由境外投資者以人民幣以外的貨幣[編纂]及繳足股款，且未在任何證券交易所[編纂]
「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司，為獨立全球市場調查及諮詢公司

[編纂]

「Z世代」	指	出生於1990年代中期至2000年代中期的一代人

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其不時的附屬公司，或（按文義所指）就本公司成為我們現時附屬公司的控股公司前的期間，則指於相關期間經營現時本集團的業務的實體或現時附屬公司的前身（視情況而定）

釋 義

「新上市申請人指南」	指	聯交所發佈的《新上市申請人指南》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「H股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，將以港元認購及買賣並於聯交所上市
[編纂]		
「衡瑞」	指	蕪湖衡瑞股權投資合夥企業(有限合夥)，一家於2024年根據中國法律成立的有限合夥企業，我們的員工持股平台之一
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「香港財務報告會計準則」	指	包括由香港會計師公會頒佈的所有香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋

[編纂]

釋 義

「香港」或「中國香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「香港上市規則」或 「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則（經不時修訂）

[編纂]

「香港聯交所」或 「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司

[編纂]

「愛咖科技」	指	愛咖生態科技有限公司，一家於2015年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為奇瑞新能源之全資附屬公司
「IEEPA」	指	國際緊急經濟權力法案

釋 義

「獨立第三方」 指 並非本公司關連人士（具有上市規則所賦予該詞的涵義）的任何實體或人士

[編纂]

「國際制裁」 指 所有適用於經濟制裁、出口管制、貿易禁運以及對國際貿易和投資相關活動的更廣泛的禁止和限制的法律及法規，包括美國政府、歐盟及其成員國、英國、聯合國或澳大利亞政府以及其他主管政府機構通過並管理和執行的法律及法規

「國際制裁法律顧問」 指 霍金路偉律師行，我們與[編纂]有關的國際制裁法律顧問

[編纂]

釋 義

「捷途銷售」 指 蕪湖捷途汽車銷售有限公司，一家於2017年根據中國法律成立的有限責任公司，於最後實際可行日期為本公司之全資附屬公司

[編纂]

「最後實際可行日期」 指 2025年9月4日，即本文件刊發前為確定當中所載若干資料的最後實際可行日期

[編纂]

「上市委員會」 指 香港聯交所上市委員會

[編纂]

釋 義

「立訊」	指	立訊有限公司及／或立訊投資(香港)有限公司(視情況而定)，由於家族產業分配，持有本公司股份之公司已於2025年1月由立訊有限公司(一家於香港成立之私人股份有限公司，由王來春女士及其胞兄各擁有50%權益)變更為立訊投資(香港)有限公司(一家於香港成立之私人股份有限公司，由王來春女士之胞妹及其胞弟各最終擁有50%權益)
「立訊精密工業」	指	立訊精密工業股份有限公司，一家於2004年在中國註冊成立的股份有限公司，其為王來春女士的聯繫人，因此為本公司的關連人士，其A股於深圳證券交易所上市，股份代號002475
「澳門」或「中國澳門」	指	中國澳門特別行政區
「主板」	指	香港聯交所運作的證券市場(不包括期權市場)，獨立於香港聯交所GEM且與其並行運作
「管理層及員工持股平台」	指	瑞創、衡瑞及／或振瑞(視情況而定)
「工信部」	指	中華人民共和國工業和信息化部
「財政部」	指	中華人民共和國財政部
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會

釋 義

「OFAC」 指 美國財政部外國資產控制辦公室

[編纂]

「出境投資規則法律顧問」 指 美國普盈律師事務所，為本公司在美國出境投資規則方面的法律顧問

[編纂]

「中國人民銀行」 指 中國人民銀行

「中國法律顧問」 指 競天公誠律師事務所，為本公司有關中國法律的法律顧問

釋 義

「**[編纂]**前投資」 指 **[編纂]**前投資者對本公司進行的**[編纂]**前投資，有關詳情載於本文件「歷史、發展及公司架構－**[編纂]**前投資」一節

「**[編纂]**前投資者」 指 參與**[編纂]**前投資的現有股東，有關詳情載於本文件「歷史、發展及公司架構－**[編纂]**前投資」一節

[編纂]

「一級制裁活動」 指 在全面受制裁國家進行的任何活動，或(i)與受制裁目標進行的任何活動；或(ii)由在相關司法管轄區註冊成立或位於該司法管轄區的實體進行的直接或間接有利於受制裁目標或涉及受制裁目標財產或財產權益的任何活動，或在相關活動方面與該司法管轄區有關聯的實體進行的直接或間接有利於受制裁目標或涉及受制裁目標財產或財產權益的任何活動，從而使其受到相關制裁法律及法規的約束

「研發」 指 研究及開發

「S規例」 指 美國證券法S規例

「相關司法管轄區」 指 美國政府、歐盟及其成員國、英國、聯合國或澳大利亞政府

「相關人士」 指 本公司，連同其投資者及股東以及可能直接或間接參與允許其股份**[編纂]**、**[編纂]**、結算及交收的人士，包括聯交所及相關集團公司

「人民幣」 指 中國法定貨幣人民幣

「瑞創」 指 蕪湖瑞創投資股份有限公司（前稱蕪湖瑞創投資有限公司），一家於2004年根據中國法律成立的股份有限公司，主要為奇瑞控股及本公司管理層的持股平台

釋 義

「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國外匯管理局
「國家市場監管總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「受制裁目標」	指	屬以下情況的任何個人或實體：(i)根據相關司法管轄區的制裁相關法律或法規發佈的任何目標個人或實體名單上指定的個人或實體；(ii)屬或由全面受制裁國家的政府擁有或控制的個人或實體；或(iii)由於與(i)或(ii)所述個人或實體之間的所有權、控制權或代理權關係而成為相關司法管轄區的法律或法規規定的制裁目標的個人或實體
「SDN」	指	任何被指定在特別指定國民與禁止人員名單上的實體
「證券及期貨事務監察委員會」或「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的普通股，包括非上市股份及H股
「股東」	指	股份持有人
「東南汽車」	指	東南(福建)汽車工業股份有限公司，一家於1992年根據中國法律成立的股份有限公司，於最後實際可行日期為本公司之非全資附屬公司

[編纂]

釋 義

「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「附屬公司」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義
「收購守則」	指	證監會頒佈的《收購及合併守則》，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「往績記錄期間」	指	截至2024年12月31日止三個財政年度及截至2025年3月31日止三個月
「美元」	指	美國法定貨幣美元
「美國證券法」	指	1933年美國證券法（經不時修訂、補充或以其他方式修改）以及據此頒佈的規則及規例

[編纂]

「UNICEF」	指	聯合國兒童基金會
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及其所有管轄地域
「非上市股份」	指	內資非上市股份及外資非上市股份

[編纂]

釋 義

「蕪湖經開區建投」	指	蕪湖經濟技術開發區建設投資有限公司，前稱蕪湖經濟技術開發區建設總公司，一家於1994年根據中國法律成立的有限責任公司及我們的發起人之一
「蕪湖投資控股」或 「單一最大股東」	指	蕪湖市投資控股集團有限公司（前稱蕪湖市建設投資有限公司），一家於1998年根據中國法律成立的有限責任公司，為單一最大股東
「蕪湖財政局」	指	蕪湖市財政局
「蕪湖國資委」	指	蕪湖市人民政府國有資產監督管理委員會
「振瑞」	指	蕪湖振瑞股權投資合夥企業（有限合夥），一家於2024年根據中國法律成立的有限合夥企業，為我們的員工持股平台之一
「%」	指	百分比

為方便參閱，在中國成立的公司或實體、法律或法規的名稱以中文及英文載入本文件，如有任何歧義，概以中文版本為準。

本文件所載若干金額及百分比數字均已約整。因此，若干表格所載總計數字未必等於前述數字的算術總和。任何表格或圖表所顯示的總數如與所列數字的總和不符，是由於約整所致。

技術詞彙表

本詞彙表載有本文件所用與本公司有關的若干技術詞彙的釋義。該等詞彙及其涵義未必與標準行業釋義或用法一致。

「2DHT」	指	2速混合動力專用變速器
「3DHT」	指	3速混合動力專用變速器
「6DCT」	指	6速雙離合變速器
「6MT」	指	6速手動變速器
「7DCT」	指	7速雙離合變速器
「8AT」	指	8速自動變速器
「9CVT」	指	9速無級變速器
「ACC」	指	自適應巡航控制
「AEB」	指	自主緊急制動
「ANCAP」	指	大洋洲新車評價規程
「APA」	指	自動泊車輔助系統
「BEV」	指	純電動汽車，一種完全由電池驅動的電動車
「BSD」	指	盲點偵測
「C-ICAP」	指	中國保險汽車安全指數
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「CATARC」	指	中國汽車技術研究中心
「CLTC」	指	中國輕型汽車行駛工況
「CNCAP」	指	中國新車評價規程
「CNOA」	指	城市自動駕駛導航

技術詞彙表

「商用車」	指	用於商業目的的車輛，主要用於運輸貨物或乘客，而非個人或家庭使用
「CVT」	指	無級變速器
「DAC」	指	數模轉換器
「DCDC」	指	將一個電壓等級的直流電源轉換成另一個電壓等級的裝置
「DHT」	指	混合動力專用變速器或1速混合動力專用變速器
「DMS」	指	駕駛員監控系統
「DVVT」	指	進排氣氣門可變正時技術
「E/E架構」	指	電子電氣架構
「ENCAP」	指	歐洲新車評價規程
「HNOA」	指	高速公路自動駕駛導航
「內燃機」	指	內燃機
「ISA」	指	智能速度適應
「IVISTA」	指	智能汽車集成系統試驗區
「KD」	指	散件組裝
「LCC」	指	車道變換控制
「LKA」	指	車道保持輔助
「MCU」	指	電機控制單元
「MPV」	指	多用途汽車
「製造商建議零售價」	指	製造商建議零售價
「MT」	指	手動變速器

技術詞彙表

「NESTA」	指	新能源汽車電安全技術驗證
「新能源汽車」	指	新能源汽車，主要包括純電動汽車、增程式電動汽車及插電式混合動力汽車
「NOA」	指	自動駕駛導航
「OBC」	指	車載充電器
「OEM」	指	整車廠
「OTA」	指	空中下載技術
「乘用車」	指	以載運乘客及其隨身物品為核心用途的車輛，主要用於滿足個人或家庭的非商業出行需求，通常座位數不超過9座（含駕駛員），涵蓋轎車及SUV等類型
「PDU」	指	電源分配器
「PHEV」	指	插電式混合動力汽車，一種配備插電式電池和燃料引擎的電動車
「REEV」	指	增程式電動汽車，一種配備燃料動力增程器的電動車
「SUV」	指	運動型多用途汽車
「TGDI」	指	渦輪增壓汽油直噴技術
「TJA」	指	交通擁堵輔助
「同比」	指	同比

前 瞻 性 陳 述

我們已在本文件中載入前瞻性陳述。前瞻性陳述包括對我們未來的意向、信念、期望或預測的陳述，並非對過往事實的陳述。

本文件載有關於我們及我們附屬公司的若干前瞻性陳述及資料。該等陳述及資料乃基於管理層所信以及管理層作出的假設及現時所掌握的資料作出。本文件所用詞彙「旨在」、「預計」、「相信」、「能」、「能夠」、「估計」、「預期」、「預計」、「今後」、「有意」、「或會」、「也許」、「應當」、「計劃」、「潛在」、「預料」、「預測」、「尋求」、「應該」、「將會」、「期望」、「可能」等詞彙及該等詞彙的反義詞及其他類似表達涉及本公司或管理層時，即指前瞻性陳述。該等陳述反映本公司管理層目前對未來事件、營運、流動性及資本資源的觀點，當中部分觀點可能不會實現或可能會改變。該等前瞻性陳述受若干風險、不確定因素及假設的影響，包括本文件所述的其他風險因素。儘管我們相信我們在該等前瞻性陳述中表達的預期乃為合理，但日後可能發現我們的預期並不正確。我們的實際業績可能與我們所預期者有重大差異。可能導致我們的實際業績與我們所預期者有重大差異的重要風險及因素大致載於本文件「風險因素」、「業務」、「財務資料」及其他章節。閣下應細閱本文件，並應了解到我們未來的實際業績或會與我們所預期者存在重大差異及遜於預期。

閣下應慎重考慮，依賴任何前瞻性陳述涉及已知及未知風險以及不明朗因素。本公司面對的風險及不明朗因素可能會影響前瞻性陳述的準確性，包括（但不限於）以下各項：

- 我們的業務戰略、計劃、宗旨及目標，以及我們實施該等戰略、計劃、宗旨及目標的能力；
- 我們的未來業務發展、財務狀況及經營業績；
- 我們開發新服務且及時將該等服務推出市場及改進現有服務的能力；
- 我們獲取新用戶／客戶及提高彼等忠誠度的能力；
- 我們經營所在行業及市場的監管及經營狀況的變化；
- 行業的未來發展及競爭環境；

前 瞻 性 陳 述

- 我們保持遵守現時適用或將適用於我們業務的中國及國際法律及法規的能力；
- 我們維持、保護及提升知識產權的能力；
- 利潤率、整體市場趨勢、風險管理及匯率；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 資本市場發展；
- 本文件內並非歷史事實的其他陳述；及
- 本文件「風險因素」一節所述的所有其他風險及不明朗因素。

由於實際業績或結果可能與任何前瞻性陳述所示者有重大差異，我們強烈建議投資者不應過分依賴任何該等陳述。任何前瞻性陳述僅截至作出陳述之日為止，除上市規則規定外，我們並無責任更新任何前瞻性陳述以反映作出該陳述之日期後的事件或情況或反映其後任何未能預計事件的發生。有關我們或任何董事的意向的陳述或提述乃於本文件日期作出。任何該等意向可能因未來發展而出現變動。

本文件的所有前瞻性陳述均明確受此警示聲明規限。

風 險 因 素

[編纂]我們的H股涉及重大風險。閣下於[編纂]我們的H股前應仔細考慮本文件內的所有資料，尤其是下文所述的風險及不確定性。下列任何事件的發生均可對我們的業務、財務狀況、經營業績或前景造成重大不利影響。倘任何該等事件發生，我們H股的[編纂]可能會下跌，而 閣下可能會損失全部或部分[編纂]。

該等因素為未必會發生的偶然事件，且我們無法就發生任何有關偶然事件的可能性發表意見。所提供的資料於本文件日期後不會加以更新，並受限於本文件「前瞻性陳述」內的警示性聲明。

與我們的業務及行業有關的風險

汽車市場競爭激烈，而我們未必能在本行業內的競爭中勝出。

汽車市場競爭非常激烈，無論是中國市場或是海外市場。按銷量（包括出口量）計，我們在中國自主品牌乘用車企業中排名第二，於2023年及2024年，市場份額分別為11.8%及14.0%。我們與其他中國及國際汽車企業直接競爭。特別是，我們直接與在中國建立了業務並在全球運營的汽車公司競爭。未來，我們亦可能面臨來自中國及全球新入行者的競爭，而他們將會加劇競爭的激烈程度。我們認為，我們市場上的主要競爭因素包括品牌知名度、研發週期、產品設計、產能、交貨時間表、產品質量、定價、產品安全性、能源效率、技術創新、供應鏈管理、銷售及營銷能力、分銷網絡、客戶支持、售後服務及融資期限。許多現有及潛在競爭對手較我們擁有更多的財務、技術、營運及其他資源，且有能力對其汽車產品的設計、研發、生產、分銷、宣傳、銷售及支持投入大量資源。

鑒於中國和世界汽車行業的持續整合、價格競爭激烈、汽車品牌的不斷增加以及消費者需求多樣化所帶來的市場細分，我們預期未來本行業的競爭將加劇。競爭加劇可能導致汽車銷量下跌和庫存增加，而這可能導致價格下行壓力，從而對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。我們在與其他汽車品牌競爭中勝出的能力對於我們日後能否在現有及新市場取得成功以及我們的市場佔有率至關重要。我們無法向 閣下保證我們會在市場的競爭中勝出。我們的競爭對手可能推出質量或性能超越我們的新型車輛或服務，這可能對我們在市場中的競爭地位造成不利影響。競爭對手亦可能以更具競爭力的價格提供汽車或服務，這可能對我們的銷量和盈利能力造成不利影響。

風 險 因 素

國際貿易政策、地緣政治和貿易保護措施、出口管制和經濟或貿易制裁的變化可能會影響我們的業務、財務狀況和經營業績。

隨著我們尋求拓展全球業務版圖，我們的業務運營及財務表現可能會受到國際貿易政策、地緣政治、貿易保護措施、出口管制以及經濟或貿易制裁的影響。國際貿易政策和地緣政治經常受到政治、經濟和社會因素的影響而發生變化，具有不確定性，而這些因素往往超出我們的控制範圍。該等變化可能會影響貿易協定、關稅、進口關稅和國際貿易的其他方面，從而可能增加我們的運營成本，影響我們的市場准入。反傾銷稅、反補貼稅或保障措施等貿易保護措施的變化可能會導致我們的出口成本增加或受到限制。出口管制和經濟或貿易制裁可能會限制我們在若干市場出口產品或開展業務的能力。任何不遵守該等管制和制裁措施的行為均可能導致法律處罰、聲譽受損和喪失出口特權。

目前國際貿易的緊張局勢和不斷升級的政治緊張局勢，可能會影響我們的業務營運及經營業績，因為這會潛在影響客戶對我們乘用車的需求。於2025年初，美國政府頒佈多項行政命令，對來自不同司法管轄區的進口貨物徵收額外關稅，包括於2025年4月10日起對來自中國的進口貨物徵收合計145%的額外關稅（IEEPA關稅），以及援引1962年《貿易擴展法》第232條的公告，自2025年4月3日起對進口汽車徵收25%的關稅（232條款關稅）。2025年5月12日，中國政府與美國政府發表聯合公告，確認雙方將採取行動建立可持續的長期貿易關係。特別是，美國政府採取行動，將從中國進口貨物的IEEPA關稅稅率暫時降至30%，自2025年5月14日起初步為期90天，該措施於2025年8月12日再次延長90天。儘管如此，視乎國際貿易環境的變化，我們仍可能被徵收其他潛在關稅。此外，2024年10月29日，歐盟成員國投票通過對進口中國製造的電動汽車徵收最高35.3%的暫時反補貼關稅，並於2024年10月30日生效。具體稅率取決於中國電動汽車製造商。於往績記錄期間各期間，我們並無向美國出口乘用車，而我們向歐盟出口乘用車的收入佔我們總收入的百分比相對較小。儘管我們的乘用車在歐盟市場的銷量相對於其他海外市場較小，但關於國際貿易的不利政府政策可能影響我們乘用車的需求和競爭地位。此外，我們擬擴大歐洲市場的全球銷售與服務網絡。請參閱「業務－我們的策略」。我們無法保證我們目前對國際貿易政策的立場將維持不變。我們或會受限於不利的政策，這或會影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

風 險 因 素

為回應美國總統特朗普的行政命令，中國政府亦加徵額外關稅，包括對原產於美國的進口至中國的貨物徵收合計125%的額外關稅，並於2025年4月12日生效。根據日期為2025年5月12日的聯合公告，中國政府亦承諾採取行動，將關稅稅率降至10%。該關稅稅率暫時停止徵收，初步為期90天，並另於2025年8月12日再次延長90天。我們已採用本地化供應鏈在中國生產乘用車。我們預計於2025年，原產於美國的進口至中國的貨物採購額估計將低於我們原材料採購總額的2%。這種情況可能會繼續快速發展和變化。我們無法保證目前在中國生產乘用車的供應鏈將保持不變。由於國際貿易政策不斷變化且難以預測，我們可能會遇到原材料或關鍵零部件短缺或成本上漲的情況，進而可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

此外，於2022年10月7日，美國商務部、美國工業和安全局（「**BIS**」）發佈規則，對中國內地、中國香港或中國澳門的半導體、半導體製造、超級計算機和先進計算項目及終端用途實施新的相關限制。**BIS**有關先進計算和半導體製造的規則在兩個關鍵領域實施。首先，該等規則對若干先進計算半導體芯片和軟件、超級計算機終端用途的交易，以及涉及實體清單上部分實體的交易實施限制性出口管制。其次，該等規則對若干半導體製造項目以及部分集成電路(IC)終端用途的交易施加新的管制。我們從美國採購一般無需許可證即可出口的汽車芯片（這類產品一般為技術含量低的消費品，在大多數情況下無需出口許可證）用於我們的乘用車。然而，隨著實體清單及其他美國出口管制法律法規的不斷擴大和演變，未來的美國出口管制可能會嚴重影響或針對我們的部分重要供應商或客戶、原材料及我們營運所需的關鍵部件，在此情況下，如果我們未能及時以我們可接受的條款快速取得替代供應或需求來源，我們的業務可能會受到影響。

國際貿易政策與貿易保護措施很可能會頻繁變動，且其解釋與執行涉及重大不確定性，而有關不確定性可能會因國家安全問題或我們無法控制的政治及／或其他因素而加劇。該等因素可能會對我們及我們取得技術、系統或部件的能力造成重大不利影響，而這些技術、系統或部件可能對我們的技術基礎架構、產品供應及業務營運至關重要。倘若美國或其他司法管轄區在未來實施任何新的關稅、立法及／或法規，或重新磋商現有的貿易協定，有關變動可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。遵守有關立法及／或法規亦可能會很困難或成本高昂，並會使我們遭受監管調查、罰款、處罰或其他行動，以及聲譽損害。

風 險 因 素

新能源汽車市場競爭激烈，而新能源汽車的需求可能會出現週期性的波動。

新能源汽車市場規模龐大且競爭激烈。我們在乘用車市場的競爭對手包括新能源汽車製造商以及已進軍新能源汽車領域的燃油車製造商。由於新進入者的威脅，未來我們可能面臨更激烈的競爭。我們目前及潛在的競爭對手可能擁有比我們更多的財務、製造、營銷或其他資源，並可能投入比我們更多的大量資源在其產品的設計、開發、製造、分銷、宣傳、銷售及支持上。

鑒於替代燃油車的需求激增和政府鼓勵政策，以及全球汽車產業持續全球化和整合，我們預期新能源汽車產業的競爭將會持續。影響競爭的因素包括但不限於品牌知名度、產品設計、交付時間、產品質量、開發時間、定價、安全性、能源效率、供應鏈管理、銷售及營銷能力、經銷網絡、客戶支持、售後服務及融資條款。無法保證我們能在各方面的競爭中取得成功。我們的競爭對手可能會推出質量或性能超越我們產品的新型汽車，或提供更滿足客戶需求的客戶服務，這可能會對我們的市場競爭定位造成不利影響。他們也可能以更低的價格提供車輛或服務，這可能會對我們的銷售和盈利能力造成負面影響。競爭的加劇可能會導致汽車銷量降低和庫存增加，從而對價格造成下調壓力，並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成不利影響。

我們的風險管理及內部控制系統可能不夠充分或有效。

我們已制定並實施全面的風險管理及內部控制政策，涵蓋我們業務運營的各個方面，以監督及應對可能或已經發現的多種運營、財務、法律及市場風險。儘管我們一直努力改進我們的風險管理及內部控制系統，但我們無法向閣下保證該等系統足夠有效。請參閱「業務－風險管理及內部控制」及「業務－於受國際制裁地區的業務活動－面臨的風險及內部控制」。由於我們的風險管理及內部控制系統取決於員工的執行情況，我們無法向閣下保證我們的員工或其他相關第三方接受過充分或全面的培訓，以落實該等系統，亦無法保證其在落實過程中不會出現人為錯誤或失誤。倘我們未能及時更新、實施及修改，或未能部署足夠人力資源維護我們的風險管理政策及程序，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

風 險 因 素

我們於往績記錄期間的經營業績未必能代表我們於未來的表現。

於往績記錄期間，我們的收入及淨利潤經歷快速增長。我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增加至2023年的人民幣163,205百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣269,897百萬元，複合年增長率為70.7%。我們的淨利潤由2022年的人民幣5,806百萬元增加至2023年的人民幣10,444百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣14,334百萬元，複合年增長率為57.1%。我們的收入及淨利潤分別由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元及人民幣2,476百萬元增加24.2%及90.9%至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元及人民幣4,726百萬元。由於各種原因，我們無法向閣下保證我們能保持過往增長率，原因包括我們不確定能否持續提供優質產品以吸引用戶、我們的全球戰略或市場營銷及銷售策略會否失效。

此外，我們計劃透過以下方式進一步發展我們的業務：(i)進一步拓寬產品序列，銳化產品定位，持續深化品牌向上；(ii)大力投入新技術研發，進一步突出「科技奇瑞」優勢；(iii)持續加強乘用車的電動化及智能化，擁抱全球出行變革浪潮；及(iv)實施全球化戰略，持續鞏固和擴大出海優勢。請參閱「業務－我們的戰略」。為了成功發展我們的業務，我們計劃持續投入大量財務、管理及運營資源，以維持我們的增長。然而，我們無法向閣下保證我們將來能夠持續獲得該等資源。例如，我們未必能以商業上可接受的條款獲得更多內部及外部資金來支持我們的業務增長，或留住及吸引足夠數量的人才支持我們的業務發展。

我們於各期間的財務及經營業績可能因多項超過我們控制能力的因素而浮動，這些因素包括經濟增長、全球汽車行業的發展或競爭加劇，以及適用於全球汽車行業的法律、規例及規則變動。該等因素發生任何不利變動均可能妨礙我們維持過往增長率。由於該等以及其他因素，我們無法向閣下保證我們未來的收益將會增加，或我們將會持續盈利。因此，[編纂]不應倚賴我們的過往業績而將其視為代表我們未來的財務或經營表現。

風 險 因 素

我們面臨與我們汽車的國際銷售及我們的國際運營有關的風險。倘我們無法有效管理該等風險，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

於往績記錄期間，我們總收入中有很大部分來自海外市場。2022年、2023年、2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們的海外市場收入分別為人民幣30,387百萬元、人民幣77,060百萬元、人民幣100,897百萬元及人民幣26,289百萬元，分別佔我們同期總收入的32.8%、47.2%、37.4%及38.5%。截至最後實際可行日期，我們於超過100個國家及地區出售我們的乘用車。與在國內市場（即中國）經營相比，在國際上（尤其是在我們以往經驗有限的市場及國家）開展業務使我們面臨額外的風險及挑戰，包括：

- 品牌知名度有限；
- 無法保持或提高運營效率和節約成本，包括因距離、語言及文化差異給運營帶來挑戰，我們在指導和監督日常海外運營方面的難度增加，以及越來越難以按商業上合理的條款僱用和留住合格人員或根本不能僱用；
- 遵守規管我們運營各方面的多項可能相互衝突的法律及規例，這些方面包括競爭、定價、運營、分銷網絡、運輸、物流、關稅、貿易保護及對我們的業務而言屬重要的其他活動；
- 與汽車行業的現有參與者競爭；
- 面對具有不正當商業行為可能盛行的商業文化；
- 國際經營業務（特別是製造設施和研究中心）的管理、發展和人員配備方面的困難；
- 培養及維持與當地業務夥伴（如代理及經銷商）之間的關係方面存在的挑戰；
- 進口及出口限制的影響和關稅及貿易法規的變動；
- 與受到不正當影響或腐敗影響的法律制度有關的風險；
- 容易受到特定國家或地區的政治、社會或經濟狀況變化的影響；及
- 地緣政治動態的變化，包括但不限於大流行病、戰爭及恐怖主義。

風 險 因 素

我們能否維持並擴大在國際市場上的地位對我們的業務成功至關重要。然而，我們對此無法作出保證，且上述任何風險均可能令我們面臨重大挑戰。倘我們未能充分管理上述一項或多項風險，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

我們的業務依賴我們五大品牌的實力及市場接受度。倘我們未能維持及提升我們的品牌，或我們就此產生過多的開支，則我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

我們的業務及財務表現在很大程度上依賴我們開發、維護及加強品牌的能力。我們以奇瑞、捷途、星途、iCAR及智界五大品牌冠名銷售我們的乘用車。倘我們不繼續開發、維護及加強我們的品牌，我們可能失去提高品牌知名度及建立重點客戶群的機會。推廣我們的品牌可能在很大程度上依賴我們提供優質乘用車的能力以及我們銷售及營銷工作的成功與否。儘管我們力求通過精心選擇銷售及營銷渠道來優化資源配置，惟該等努力未必能達到預期效果。為推廣我們的品牌，我們可能須調整品牌推廣做法，包括利用傳統媒體、名人代言及線上媒體平台，這可能使銷售及營銷開支大幅增加。於往績記錄期間，我們的銷售及分銷開支分別為人民幣3,207百萬元、人民幣5,557百萬元、人民幣8,380百萬元及人民幣2,182百萬元，分別佔我們於相關期間收入的3.5%、3.4%、3.1%及3.2%。然而，我們無法向閣下保證上述活動一定將會取得成功，或我們一定將能達到預期的推廣效果。倘我們未能大力發展並保持五大品牌，則我們的經營業績、財務狀況、業務及前景將遭受重大不利影響。

我們的乘用車倘發生或被認為發生自燃及交通事故等事件，無論是否源於我們的過錯，我們均可能遭受不利宣傳，這可能損害我們的聲譽及品牌形象。請參閱「我們可能面臨產品責任索賠，或選擇或被迫進行產品召回，或採取其他類似行動，可能對我們的品牌形象、業務及經營業績造成不利影響」。此外，我們無法完全控制與我們合作的第三方，其不當行為可能使我們被負面宣傳。我們的乘用車亦不時接受第三方的評估及審查。任何將我們與競爭對手進行不利對比的負面評論均可能影響消費者對我們乘用車的看法。鑒於社交媒體的普及，任何負面宣傳，無論事實是否準確，均可能迅速擴散，損害消費者對我們品牌的看法及信心。

風 險 因 素

我們依賴多家供應商為我們的乘用車提供原材料或若干關鍵零部件。我們面臨與此類原材料或零部件價格波動相關的風險。我們的供應商可能無法按要求交付此類原材料或零部件。

我們從多家供應商採購原材料及若干關鍵零部件，包括但不限於鋼製品、電池組、電氣部件及各種汽車零部件（如座椅及輪胎）。於往績記錄期間，我們的材料成本分別為人民幣69,144百萬元、人民幣112,230百萬元、人民幣192,395百萬元及人民幣49,524百萬元，分別佔同期銷售成本的86.6%、81.9%、82.4%及82.9%。我們未來的原材料、零部件成本可能會受到許多因素的影響，如市場需求、供應商生產能力的變化、替代材料的可用性、供應商或供應鏈的生產中斷、總體經濟狀況和自然災害等，所有該等因素均非我們所能控制。由於我們向供應商採購與經銷商向用戶銷售之間的時間差，往往會產生滯後效應，在原材料、零部件價格上漲的情況下，短期內會對我們的利潤率產生負面影響。如果我們不能有效控制原材料、零部件的成本，或不能將增加的成本轉嫁予我們的客戶，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能會受到重大不利影響。

供應商延遲交付、供應的零部件質量不理想或生產中斷可能導致我們面臨原材料或關鍵部件短缺問題。倘我們的供應商無法供應或延遲供應該等原材料或關鍵零部件，或倘供應協議終止，則我們可能難以按優惠的價格及時採購該等替代物品。任何原材料或關鍵部件供應中斷均可能導致我們暫時中斷我們乘用車的生產，直至我們能夠建立替代物品或向其他供應商採購足夠數量的相關原材料或關鍵零部件。此外，為我們的乘用車物色若干能夠提供高度定制化零部件的替代供應商或開發自有替代品可能耗時耗財。

隨著我們的業務擴展，我們可能不時大幅增加乘用車的生產，並於相對較短的時間範圍內向供應商訂購額外原材料或關鍵零部件。供應商可能無法滿足我們的需求，即使能夠滿足，彼等亦可能無法以優惠的價格及時提供該等原材料或關鍵零部件。倘我們無法及時或根本無法找到合資格替代供應商，我們可能會遇到乘用車重要部件供應嚴重中斷以及乘用車交付重大延誤的情況，這可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們現有或未來產品的發佈、製造及交付的任何延遲均可能對我們的業務產生重大不利影響。

我們不斷推出新車型及版本，以豐富我們的產品組合並為客戶提供更多選擇。請參閱「業務－我們的產品－未來車型的產品線」。由於各種原因，例如市場狀況變化、技術難題及缺乏必要資金，以及我們的供應鏈或製造設施中斷，我們可能會在發佈、製造及交付新車型及新版本方面出現延遲。若發生此類延遲，我們的增長前景可能會受到不利影響。我們亦計劃定期進行改款或更新現有車型，這亦可能會出現延遲。我們現有或未來產品的發佈、製造及交付的任何延遲，包括我們生產設施的建設及翻新，或對現有車型進行改款，均可能導致客戶不滿，並對我們的聲譽、市場、經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。

我們可能面臨與輔助駕駛及智能座艙技術相關的風險。

我們的汽車可採用輔助駕駛及智能座艙技術。輔助駕駛及智能座艙技術面臨多種風險，例如人為失誤、系統故障及軟件漏洞等。不時會發生與此類技術相關的事故。輔助駕駛及智能座艙技術的安全性部分取決於用戶交互，而用戶可能不習慣使用此類技術。若發生與我們的輔助駕駛系統或智能座艙相關的事故，我們可能承擔產品責任、受到政府審查及進一步的監管監督，這可能會對我們的聲譽、經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

隨著法律的演變，輔助駕駛及智能座艙技術也面臨著監管方面的變化，以跟上技術快速發展的特性，這可能超出我們的控制及預期。我們的輔助駕駛及智能座艙可能無法滿足不斷變化的監管要求，這將要求我們重新設計、修改或更新我們的輔助駕駛及智能座艙硬件及相關軟件系統。這將導致我們產生額外成本，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們的乘用車可能無法滿足客戶的期望，並且可能存在缺陷。

我們的乘用車可能未達到用戶的預期。任何產品缺陷或汽車性能或操作未能達到預期均可能損害我們的聲譽，並導致負面宣傳、收入損失、交付延遲、產品召回、產品責任索賠、品牌損害、保修及其他開支，這些均可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景產生重大不利影響。

我們的汽車可能存在設計及製造缺陷。我們的汽車設計及製造過程複雜，可能存在潛在缺陷及錯誤，這可能導致我們的汽車無法按預期運行或操作，甚至導致財產損失或人身傷害。此外，我們的汽車使用大量第三方及內部軟件代碼以及複雜硬件運行。先進技術本質上很複雜，缺陷及錯誤可能會隨著時間的推移而顯露出來。我們對第三方服務及系統的長期一致性能的控制有限。雖然我們已經對汽車軟件及硬件系統進行了廣泛的內部測試，但我們對用於評估系統及汽車長期性能的框架及標準有限。我們無法向 閣下保證我們能夠及時檢測及修復汽車中的任何缺陷，或根本無法及時檢測及修復。

此外，我們的員工或第三方服務供應商可能出現錯誤操作、疏忽或不遵守規程的情況。此類人為錯誤可能導致我們的汽車無法按預期運作。我們無法向 閣下保證我們能夠完全避免人為錯誤。

我們可能會因生產設施在製造過程中發生事故而承擔責任和中斷運營。

在運營和生產過程中，我們實施並要求員工遵守內部政策規定的安全措施和程序。由於我們的生產工藝複雜，不可避免地涉及工具、設備和機械的操作以及化學材料的使用，儘管我們並無遇到任何導致本集團營運中斷的重大糾紛，這可能會發生導致員工受傷甚至身亡的事故。此類事故可能會導致我們的運營中斷，並使我們承擔相應的責任，而我們可能沒有足夠或充分的保險來承擔此類責任，從而對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

風 險 因 素

我們依賴廣泛經銷商網絡分銷我們的乘用車，而我們可能面臨與經銷商行為及服務相關的風險。

我們與經銷商進行合作，擴大我們汽車銷售的覆蓋面，這有助於我們增加銷售訂單及創收。於往績記錄期間，我們的大部分汽車乃通過經銷商售出。於2022年、2023年、2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們通過經銷商銷售產生的收入分別為人民幣69,734百萬元、人民幣128,809百萬元、人民幣216,222百萬元及人民幣56,133百萬元，分別佔同期乘用車銷售總收入的84.5%、85.2%、87.6%及91.1%。

此外，我們經銷商的表現及其為我們銷售汽車、維護品牌、提供客戶服務、拓展其業務及其銷售網絡的能力對我們未來的業務增長至關重要，並可能直接影響我們的汽車銷量及盈利能力。我們可能無法發現、吸引及留住足夠數量且能滿足我們經驗和資源要求的經銷商。我們對經銷商日常業務活動的控制有限，對次級經銷商的控制可能更為有限。倘我們的經銷商或次級經銷商未能提供高質量的客戶服務，未能及時解決客戶投訴，或其任何不當行為或不道德做法導致我們的品牌形象和聲譽受損，則我們的業務可能遭受不利影響。例如，我們的經銷商可能延遲交付車輛，或與終端客戶發生糾紛，而我們的次級經銷商亦可能向終端客戶作出未經授權的虛假陳述。在任何此類情況下，終端客戶對我們品牌形象與聲譽的信心都可能受到負面影響。此外，倘我們的任何經銷商或次級經銷商不遵守相關經銷協議或公司政策，則可能對我們的汽車及我們所提供的服務的整體銷售以及我們實施發展戰略的能力造成不利影響。若我們未能建立或維持完善、管理良好的經銷商網絡，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能會受到不利影響。

我們無法向閣下保證我們總是能夠準確跟蹤經銷商的庫存水平，或識別我們各級經銷網絡中的任何過度庫存積壓。此外，我們的經銷商可能無法在特定時期內向終端客戶售出足夠數量的汽車，可能導致庫存積壓。這可能對我們汽車的銷售造成重大不利影響，從而影響我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。此外，倘若未來我們對若干經銷商的銷售出現任何大幅增長，或我們的銷售及服務網絡發生任何變化，均可能引起經銷商之間的競爭，增加蠶食風險。任何此類行為均可能損害我們的經營業績、財務狀況、業務及前景。

風 險 因 素

我們依賴第三方為我們的業務提供服務。

我們委聘有能力的供應商為我們的業務提供物流、倉儲及信息技術諮詢等服務。該等供應商的營運可能會受到各種因素的影響，如管理不善、設備故障、商業糾紛、勞動力短缺或罷工以及自然災害。倘任何一家供應商無法提供可靠和及時的服務，或有關服務的價格大幅上漲，我們的產品供應可能會中斷，或我們為該等第三方服務提供商支付的費用可能會增加。此外，我們可能無法物色合適的替代供應商，從而可能會對經營業績、財務狀況、業務及前景產生不利影響。

我們未來的成功在一定程度上依賴我們擴大產能的能力，而這面臨風險及不確定因素。

擴大產能對我們的業務經營至關重要，包括新建生產基地，以滿足日益增長的市場需求。請參閱「業務－製造」及「未來計劃及[編纂]」。

我們基於對若干固有不確定因素的預期（包括我們乘用車的預計需求及整體市場）規劃未來產能。我們的產能未必能滿足市場需求。倘由於消費者喜好發生不可預見的變化或其他原因，導致我們乘用車的需求低於預期，我們的銷售額及盈利能力將受損，而我們將無法自擴大產能及發展新乘用車的投資中獲得理想或可持續回報，這均會對我們的市場地位、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。反之，倘我們的產能擴充無法滿足對我們乘用車不斷增長的需求，在此情況下，我們的市場佔有率或會被侵佔。我們亦可能面臨與海外生產相關的風險。請參閱「一 我們面臨與我們汽車的國際銷售及我們的國際運營有關的風險。倘我們無法有效管理該等風險，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響」。

此外，我們擴充產能及升級生產設施的能力及努力涉及若干風險及不確定因素，例如我們能否以合理成本籌措資金或根本無法籌措資金、管理延誤及成本超支以及自相關政府部門獲得所需許可證、執照及批准。我們的產能擴充亦可能因天災或其他意外事件而中斷。

另外，我們生產設施的系統升級可能影響訂貨、生產調度及其他相關生產程序，過程複雜且會影響或延誤生產目標。任何該等因素均可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們的行業正在快速發展，可能會發生不可預見的變化。不可預見的技術發展可能會對我們汽車的需求產生重大不利影響。

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自燃油車的銷售。於2022年、2023年及2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們銷售燃油車所得收入分別佔我們收入的75.9%、87.8%、69.6%及63.0%，而我們銷售新能源汽車所得收入分別佔我們收入的13.2%、4.9%、21.9%及27.3%。根據弗若斯特沙利文的資料，近年，新能源汽車的發展出現重大轉變。此外，電動汽車的智能化程度不斷提高，為消費者提供了更便捷的體驗，更好地滿足了其不斷變化的需求。此外，電池技術的進步提高了續航里程並縮短了充電時間，增強了人們對電動汽車的信心，並促進了電動汽車的廣泛採用。我們無法向閣下保證我們能夠跟上快速發展的汽車市場的變化。管理該行業的監管框架在不斷發展，在可預見未來可能會進一步發生變化。隨著我們行業及業務的發展，我們可能需要修改我們的業務模式或更改我們的產品及服務。該等變化可能無法實現預期結果，從而可能對我們的經營業績及前景產生重大不利影響。

先進氫能或燃料電池等新能源技術的發展可能會以我們目前無法預測的方式對我們的業務及前景產生重大不利影響。如果我們不能成功應對現有技術的變化，就會嚴重損害我們的競爭地位，並可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。

我們的研發努力或未能產生預期結果。

我們的研發能力對我們能否取得成功而言至關重要。汽車市場技術日新月異，技術創新及技術改進發展迅速。我們能否推出符合市場不斷變化的需求的新產品，很大程度上取決於我們的研發能力。我們不斷投資於研發活動，以推出新產品並開發相關技術。我們已建立起一個多層次、全面的研發體系，涵蓋汽車平台架構、動力系統以及汽車智能技術。於2022年、2023年及2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們的研發投入分別為人民幣4,128百萬元、人民幣6,849百萬元、人民幣10,544百萬元及人民幣2,761百萬元。

風險因素

我們將繼續對研發投入大量資源，以引領技術進步，在日新月異的汽車行業保持競爭力。然而，即使我們能緊跟技術變革並開發新車型，但我們現有車型的過時速度可能快於預期，從而可能降低我們的投資回報。例如，我們為燃油車、插電式混合動力汽車及增程式電動汽車開發和生產了先進的發動機和變速箱系統。參見「業務－我們的技術實力－鯤鵬動力－我們的動力總成系統」。該等創新技術可能存在固有風險，即與競爭技術相比，其效益壽命較短，或可能不被市場接受。鑒於研發活動的不確定性，我們無法保證我們能繼續實現技術創新，並有效地商業化該等創新成果。因此，即使相關研發活動耗費大量資金，我們或無法獲得相應的回報，這可能對我們目前的市場地位造成不利影響。研發工作在該等方面的任何延誤或受阻均可能對我們的業務、聲譽、經營業績及前景造成重大不利影響。

任何針對我們汽車系統的網絡攻擊、未經授權進入或控制均可能導致用戶喪失對我們及我們汽車的信心並損害我們的業務。

我們的部分汽車搭載複雜的信息技術系統，以支持智能技術功能及允許並安裝常規OTA更新。我們已設計、實施及測試安全措施，旨在防止未經授權進入我們的信息技術網絡及我們的汽車技術系統。然而，黑客可能試圖未經授權進入，篡改、變更及使用該等網絡及系統。我們致力於補救任何所報告和驗證的車輛安全漏洞。然而，無法保證將來漏洞在被識別前不會遭到利用，或我們的補救工作能夠成功。我們的信息技術網絡或汽車系統如受到任何網絡攻擊、未經授權進入、中斷、損害或控制，或存於我們系統中的數據或資料如有任何遺失或洩露，均可導致法律索賠或訴訟。此外，不論真確與否，如有報告指出我們的信息技術網絡或汽車系統或數據遭網絡攻擊，以及有關數據安全及隱私的擔憂，均可能對我們的品牌造成負面影響，並損害我們的經營業績、財務狀況、業務及前景。

我們的業務受不斷發展的數據隱私和保護、信息安全及網絡安全方面的法律法規約束。倘無法解決網絡安全及數據隱私問題，我們可能遭受處罰，損害我們的聲譽和品牌，並對我們的業務及經營業績造成危害。

在獲得必要許可的情況下，我們使用車輛的電子系統記錄每輛汽車的使用情況，以協助我們進行車輛診斷、維修和保養，以及協助我們定制化和優化駕駛和乘坐體驗。我們於開展業務過程中收集、持有及使用用戶數據，可能使我們受中國及其他司法管轄區的立法及監管監督，如要求通報任何數據洩露事件、限制我們對此類信息的使用，以及限制我們獲取新客戶或向現有客戶進行營銷的能力。倘用戶指控我們不

風 險 因 素

當收集、使用、傳輸、發佈或披露其個人信息，我們可能面臨法律索賠及聲譽損害。為遵守法律、法規、行業標準或合同義務所規定的隱私、消費者保護及安全標準和協議，我們可能產生巨額費用。倘第三方不當獲取及使用我們用戶的個人信息，而我們未能保護數據免遭不當使用，我們可能須花費大量資源解決該等問題，並可能進一步遭受處罰，包括罰款、暫停營業及吊銷必需的執照，而我們的聲譽及經營業績可能遭受重大不利影響。

我們受中國各種數據安全及數據保護法律法規約束。請參閱「監管概覽－與網絡安全及數據安全相關的法規」。尤其是，於2021年12月28日，包括國家網信辦在內的13個政府主管部門聯合發佈《網絡安全審查辦法》（「《網絡安全審查辦法》」），該辦法於2022年2月15日生效。據我們有關中國數據合規法律的法律顧問告知，以及根據我們向中國網絡安全審查認證和市場監管大數據中心（其受網絡安全審查辦公室委託，接受有關網絡安全審查的公眾諮詢）進行的諮詢，我們認為我們擬在中國香港[編纂]不屬於《網絡安全審查辦法》下的「[編纂]」。截至最後實際可行日期，我們並無接獲任何主管部門通知，指我們被歸類為關鍵信息基礎設施運營者，亦未被要求就本次[編纂]接受網絡安全審查辦公室的網絡安全審查。

中國許多數據相關立法相對較新，且不斷演變。倘我們持有的任何數據屬於須受嚴格審查的數據類別，我們可能須採取更嚴格的措施以保護及管理該等數據。由於監管環境的複雜性及法律法規的不時修訂，我們於現階段無法預測《網絡安全審查辦法》的影響（如有），但我們將密切關注及評估規則制定過程中的任何進展。倘中國網絡安全管理部門或其他主管部門要求我們這樣的發行人通過網絡安全審查許可及採取其他具體行動，我們將面臨能否及時完成該等額外程序的不確定性，或根本無法完成，從而可能使我們面臨政府部門的強制執行行動及調查、罰款、處罰、暫停我們的違規運營或從相關應用商店中刪除我們的應用程序，以及可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響的其他後果。

一般而言，遵守與數據安全及個人信息保護相關的現有及未來法律法規可能花費高昂成本，並使我們受負面宣傳的影響，這可能損害我們的聲譽、業務運營及經營業績。

風 險 因 素

我們受反貪污及反賄賂以及類似法律約束，而不遵守該等法律可能導致我們面臨行政、民事及刑事罰款及處罰、附帶後果、補救措施及法律費用，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及聲譽造成不利影響。

我們受經營業務所在各司法管轄區的反貪污、反賄賂及類似法律及法規約束。於日常業務過程中，我們與政府機構及國有實體及聯屬公司的官員及僱員直接或間接互動。該等互動使我們面臨更多與合規相關的問題。我們已實施政策及程序，旨在確保我們及董事、高級管理人員、僱員、代表、顧問、代理及業務夥伴遵守該等法律及法規。然而，我們的政策及程序可能不夠充分，而董事、高級管理人員、僱員、代表、顧問、代理及業務夥伴可能參與需要我們負責的不當行為。

不遵守反貪污和反賄賂法律及法規可能導致我們面臨舉報投訴、負面媒體報道、調查以及嚴重的行政、民事及刑事制裁、附帶後果、補救措施及法律費用，可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及聲譽造成重大不利影響。

我們的業務在很大程度上有賴高級管理人員、主要僱員及合資格人員的持續努力，我們的經營可能因彼等離職而嚴重受阻。

我們的成功在很大程度上依賴高級管理人員及主要僱員的持續努力。倘一名或多名高級管理人員或主要僱員不能或不願繼續為我們提供服務，我們可能難以及時甚至根本無法另覓他人替代。隨著我們建立品牌並提高知名度，競爭對手或其他公司招攬我們人才的風險可能增加。我們所在的汽車行業對管理及研發人才需求高且競爭激烈，尤其是發動機、電氣化及智能技術領域的人才，我們無法向閣下保證將能夠吸引或挽留主要人員、合資格人員或其他能對我們的日常生產經營活動造成重要影響的技術員工。

倘我們的任何高級管理人員及主要僱員離職，我們的業務可能嚴重受阻，我們的財務狀況及經營業績可能遭受重大不利影響，且我們可能因招聘、培訓及挽留合資格人員而產生額外開支。於往績記錄期間，我們並無就主要人員投購任何主要人員保險。倘我們的任何高級管理人員或主要僱員加盟競爭對手或成立競爭公司，我們或會失去客戶、專有技術及主要專業人士與員工。各高級管理人員及主要僱員已與我們訂立僱傭協議及競業禁止協議。然而，倘高級管理人員或主要僱員與我們出現任何糾紛，其簽訂的競業禁止協議內包含的競業禁止條款未必可執行。

風 險 因 素

我們可能遭遇停工、勞動力短缺、勞動力成本增加以及其他與勞動力相關的問題，這可能擾亂我們的正常運營，並對我們的聲譽及經營業績造成不利影響。

我們依賴大量僱員支持我們的業務和生產。我們已實施全面的政策及措施保障員工的福利及工作條件，包括提供有競爭力的薪酬待遇，包括薪金及津貼、績效獎金等。請參閱「業務－僱員」。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無發生任何導致本集團業務中斷的重大勞資糾紛、停工或罷工事件。儘管我們已竭盡所能，但仍無法保證我們不會面臨任何與勞工相關的問題，包括勞資糾紛、罷工或無法吸引及留住合資格工人，這可能導致停工或勞動力短缺，並嚴重影響我們滿足客戶需求及於預期時間內完成訂單的能力。此外，此類與勞工相關的問題可能產生額外成本，包括解決勞資糾紛、僱傭臨時工或實施應急計劃以減輕勞工短缺的影響。該等額外費用，加上延遲交貨可能造成的收入損失，可能對我們的盈利能力及整體經營業績造成不利影響。

此外，我們依賴大量員工以支持我們的業務及生產。由於市場狀況及監管措施的影響，我們的勞動力成本一直上升。倘我們無法將增加的成本轉嫁予客戶，勞動力成本的任何大幅增加均可能對我們的利潤率及盈利能力造成不利影響。除非我們能夠採用其他適當的方式降低生產成本，否則我們的利潤率可能下降，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

我們可能面臨產品責任索賠，或選擇或被迫進行產品召回，或採取其他類似行動，可能對我們的品牌形象、業務及經營業績造成不利影響。

我們主要透過經銷商網絡製造及銷售乘用車。我們亦在中國生產KD套件，並以「散件組裝」模式銷售給海外OEM及合營企業。有關「散件組裝」模式的詳情，請參閱「業務－製造－海外生產設施」。我們銷售的乘用車以及KD套件可能會受到產品責任索賠，這可能損害我們的經營業績、財務狀況、業務及前景。汽車行業面臨大量的產品責任索賠事件，倘我們的汽車不能達到預期表現或出現故障，造成財產損失、人身傷害或死亡，我們將面臨固有的索賠風險。任何產品責任索賠，無論是否有法律依據，均可能導致高昂的辯護費用和耗時。如果針對我們的產品責任索賠成功，可能引致巨額賠償金。於往績記錄期間，我們承擔了5次召回的責任，向用戶和經銷商支付的產品召回費用共計人民幣23.3百萬元。請參閱「業務－質量控制、保修及售後服務和產品召回－產品召回」。此外，產品責任索賠可能導致我們的汽車及業務遭受嚴重

風 險 因 素

的負面宣傳，並阻礙我們未來汽車的商業化，這將對我們的品牌、經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。任何保險均可能不足以覆蓋所有潛在的產品責任索賠。任何要求巨額賠償的訴訟均可能對我們的聲譽、業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

長期以來，汽車召回一直是我們產業的重要一環，提醒我們即使是設計精良的汽車偶爾亦可能需要干預，以確保公眾安全。隨著消費者期望的提高和技術進步，安全標準及解決召回問題的策略也在不斷完善。於往績記錄期間，我們發起12次產品召回。請參閱「業務－質量控制、保修及售後服務和產品召回－產品召回」。今後，倘我們的任何乘用車，包括我們的供應商供應的任何系統或零件，被證明存在缺陷或不符合適用的法律法規，我們可能自願或非自願地啟動召回。此類召回，無論屬自願或非自願，或是由我們或我們的供應商設計或製造的系統或部件造成，均可能涉及巨額費用，並可能對我們的品牌形象、經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

未經授權改裝汽車可能對我們的汽車安全系統造成危害。

汽車愛好者可能會試圖改裝我們的汽車，包括使用第三方售後產品，以改變汽車外觀或增強汽車性能，這可能危及汽車安全系統。我們不會測試亦不認可此類改裝或第三方產品。此外，使用不當的外部電纜或不安全的充電插座，可能會使我們的新能源汽車用戶受到高壓電的傷害。這種未經授權的改裝可能會降低我們汽車的安全性，任何由於這種改裝造成的意外均可能引起負面報道，將對我們的品牌造成不利影響，從而損害我們的經營業績、財務狀況、業務及前景。

我們可能需要針對知識產權侵權索賠進行自我辯護，這可能相當耗時，並且會導致我們承擔巨額費用。

知識產權（如商標、著作權、專利、域名、技術知識及其他專屬權利）可保護我們的品牌形象、產品設計及其他有價值的權利。我們可能會不時收到知識產權持有人就其專利權的來函。持有專利或其他知識產權的公司可能會向我們提起訴訟，指控我們侵犯上述權利，或以其他方式維護其權利，並敦促我們取得使用該等專利及知識產權的許可。我們申請及使用與我們的設計、軟件或技術相關的商標可能被裁定侵犯現有的商標所有權及權利。此外，倘確定我們或我們的僱員侵犯第三方的知識產權，我

風 險 因 素

們或須採取以下一項或多項行動：(i)停止提供包含或使用遭質疑的知識產權的乘用車或服務；(ii)支付巨額損害賠償；(iii)向被侵權知識產權持有人尋求許可，我們未必能以合理的條款甚或根本無法取得其許可；(iv)重新設計我們的乘用車或相關服務，此將產生巨額成本；或(v)為我們的乘用車及服務建立並維護替代品牌。

倘針對我們的侵權申索獲裁定勝訴，且我們無法取得使用侵權技術或其他知識產權的許可，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。此外，任何訴訟或索賠（無論是否屬實）均可能導致我們面臨重大開支、負面報道以及分散資源及管理層的注意力。

我們未必能防止他人未經授權使用我們的知識產權，這可能損害我們的業務及競爭地位。

我們倚賴專利、商標、版權、商業機密及保密協議相結合的方式保障我們的專有權利。我們依賴商標及專利法律、商業秘密保護及保密及許可協議，保護我們的知識產權。此外，如第三方未經授權使用我們的知識產權，可能對我們目前及未來的收入及聲譽造成不利影響。

我們無法保證我們向政府主管部門註冊有關現有或未來業務的商標及其他知識產權的申請均會獲得批准，或我們的知識產權將不會受第三方質疑或被相關政府或司法機關認定為無效或不可強制執行。倘無法註冊相關商標或其他知識產權，我們可能無法阻止他人使用該等知識產權，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

另外，對未經授權使用專有技術進行監管，既困難亦會產生高昂費用。儘管我們已盡力保護我們的專有權利，但第三方仍可能試圖複製或以其他方式獲取及使用我們的知識產權，或尋求法院聲明其並未侵犯我們的知識產權。對未經授權使用我們的知識產權進行監控既困難又成本高昂，我們無法向閣下保證我們已採取或將採取的措施能夠防止我們的知識產權遭挪用。我們或須不時訴諸訴訟，以強制執行我們的知識產權，這可能產生高額費用並分散我們的資源。

此外，根據任何已授權專利授予的權利可能不會為我們提供有意義的保護或競爭優勢。任何專利下的權利要求都可能不夠寬泛，不足以阻止其他人開發類似技術或取得類似成果。其他人的知識產權還可能阻止我們許可及利用我們的專利。在我們已經開發及正在開發的技術領域中，有大量他人擁有的專利及待審批專利申請。該等專利

風險因素

及專利申請可能優先於我們的專利申請，並可能使我們的專利申請無效。再者，由於我們的專利可能到期且可能無法續期，我們的專利權或會受質疑、被規避、被視為無效或被限制使用範圍，從而無法有效保護我們。

我們可能不時面臨索賠、糾紛、訴訟以及其他法律及行政程序。

我們容易面臨索賠以及各種法律及行政程序。客戶、業務夥伴、供應商、競爭對手、僱員、政府實體或其他方在調查或法律程序中，可能向我們提出因實際或指稱違法、違反合約或侵權行為所引致的索賠。不論特定索賠有何理據，法律及行政程序均可能費用高昂、耗時或干擾我們的運營及分散管理層注意力。鑒於該等考慮因素，我們可能訂立協議以就訴訟進行和解及解決有關糾紛。無法保證可按可接納條款達成該等協議或根本無法達成協議，亦不保證不會發生訴訟。此外，該等協議亦可能使我們的運營開支大幅增加。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，概無可能個別或共同對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大影響的針對我們的未決或造成威脅的法律或行政程序。然而，日後可能發生新的法律或行政程序及索賠，可能令我們產生抗辯成本，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到國際出口管制及經濟制裁的不利影響。

美國及其他司法管轄區或組織，包括歐盟、聯合國、英國及澳洲，已透過行政命令、法律或其他監管方式，實施針對有關國家或有關國家內的目標產業部門、公司、實體及／或組織及個人的經濟制裁及出口管制措施。有關制裁制度概要，請參閱「監管概覽－制裁法律及法規」。

於往績記錄期間，本公司向位於巴爾幹（塞爾維亞）、白俄羅斯、古巴、剛果民主共和國、埃及、埃塞俄比亞、香港、伊朗、伊拉克、黎巴嫩、利比亞、緬甸、尼加拉瓜、俄羅斯、索馬里、突尼斯、土耳其、烏克蘭（不包括克里米亞／所謂的盧甘斯克人民共和國和所謂的頓涅茨克人民共和國地區／赫爾鬆／札波羅熱地區）、委內瑞拉和也門（「**相關地區**」）的非制裁客戶進行銷售。於相關地區中，伊朗及古巴為全面受制裁國家。截至2024年12月31日，本集團已停止與伊朗及古巴的銷售。於往績記錄期間，本集團於相關地區的客戶均非受制裁目標。誠如「業務－於受國際制裁地區的業務活動」中所詳細討論，我們的國際制裁法律顧問認為，本集團於相關地區的活動並無導致任何違反主要國際制裁的情況。

風 險 因 素

美國已透過行政命令，為包括OFAC在內的政府部門提供法律依據，以指認被視為在相關地區的某些行業「經營」的實體。根據EO 14024，俄羅斯的「運輸業」是一個參與者可能面臨OFAC指定風險的行業。由於本集團向俄羅斯銷售汽車，以及本集團在俄羅斯的附屬公司，因此存在OFAC視本集團在俄羅斯「運輸」行業經營的風險。然而，OFAC透過常見問題解釋，根據EO 14024作出的行業判定不會自動對所有在該行業經營或曾經經營的人士施加制裁。只有美國政府有關部門根據EO 14024釐定為在OFAC釐定的若干行業經營或曾經經營的人士，才會被指定為受制裁人士。截至最後實際可行日期，我們並未根據EO 14024被指認，且我們不知悉有任何中國汽車製造商根據EO 14024被指認。據我們的國際制裁法律顧問告知，考慮到「業務一 於受國際制裁地區的業務活動」中所詳述我們活動的特定因素，對於本集團在俄羅斯的「運輸」行業相關業務而言，美國的二級制裁風險相對較小。我們計劃縮減在俄羅斯的業務及銷售規模，以降低相關制裁風險。請參閱「業務一 於受國際制裁地區的業務活動」。倘我們無法增加來自其他市場的銷售收入，以替代縮減俄羅斯的銷售規模，縮減我們在俄羅斯的業務及銷售規模可能對我們的經營業績及財務狀況產生不利影響。

國際制裁不斷演變，新的個人和實體也會定期加入受制裁目標名單。此外，新的規定或限制可能會生效，這可能會增加對我們業務的審查，或導致我們的一項或多項業務活動被視為應受制裁。我們無法保證我們過去或未來的業務不會有制裁風險，或我們的業務會符合美國或任何其他司法管轄區當局的期望和要求。若美國、歐盟、聯合國、英國、澳洲或任何其他司法管轄區的主管機關判定我們過去或未來的任何活動構成違反相關制裁，或為指定本集團為制裁對象提供依據，我們的業務及聲譽可能會受到不利影響。此外，如果我們縮減在受制裁風險司法管轄區的業務布局和銷售，我們的業務和經營業績可能會受到不利影響。有關我們在受國際制裁地區的業務營運詳情，請參閱「業務一 於受國際制裁地區的業務活動」。

未能就各項僱員福利計劃作出充足的供款可能使我們面臨處罰。

中國法律法規要求我們參加政府發起的各項僱員福利計劃。該等福利計劃包括社會保險、住房公積金及其他福利付款責任。中國法律規定我們按一定比例的僱員薪金向該計劃供款，最高上限由我們開展業務所在地的地方政府規定。截至最後實際可行日期，本集團並無接獲主管機關發出的任何社會保險費及住房公積金罰款通知，於往

風 險 因 素

續記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團亦無受到任何重大行政處罰。然而，倘中國相關機關對我們持有不同意見，如釐定我們須補足供款、我們未遵守勞動法規或須接受罰款或其他行政處罰，我們的營運業績、財務狀況、業務及前景可能會受到不利影響。

於2025年7月31日，中國最高人民法院發佈《最高人民法院關於審理勞動爭議案件適用法律問題的解釋（二）》（「**解釋（二）**」），該解釋於2025年9月1日起生效。根據解釋（二），參加社會保險是用人單位與勞動者的法定義務，無論通過單方承諾或雙方協議不參加社會保險均屬無效。此外，解釋（二）明確規定，勞動者以用人單位未依法繳納社會保險為由解除勞動合同，並主張用人單位支付經濟補償的，中國人民法院應予支持。

根據解釋（二）的規定，並依據中國法律顧問的意見，於往續記錄期間及直至最後實際可行日期內各期間：(i)本公司及中國主要附屬公司(a)已為全體員工繳納社會保險，(b)未曾通過單方承諾或雙方協議等方式與員工達成不參加社會保險的安排，及(ii)未發生因我們未繳納社會保險費，而由員工主動提出終止本公司（或任何中國主要附屬公司）與我們相關員工勞動合同的事件。誠如中國法律顧問進一步確認，解釋（二）不會對我們的經營及財務狀況產生重大不利影響。有關本公司中國主要附屬公司的詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－我們的主要附屬公司」。然而，倘相關中國主管部門與我們持不同意見並認定我們未符合解釋（二）的要求，我們的經營業績、財務狀況、業務及發展前景可能受到不利影響。

我們對若干物業的所有權或使用權存在瑕疵。

截至2025年3月31日，本公司及主要中國附屬公司有部分用作生產設施及辦公場所的自有物業未取得房屋所有權證，其建築面積佔本公司及主要中國附屬公司自有物業總建築面積的比例不足0.2%。我們已獲得相關主管部門的確認函，表明該瑕疵並不構成嚴重違反相關法律法規的行為。據我們的中國法律顧問告知，該自有物業的瑕疵不會對我們的業務運營造成重大不利影響。請參閱「業務－物業－自有物業」。此外，本公司及主要附屬公司在中國的四處租賃物業的業主未向本公司提供有效的業權證。

風 險 因 素

請參閱「業務－物業－租賃物業」。關於我們所佔用物業產權有關的任何爭議或索賠，包括涉及對該等物業的非法或未經授權使用的主張的任何訴訟可能會迫使我們從該等物業遷出並可能對我們的經營、財務狀況、聲譽和未來增長造成重大不利影響。此外，不保證中國政府不會修改或修訂現行物業法、法規或規章而要求額外批准、執照或許可證，亦不保證不會實施更嚴格規定而要求我們取得或具備我們所佔用物業的相關權證。

我們可能因未在中國登記租賃協議而面臨處罰。

截至最後實際可行日期，我們及我們的主要附屬公司在中國租賃的生產設施及辦公室物業的租賃協議尚未向中國相關政府部門進行備案登記。據我們的中國法律顧問告知，根據中國法律，未能完成租賃登記不會影響租賃協議的有效性，但倘若我們日後的任何租賃協議在中國政府主管機關要求我們完成登記後，我們仍未能完成登記，則我們可能會就每份未登記的租賃協議被處以最高人民幣10,000元的罰款。請參閱「業務－物業－租賃物業」。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無接獲有關中國政府機關的任何此類要求或遭受任何此類罰款。由於我們無法控制的因素，我們無法保證我們的出租人將會與我們合作登記有關租賃，亦無法保證我們對有關物業的使用日後不會受到進一步質疑。任何上述情況均可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

倘無法獲得、更新或保留執照、許可證或批准，可能影響我們開展或擴大業務的能力。

我們須從中國不同監管機構獲得適用的執照、許可證及批准，方能開展或擴大業務。中國各政府部門已頒佈有關設計、開發、製造及銷售乘用車的多種法規。我們的汽車工廠已獲得生產整車所需的批准。

我們無法保證中國監管部門不會頒佈或發佈新的汽車行業管理條例，從而使我們須為現有或未來業務運營獲得額外執照、許可證或批准。倘無法獲得、更新或保留此類執照、許可證或批准，可能對我們的業務運營及財務狀況造成重大不利影響。此外，隨著我們向更多海外市場擴張，我們將受當地市場監管要求約束，可能需要為我們的業務運營獲得更多執照及許可證。我們無法保證在需要時我們能夠及時獲得此類執照及許可證，甚或根本無法獲得。

風 險 因 素

我們截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年3月31日產生了流動負債淨額。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，我們的流動負債淨額分別為人民幣4,760百萬元、人民幣17,388百萬元、人民幣3,401百萬元及人民幣2,788百萬元。截至2023年12月31日，我們的流動負債淨額增加，主要是由於貿易應付款項及應付票據、計息銀行貸款及合約負債增加所致，這與同年的大幅業務增長相符。截至2024年12月31日，我們的流動負債淨額有所改善，主要乃由於我們的流動資產增加，包括(i)貿易應收款項、(ii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、(iii)以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產及(iv)現金及現金等價物增加。截至2025年3月31日，我們的流動負債淨額有所好轉，主要是由於：(i)計息銀行貸款及其他借款；(ii)其他應付款項及應計費用；及(iii)合約負債均有所減少所致。請參閱「財務資料－流動負債淨額」。

我們無法向閣下保證我們日後將繼續改善流動負債淨額狀況或出現流動資產淨值狀況。如果未來再次出現流動負債淨額狀況，我們將面臨流動資金風險，這可能會限制我們進行必要的資本支出或開拓商機的能力，我們的業務、經營業績和財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘我們無法有效管理存貨，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

由於競爭加劇、季節性、新車型發佈、汽車生命週期和定價的快速變化、汽車缺陷、消費者需求及消費支出模式的變化等因素，我們面臨可能對我們的財務狀況、經營業績及前景造成不利影響的存貨風險，尤其是與汽車組件及零部件及原材料有關。為有效經營我們的業務，並滿足用戶的需求和預期，我們必須維持一定的存貨水平，以避免積壓或缺貨的問題，並確保及時交付。我們根據我們的經驗及對用戶需求和用戶訂單數量的評估來確定我們的存貨水平。

然而，預測本身具有不確定性，且對我們汽車的實際需求可能與我們的預測不一致。倘我們未能準確預測需求，我們或會面臨存貨報廢或存貨短缺的風險。倘存貨水平超過需求，可能導致存貨減值或核銷，及以折扣價格出售過剩存貨，這可能對我們的盈利能力造成不利影響。於2022年、2023年及2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們確認存貨撇減至可變現淨值的淨額分別為人民幣61百萬元、人民幣431百萬元、人民幣982百萬元及人民幣434百萬元。此外，倘我們低估對我們車輛的需求，我們可能無法生產足夠數量的車輛來滿足預期之外的需求，這可能導致我們的車輛交付延誤，損害我們的聲譽。

風 險 因 素

上述任何一項均可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。由於我們計劃繼續擴大我們的車輛供應，我們可能繼續面臨有效管理存貨的挑戰。

我們的保修準備金可能不足以覆蓋未來的保修索賠，可能對我們的財務表現造成不利影響。

我們為我們銷售的汽車計提保修準備金，其中包括我們對維修或更換保修車輛的預計成本的最佳估計。該等估計主要基於對未來索賠性質、頻率及平均成本的估計作出。我們定期重估應計保修費用是否充足。我們無法向閣下保證該等準備金將足以支付日後索賠。於往績記錄期間，已使用的保修金額分別為人民幣1,101百萬元、人民幣2,222百萬元、人民幣3,504百萬元及人民幣861百萬元。截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年3月31日，我們的保修準備金結餘分別為人民幣2,643百萬元、人民幣5,623百萬元、人民幣9,498百萬元及人民幣10,850百萬元。未來，我們可能面臨意料之外的重大保修索賠，導致產生重大開支，繼而將對我們的業務、前景、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

倘我們無法履行與客戶所訂立合約項下的責任，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受不利影響。

截至2025年3月31日，我們的合約負債為人民幣13,088百萬元。我們的合約負債主要是客戶的預付貨款及應付客戶的返利款。請參閱「財務資料－若干資產負債表項目－合約負債」。倘我們未能履行與客戶所訂立合約項下的責任，我們可能無法將該等合約負債轉為收入，客戶亦可能要求我們退還已收取的貨款，從而可能對我們的現金流及流動資金狀況、我們滿足營運資金需求的能力以及我們的經營業績及財務狀況造成不利影響。此外，倘我們未能履行與客戶所訂立合約項下的責任，我們與該等客戶的關係可能遭受不利影響，繼而亦可能影響我們日後的聲譽、經營業績、財務狀況、業務及前景。

我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們業務經營有關的所有損失。

我們面臨與我們的業務有關的多種風險。目前，我們已為我們認為會面臨重大業務風險的物業和固定資產、廠房及設備和存貨投保，還為部分潛在風險和負債（包括產品負債）購買第三方保單。我們無法向閣下保證我們的保險範圍足以保障我們免受任何損失，或保證我們能夠及時依照目前的保單就損失成功索賠，甚或根本無法索賠。

風險因素

倘我們遭遇保單未覆蓋的任何損失，或賠償金額大幅低於我們的實際損失，我們的經營業績、財務狀況、業務及前景可能遭受重大不利影響。

我們在向客戶收取貿易應收款項時面臨信貸風險。

於往績記錄期間，本集團大部分貿易應收款項的未償還期限少於一年。我們的乘用車銷售通常在交付前結算。然而，對於大宗購買且還款記錄良好的長期客戶，我們可能向其提供一般為30至180天的信貸期。於往績記錄期間，我們的貿易應收款項週轉天數分別為35.8天、26.2天、21.0天及26.9天。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，經扣除減值撥備分別為人民幣1,273百萬元、人民幣1,353百萬元、人民幣1,065百萬元及人民幣1,068百萬元後，我們截至同日的貿易應收款項總額分別為人民幣9,521百萬元、人民幣11,268百萬元、人民幣17,423百萬元及人民幣21,270百萬元。請參閱本文件「財務資料－若干資產負債表項目－貿易及其他應收款項」。本公司概不保證所有應付本集團的有關款項將會按時結算或根本無法結算，而我們在收取應收客戶的貿易應收款項時須承受信貸風險。倘若應付本集團的重大款項未能按時結算，本集團的表現、流動資金及盈利能力將會受到不利影響。我們的任何主要客戶破產或信貸狀況轉差亦可能對本集團的業務造成重大不利影響。

我們面臨以公允價值計量且其變動計入當期損益（「以公允價值計量且其變動計入當期損益」）的金融資產及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益（「以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益」）的金融資產公允價值變動的風險。該等價值波動將影響我們的經營業績及財務狀況。

截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年3月31日，本公司以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產分別為人民幣14,172百萬元、人民幣12,037百萬元、人民幣19,640百萬元及人民幣29,336百萬元。同日，我們以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產分別為人民幣2,708百萬元、人民幣4,756百萬元、人民幣7,860百萬元及人民幣2,084百萬元。以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產之公允價值根據活躍市場的報價、其他市場可觀察輸入數據或使用估值技術的非可觀察輸入數據釐定。請參閱本文件附錄一會計師報告附註47。

對於以公允價值計量且其變動計入當期損益及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產，我們無法控制的因素可能會對我們使用的市場可觀察輸入數據造成重大影響及不利變動，進而影響該等金融資產的公允價值。這些因素包括但不限於整體經濟狀況、市場利率變動、資本市場穩定性、我們信譽變化及其他市場變數。任何因素都可能導致公允價值波動或我們的估計與實際結果不同，進而對我們的經營

風 險 因 素

業績及財務狀況造成重大不利影響。此外，在難以獲得若干金融資產的市場可觀察數據的情況下，在設立相關估值技術時需要判斷和估計，這本身就涉及一定程度的不確定性。估值相關假設的變化可能導致該等金融資產公允價值出現重大調整，從而可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們已經並可能繼續根據我們的股份激勵計劃授予若干獎勵，可能會導致以股份為基礎的薪酬開支增加、影響我們的財務狀況及經營業績，並潛在攤薄我們現有股東的持股比例。

我們採納包括以股份為基礎的薪酬的股份激勵計劃，以激勵和獎勵為我們的成功做出貢獻的合資格參與者，包括中高級管理層及關鍵員工。於2022年、2023年及2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們以股份為基礎的付款分別為零、零、人民幣2,016百萬元及人民幣131百萬元。我們相信，授予以股份為基礎的薪酬對我們吸引和留住關鍵人員及僱員的能力具有重要意義。我們可能在未來繼續向僱員授予以股份為基礎的薪酬。因此，我們與以股份為基礎的薪酬有關開支可能有所增加，或會對我們的財務狀況及經營業績造成影響。有關該等以股份為基礎付款增發股份或會攤薄我們現有股東的持股比例。

我們可能面臨與轉讓定價安排相關的風險。

於往績記錄期間，我們的銷售和出口活動涉及集團內公司間交易（「**集團內公司間交易**」）。請參閱「業務－集團內公司間交易」。我們的轉讓定價顧問進行了獨立分析並確認，於往績記錄期間，本集團進行的集團內公司間交易的加權平均價格及／或利潤水平在各自的公平交易價格及／或利潤率範圍內。因此，轉讓定價顧問認為，本集團的定價安排一直符合適用法律、法規及指引，包括經濟合作與發展組織（「**經合組織**」）頒佈的跨國企業及稅務機關轉讓定價指引（「**經合組織轉讓定價指引**」），且於往績記錄期間本集團的集團內公司間交易並無發現重大轉讓定價風險。然而，集團內公司間交易的利潤分配和稅務狀況存在不確定性。這些交易安排的稅務處理可能會受到中國和海外相關稅務機關的解釋。我們無法保證稅務機關日後不會質疑我們轉讓定價安排的適當性，也無法保證管轄此類安排的相關法規或標準日後不會發生變化。如果中國或海外的任何主管稅務機關日後認為我們的轉讓定價安排不符合相關轉讓定價的法律法規，我們可能會面臨不利的稅務後果，包括額外的稅收、利息或罰款，這可能會導致我們的整體稅負增加，並可能對我們的業務、財務狀況和經營業績產生不利影響。

風險因素

與自然災害、流行病及其他事件爆發相關的風險可能嚴重干擾我們的運營。

我們的業務經營容易因自然災害及其他災難而中斷及受損，如火災、水災、惡劣天氣狀況、地震、電源中斷、內亂及恐怖主義活動。由於其性質，我們無法預測災難發生的頻率、時間及嚴重程度。此外，氣候變化（主要是全球氣溫上升）可能正在增加或者可能在未來增加自然災害發生的頻率及嚴重程度。倘未來發生任何該等災難或異常事件，我們的業務經營能力可能遭受嚴重損害，從而對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

此外，我們的業務還可能受公共衛生流行病及大流行病影響，如埃博拉病毒、SARS、禽流感、H1N1或COVID-19病毒或其他疾病的爆發。即使我們並無受直接影響，此等災難或破壞亦可能影響我們客戶的運營或財務狀況或我們的供應鏈，從而損害我們的經營業績。倘我們的任何員工被懷疑感染傳染病，我們可能被要求隔離或暫停運營。此外，未來任何疫情爆發均可能限制受影響地區的經濟活動，導致業務量減少、辦事處臨時關閉或以其他方式擾亂我們的業務運營，從而對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

我們的運營依賴複雜的信息技術系統和網絡，而我們的業務和聲譽可能會受到信息技術系統故障、網絡中斷或網絡安全漏洞的影響。

我們十分依賴信息技術系統（其中一些系統由第三方供應商，包括雲系統及託管服務提供商，提供支持）來管理及運營我們的業務。我們投資於能夠改善我們運營的新信息技術系統。我們該等系統日後可能出現這類系統故障。若這些系統停止正常運作、出現安全漏洞或中斷，或該等系統無法提供預期收益，則我們管理業務的能力可能會受損，從而可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景產生重大不利影響。

我們可能會因自然災害、事故、電力中斷、電信故障、恐怖主義行為或戰爭、計算機病毒、擅闖入室或電子入侵或其他事件或中斷而遭受信息技術系統故障或網絡中斷。系統冗余及其他連續性措施可能無效或不足，我們的業務連續性及災難恢復計劃未必能應對所有情況。這些故障或中斷可能對我們的業務造成不利影響，其中包括阻止使用我們的互聯網服務、干擾客戶交易或阻礙我們產品的組裝及運輸。

風 險 因 素

我們的信息技術系統受到並將可能繼續遭受計算機病毒或其他惡意代碼、未經授權的訪問嘗試、網絡釣魚及其他網絡攻擊。我們繼續評估潛在威脅並作出投資，力圖解決及預防該等威脅，包括監控我們的網絡及系統以及為我們及我們的第三方供應商升級技能、員工培訓及安全性策略。然而，由於該等網絡攻擊中使用的技術經常變化且可能難以在一段時間內被發現，我們可能難以預測及實施充分的預防措施。迄今為止，我們尚未發現這些攻擊對我們的業務或運營造成重大影響。然而，我們無法保證我們的安全措施將保護我們或我們的第三方提供商的數據庫或系統免遭破壞或故障。若我們所依賴的信息技術系統、網絡或服務供應商無法正常運作，或若我們或我們的第三方供應商蒙受損失、無法獲取我們的業務或利益相關者資料，或我們的業務或利益相關者資料遭嚴重洩露，而我們的業務連續性計劃未能及時有效地解決該等問題，我們的聲譽、競爭力及業務或會受損且可能面臨訴訟及面臨監管行動（包括行政罰款）。應對違規行為及實施補救措施可能會產生巨額成本及嚴重的運營後果。

我們須遵守各項環保及安全法律及法規，可能使我們產生重大成本並造成我們的生產設施建設延誤。

我們受多項有關生產我們汽車的環保及安全法律及法規約束，包括於生產過程中使用有害物質及運營生產廠房。該等法律及法規規管生產過程中有害物質的使用、儲存、排放及處置。倘我們的工廠或我們未來的任何其他建築不符合適用法規，我們可能會因清理工作、人身傷害或罰款而承擔高額責任，或被迫關閉或臨時停止相關工廠或其他建築的運營，可能對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成重大不利影響。

環境、社會及管治(ESG)合規要求的變化可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

隨著人們對ESG問題（包括廢物處理、包裝廢棄物、溫室氣體排放及環境保護）的認識不斷提高，可能會採納影響我們業務運營的更嚴格的法律及法規。因此，我們可能需要投入更多的精力及資源，以確保我們遵守該等法律或法規。我們已採取一系列措施，旨在確保我們遵守適用於我們的ESG相關法律法規。請參閱「業務－環境、

風 險 因 素

社會及管治事宜」。我們無法保證該等措施能有效幫助我們應對複雜多變的監管環境。現有ESG相關法律及法規的變化或新ESG相關法律及法規的頒佈可能導致我們的合規成本增加，從而對我們的經營業績、財務狀況、業務及前景造成不利影響。

與在我們運營所在司法管轄區營商有關的風險

任何區域或全球經濟增長放緩均可能影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

近年來，區域及全球經濟增長放緩。區域及全球經濟放緩是否會持續以及持續多久，當前仍不確定。世界上若干主要經濟體的中央銀行及金融當局所採取的貨幣及財政政策的長期影響存在相當大的不確定性。人們對若干國家及地區的動亂及恐怖主義威脅感到擔憂，導致石油及其他市場出現波動。區域經濟狀況對全球經濟狀況、國內經濟及政治政策的變化以及預期的整體經濟增長率頗為敏感。

目前尚不清楚該等挑戰及不確定因素能否得到有效管理或解決，或其會對全球政治及經濟狀況產生何種長期影響。任何經濟放緩或負面的商業情緒均可能對我們的汽車行業造成間接潛在影響。此外，國際市場的持續動盪可能對我們進入資本市場以滿足流動性需求的能力造成不利影響。因而，我們的業務運營及財務表現可能遭受不利影響。

我們經營所在國家及地區的經濟、政治及社會狀況以及政府政策的變化可能對我們的業務及前景造成不利影響。

我們的大部分資產及業務均位於中國。此外，我們亦在亞洲（中國除外）、歐洲、非洲、美洲及大洋洲等其他眾多區域市場開展業務。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績亦可能受該等市場的政治、經濟及社會狀況影響。無論從地域或是任何一個相關經濟體的不同行業之間來看，我們各地域市場的經濟增長均不平衡。於我們各地域市場或我們可能於其中開展業務的任何其他市場，任何經濟衰退（無論實際出現或認為會出現）、經濟增長率的進一步下降或其他不明朗的經濟前景均可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。我們經營所在國家及地區的經濟或政治環境的變化可能導致我們的成本增加，導致我們面臨的法律及營商風險增加，擾亂我們的運營並影響我們的經營業績。

風 險 因 素

我們開展經營所在的某些區域市場的法律體系存在不明朗因素可能影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

我們開展經營所在各區域市場所適用的法律體系因應各司法管轄區不同而大相逕庭。部分司法管轄區的法律體系以成文法為基礎，而其他司法管轄區的法律體系則以普通法為基礎。不同於普通法體系，大陸法體系下的法院先例判決可作為參照，但判例價值有限。

我們開展經營所在的若干區域市場的法律體系在不斷完善。近期出台的法律法規可能不足以全方位規管該等市場的經濟活動。尤其在詮釋和執行上，該等法律法規受日後實施情況的影響，其中部分法律法規在我們業務上的應用尚無定論。由於當地行政和法院機關有權解釋和實施法定條款和合同條款，因此可能難以評估行政和法院訴訟的結果以及在我們經營所在的許多區域市場中享有的法律保障程度。地方法院可酌情拒絕執行外國裁決或仲裁裁決。該等不確定性可能會影響我們對法律要求相關性的判斷以及我們執行合約權利或索賠的能力。除此之外，監管的不確定性可能會被利用，導致不當或冗繁的法律訴訟、有關第三方行為的申索或威脅，以試圖向我們索取款項或利益。

此外，我們經營所在區域市場的許多法律體系部分以各地政府政策及內部詮釋為依據，其中部分可能存在追溯效力的政策和規則並未及時公佈，或根本沒有公佈。還存在主要監管定義不明確、不準確或缺失，或監管機構採用的解釋與法院在類似案件中採用的解釋不一致等其他情況。因此，我們可能在違反某些政策或規則後才意識到我們違反了該等政策或規則。此外，我們某些區域市場的行政和法院訴訟程序可能曠日持久，導致產生大量成本、分散資源和管理層的精力。

在我們開展經營所在的區域市場和其他地方，可能將有諸多法律法規相繼生效或被認為適用於我們，這將可能影響我們的業務運營。對我們經營所在行業的審查和監管可能會進一步加強，我們可能須投入額外的法律和其他資源來應對該等法規。我們區域市場的現行法律或法規的變化或新法律法規的實施都可能會減緩我們行業的增長，影響我們的業務、財務狀況及經營業績。

風 險 因 素

匯率波動可能導致外匯損失，並可能對 閣下的[編纂]造成重大不利影響。

人民幣兌港元及其他貨幣的價值變動或會波動，並受（其中包括）中國政治及經濟狀況及中國外匯政策的變動以及當地市場的供求所影響。因此，難以預測市場力量或政府政策日後如何影響人民幣、港元或其他貨幣之間的匯率。於往績記錄期間，我們的絕大部分收入及開支以人民幣計值，且我們的大部分金融資產亦以人民幣計值。然而，我們的[編纂][編纂]將以港元計值。作為一家立足中國的公司，港元兌人民幣匯率的任何重大變化均可能對我們以港元計值的H股的任何應付股息造成重大不利影響。

我們面臨外匯風險。匯率波動可能對我們的經營業績及財務表現造成重大不利影響。

我們有重大部分的收入及銷售成本均以人民幣計值。然而，由於我們在國外司法管轄區經營部分業務，我們面臨與外幣兌換波動相關的風險。透過其他收入及收益以及其他開支，我們於2022年及截至2025年3月31日止三個月分別產生匯兌收益淨額人民幣504百萬元及人民幣2,439百萬元，於2023年及2024年分別產生匯兌虧損淨額人民幣141百萬元及人民幣851百萬元。此外，我們於2022年及2024年透過其他綜合收益分別確認貨幣換算收益人民幣77百萬元及人民幣131百萬元，並於2023年及截至2025年3月31日止三個月分別透過其他綜合虧損確認貨幣換算虧損人民幣419百萬元及人民幣1,017百萬元。請參閱「財務資料－經營業績－其他收入及收益」。我們無法保證未來的匯率波動不會對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

外幣價值的變動可能會增加我們在國外營運或海外銷售的人民幣成本，或減少我們的人民幣收入。外幣匯率的波動亦會影響我們以外幣計值的貨幣及其他資產和負債的價值。我們無法保證未來的匯率波動不會對我們的財務狀況和經營業績造成重大不利影響。

我們優先利用自然對沖降低外匯風險。倘自然對沖無法充分覆蓋我們的風險敞口，我們可能會根據相關情況利用其他對沖工具。於往績記錄期間，我們的衍生金融工具主要包括遠期貨幣合約及利率掉期。截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年3月31日，我們的衍生金融資產分別為人民幣241百萬元、人民幣31百萬元、零

風 險 因 素

及零，而截至同日，我們的衍生金融負債則分別為人民幣3百萬元、人民幣86百萬元、零及零。然而，該等對沖措施的可用情況及有效性可能有限，而我們可能無法充分覆蓋或根本無法覆蓋我們面對的風險。

我們受貨幣兌換監管制度約束，這可能限制我們支付股息及履行其他義務的能力，並影響 閣下[編纂]的價值。

外幣兌換及匯款須遵守中國外匯法規。由於我們可能會將人民幣計值的收入兌換為其他貨幣以履行我們的外幣義務，例如支付我們H股的股息，因此無法保證我們將有足夠外匯以符合該等規定。根據現行中國外匯法規，經常賬戶項目的支付，包括利潤分配、利息支付以及與貿易及服務相關的外匯交易，可以在無需經國家外匯管理局事先批准的情況下以外幣進行，惟需遵守若干程序規定。然而，倘該等外匯政策的任何變動導致我們無法獲得足夠的外幣，可能影響我們以外幣向股東支付股息的能力。

閣下可能在向我們及管理層送達法律程序文件及執行判決時遇到困難。

我們為一家根據中國法律註冊成立的有限公司，且我們幾乎所有資產均位於中國。此外，我們的大多數董事及監事以及所有高級管理人員均於中國居住，且該等董事、監事及高級管理人員的絕大部分資產均位於中國。因此， 閣下可能無法在美國境內或中國境外其他地方向我們或該等董事、監事及高級管理人員中的大多數送達法律程序文件。

就跨司法管轄區承認及執行判決而言，中國並無與美國、英國、日本或許多其他國家簽訂規定相互承認及執行法院判決的條約。此外，香港並無與美國訂立相互執行判決的安排。因此，在中國內地或中國香港能否承認及執行美國及上述任何其他司法管轄區法院的判決尚不確定。

2006年7月14日，中國最高人民法院與香港特別行政區政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「《2006年安排》」）。根據《2006年安排》，如任何指定的中國內地人民法院或香港法院在依據法院選擇協議的民商事案件中已作出須支付款項的具有執行力的終審判決，則其任何

風 險 因 素

一方當事人可向相關中國內地人民法院或香港法院申請認可和執行有關判決。因此，倘爭議雙方未同意訂立書面法院選擇協議，便不可能在中國內地執行由香港法院頒佈的判決。因此，倘爭議雙方並不同意訂立《2006年安排》下所指書面管轄協議，則無法於中國內地執行由香港法院裁定的判決。

就中國內地與香港之間而言，中國最高人民法院與香港特別行政區政府於2019年1月18日訂立並於2024年1月29日生效的新安排已解除在先前的相互認可和執行機制下民商事案件的選擇法院協議規定。然而，《2006年安排》仍將適用於在《2019年安排》生效前訂立的《2006年安排》中所界定的「書面管轄協議」。但是，由於《2019年安排》為新近生效及頒佈，其解釋、應用及執行必須根據當時有效的相關法律法規確定。

派付股息受我們運營所在地區的法律及法規約束。

根據中國法律，股息僅可從可分派利潤中派付。可分派利潤指我們的可分派淨利潤扣除提取的法定盈餘儲備、一般儲備及任意盈餘儲備（由股東會批准）。我們的可分派淨利潤指以下最低者：(i)根據中國企業會計準則確定的權益持有人在該期間的應佔淨利潤，加上該期間的期初可分派利潤或扣除累計虧損（如有），及(ii)根據香港財務報告會計準則確定的權益持有人在該期間的應佔淨利潤，加上該期間的期初可分派利潤或扣除累計虧損（如有）。因此，日後（包括我們有會計利潤的期間）我們未必有足夠的可分派利潤向股東分派股息。某一年度未作分派的任何可分派利潤會被保留，並於後續年度內分派。

與[編纂]有關的風險

H股先前並無公開市場，且H股的流動性及市場價格可能出現波動。

於[編纂]完成前，H股並無公開市場，亦無法保證H股於[編纂]完成後將形成或維持活躍的[編纂]。[編纂]由本公司及[編纂]（為其本身及代表[編纂]）磋商得出，未必可反映H股在[編纂]完成後的交易價格。[編纂]完成後，H股市價隨時可能跌至低於[編纂]。

風 險 因 素

H股的[編纂]可能出現波動，導致閣下蒙受重大損失。

H股的[編纂]可能出現波動，並可能因我們無法控制的因素（包括中國香港、中國、美國及世界各地證券市場的整體市況）而大幅波動。具體而言，證券在中國香港上市且主要在中國內地經營業務的其他公司的市價表現及波動可能會影響H股價格及交易量的波動。多家中國內地公司的證券已於中國香港上市，且有部分公司正籌備證券於中國香港上市。部分該等公司已經歷大幅波動，包括[編纂]後股價大幅下跌。該等公司的證券在發售時或發售後的交易表現可能會影響投資者對在中國香港上市的中國內地公司的整體情緒，從而可能會影響H股的[編纂]表現。根據適用中國法律規定，在[編纂]後12個月內，所有現有股東（包括[編纂]前投資人）不得出售其所持任何股份。由於有關禁售規定，於[編纂]後，H股的流動性及[編纂]在短期內可能受到嚴重影響。無論我們的實際經營表現如何，該等因素均可能會對H股的市價及波動性造成重大影響。

倘日後我們發行額外股份，閣下的持股比例將遭受即時及大額攤薄，且可能進一步攤薄。

[編纂]的[編纂]高於緊接[編纂]前每股H股有形資產淨值。因此，[編纂]中[編纂]的買家將遭受[編纂]綜合有形資產淨值的即時攤薄。為擴展我們的業務，我們日後可能會考慮[編纂]及發行額外股份。倘我們日後以低於當時每股H股有形資產淨值的價格發行額外股份，則[編纂]買家的H股的每股H股有形資產淨值可能會被攤薄。此外，我們可能會根據任何現有或未來的股權激勵計劃發行股份，這將進一步攤薄股東於本公司的權益。

未來在公開市場上出售或被認為出售大量我們的股份，尤其是董事、最高行政人員及主要股東，可能對我們股份的現行市價造成重大不利影響。

未來出售大量我們的股份（尤其是董事、最高行政人員及主要股東）或者被認為或預期可能會發生此類出售，可能會對我們的股份市價以及我們未來在認為合適的時間以認為合適的價格籌集股本的能力造成不利影響。我們的現有股東控制的一定數量

風 險 因 素

股份受到若干禁售期約束，該禁售期自我們的股份開始在聯交所[編纂]之日起計算。儘管我們目前並不知悉該等人士是否有意在禁售期屆滿後出售其持有的大量股份，我們無法向閣下保證彼等不會出售他們現在或將來可能持有的任何股份。該等股東在市場上出售股份以及股份於未來可供出售可能對我們股份的市價造成負面影響。

我們的單一最大股東未必與其他股東的利益一致。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），我們的單一最大股東將有權行使本公司約[編纂]%的已發行股本。我們的單一最大股東可能透過其在股東會上的投票權，對我們的業務及事務有重大影響力，包括併購或其他企業合併的決策、資產收購或處置、增發股份或其他股本證券、股息派付的時間及金額，以及我們的管理。我們的單一最大股東可能不會以符合少數股東最佳利益的方式行事。

我們為中國內地企業，須就全球收入繳納中國內地稅項，並可能須就出售H股的任何收益和H股股息繳納中國內地所得稅。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施條例，遵循中國內地與非中國內地投資者居住地司法管轄區（所得稅安排與中國內地的不同）之間的任何適用稅收協定或類似安排，中國內地10%的預扣稅稅率一般適用於向非中國內地居民企業，即在中國內地並無設立機構或營業地點的企業，或在中國內地設立機構或營業地點的企業（前提是有關收入與該機構或營業地點沒有實際關聯）的投資者派發的中國內地所得股息。除非協定或類似安排另有規定，否則該等投資者轉讓股份所變現的任何收益被視為中國內地所得收入的，則須按10%的稅率繳納中國內地所得稅。

根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施條例，向非中國內地居民的外國個人投資者支付的中國內地所得股息一般須繳納20%的中國內地預扣稅。該等投資者轉讓股份所變現的中國內地所得收益一般須繳納20%的中國內地所得稅，上述任一情況均可按中國內地的適用稅收協定和稅法規定予以減免或豁免。根據國家稅務總局於2011年6月28日發佈的《關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題

風 險 因 素

的通知》(國稅函[2011]348號)，向H股非中國內地居民個人股東派付的股息，一般按10%的預扣稅稅率繳納中國內地個人所得稅，取決於中國與H股非中國內地居民個人股東所居住的司法管轄區之間是否有任何適用的稅收協定以及中國內地與香港之間的稅收安排。居住在與中國內地並無訂立稅收協定的司法管轄區的非中國內地居民個人股東須就向我們收取的股息繳納20%的預扣稅。然而，根據中國內地財政部及國家稅務總局於1998年3月30日發佈的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，個人轉讓企業上市股份所得收益可免徵個人所得稅。此外，於2009年12月31日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合發佈了《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》(財稅[2009]167號)訂明，個人在若干境內交易所轉讓上市股份所得繼續豁免繳納個人所得稅，《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》(財稅[2010]70號)所界定的限售股除外。截至最後實際可行日期，上述條文並未明確規定非中國內地居民個人出售在境外證券交易所上市的中國內地居民企業的股份是否須繳納個人所得稅。

如果就轉讓我們的H股所變現的收益或向我們的非中國內地居民投資者支付的股息徵收中國內地所得稅，則閣下在我們H股的[編纂]價值可能會受到影響。此外，居住地所屬司法管轄區與中國內地訂有稅收協定或安排的股東未必符合資格享有該等稅收協定或安排項下的利益。

本文件所載有關汽車行業的若干事實、預測、統計數據及資料未必完全可靠。

本文件中有關我們經營所在汽車行業的若干事實、預測及統計數據來自我們認為可靠的多種來源，包括官方政府刊物及我們委託編製或公開獲取的第三方報告，以及其他公開來源。我們已合理審慎地複製或摘錄該等資料。然而，我們無法保證該等來源的質量或可靠性。具體而言，我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]以及我們或彼等各自的聯屬人士或顧問均未曾核實該等資料。由於搜集數據的方法可能存在缺陷或無效，或已發佈的資料與市場慣例有所差異及其他問題，故本文件所載的有關汽車行業的統計數據可能不準確或者可能無法與其他市場編製的統計數據作比較，故而對該等統計數據不應過分倚賴。因此，我們不

風 險 因 素

會就從各項來源取得的該等事實、預測及統計數據的準確性作出任何聲明。此外，該等事實、預測及統計數據涉及風險及不明朗因素，並可能因各項因素而發生變動，因此不應過度依賴。此外，概不保證該等事實、預測及統計數據按與其他地區相同之基準或相同準確程度而呈列或編撰。

我們無法向閣下保證我們日後將宣派及分派任何股息。倘我們於[編纂]後的可見將來不派付股息，閣下必須依賴我們H股的價格上漲以獲取[編纂]回報。

我們無法向閣下保證[編纂]後何時及以何種形式派付H股股息。宣派及分派股息由董事會全權酌情決定，而我們向股東派付股息或作出其他分派的能力受多項因素影響，包括我們的業務及財務表現、資金及監管要求以及整體業務狀況。即使我們的財務報表顯示營運盈利，我們未來仍未必有足夠或任何利潤使我們能夠向股東派付股息。由於上述原因，我們無法向閣下保證我們未來將派付／能夠派付H股股息。請參閱「財務資料－股息」。

倘我們保留大部分或全部可用資金及[編纂]後的任何未來盈利為我們新候選產品的開發及商業化提供資金，則我們預期於可見將來不會派付任何現金股息。因此，閣下可能無法依賴於H股[編纂]作為任何未來股息收入的來源。

即使董事會決定宣派及派付股息，未來股息（如有）的時間、數額及形式將取決於我們的未來經營業績及現金流量、我們的財務狀況、整體業務狀況及業務策略、預期營運資金要求及未來擴展計劃、法律、監管及其他合約限制以及董事會認為相關的其他因素。因此，閣下於我們H股的[編纂]回報將可能完全取決於我們H股的任何未來價格上漲。概不保證我們的H股將於[編纂]後升值，或甚至維持閣下購買股份時的價格。閣下可能無法實現對H股[編纂]的回報，甚至可能損失對H股的全部[編纂]。

美國《出境投資規則》可能會使H股的美國投資者受到監管規定的約束。

於2024年10月28日，美國財政部（以下簡稱「財政部」）發佈了《關於處理美國對有關國家的若干國家安全技術及產品投資的規定》（「《出境投資規則》」）。《出境投資規則》已於2025年1月2日生效，旨在加強美國政府對美國直接及間接投資於涉及中國若

風 險 因 素

干關鍵領域的監督，並為與中國有聯繫的實體在該等關鍵領域的跨境合作、投資及融資機會帶來新的障礙及不確定性。其針對涉及與「關注國家」(目前僅定義為中國(包括中國香港及中國澳門))相關實體的投資，並對涉及三個領域的「受關注活動」的「受關注國家的主體」的廣泛的美國主體投資交易實施投資禁令或通知要求：(i)半導體及微電子，(ii)量子信息技術，及(iii)若干人工智能系統(統稱「**相關領域**」)。

根據《出境投資規則》，「受關注外國主體」包括(1)從事「受關注活動」的「受關注國家的主體」以及(2)對(1)所指對一個或多個主體持有所有權或管治權的主體，且該主體的收入或淨收入超過50%，或其資本支出或經營開支超過50%(個別或合計來自該主體)。我們認為本公司並非《出境投資規則》所界定的「受關注外國主體」。本公司並無從事「受關注活動」，因此並非上述第(1)項所指的「受關注外國主體」。此外，儘管本公司部分附屬公司或會被視為從事《出境投資規則》項下的「受關注活動」，但該等附屬公司的合併收入、淨收入、資本支出及經營開支之百分比與本公司相比所佔之有關百分比甚微，遠低於「受關注外國主體」50%(上限)。因此，根據我們的《出境投資規則》法律顧問的意見，本公司亦並非上述第(2)項所指的「受關注外國主體」。

此外，誠如我們的《出境投資規則》法律顧問所告知，美國人士[**編纂**]本公司的H股不構成《出境投資規則》項下的「受關注交易」，因為本公司並非「受關注外國主體」。此外，在本公司的H股[**編纂**]後，根據31 C.F.R. §850.501，美國人對本公司[**編纂**]的H股的[**編纂**]屬於例外交易，因此也不構成《出境投資規則》項下的「受關注交易」。

然而，財政部僅發佈有限的指導意見，以澄清《出境投資規則》中的條款，特別是與包含受關注活動的術語定義有關的條款。因此，《出境投資規則》項下存在不確定性，我們概不能向閣下保證，財政部不會採取與我們不同的觀點，將美國人對我們H股的[**編纂**]視為需要及時通知或被《出境投資規則》禁止的受關注交易。此外，我們無法預測《出境投資規則》將如何執行，亦不能保證《出境投資規則》的範圍不會擴大，解釋上的變化不會擴大其適用範圍，或制定類似的法律或法規，從而影響我們未來的業務活動。

《出境投資規則》的解釋及執行的不確定性可能會降低美國投資者對我們股本證券的興趣。於此情況下，我們H股的[**編纂**]可能受到不利影響。其亦可能對我們的業務、財務狀況及前景不利。

風 險 因 素

本文件包含與我們的計劃、目標、預期及意圖有關的前瞻性陳述，該等陳述未必代表我們在陳述所涉期間的整體表現。

本文件載有若干「前瞻性」陳述及資料，以及採用前瞻性詞彙，如「預測」、「相信」、「可以」、「估計」、「預期」、「可能」、「預計會」、「應」或「將」或類似詞彙。該等陳述其中包括討論我們對未來運營、流動資金及資本資源有關的增長策略及預期。我們H股的[編纂]務請注意，依賴任何前瞻性陳述牽涉風險及不確定因素，任何或所有該等假設可證實為不準確，而因此根據該等假設所得的前瞻性陳述亦可能不正確。就此而言的不確定因素包括(但不限於)本節所識別者，其中許多非我們所能控制。鑒於該等及其他不確定因素，於本文件所收錄的前瞻性陳述不應被視作我們表示我們的計劃或目標將會達成的聲明，[編纂]亦不應過度依賴該等前瞻性陳述。我們並不會對任何前瞻性陳述的公開更新或發表任何修訂(無論由於新資料、未來事件或其他原因)承擔任何責任。請參閱「前瞻性陳述」。

閣下應細閱整份文件，我們鄭重提醒 閣下毋倚賴報章及／或其他媒體所載有關我們、我們的業務、我們所在行業或[編纂]的任何資料。

閣下務請細閱整份文件，且不應依賴任何報章或任何其他媒體報道所載而並無於本文件披露或不符合本文件所載資料的資料。

於[編纂]完成前，可能存在關於本集團及[編纂]的報章及媒體報道。董事謹此向潛在[編纂]強調，我們對該等資料的準確性或完整性概不承擔任何責任，該等資料並非來自我們董事或管理團隊或獲彼等授權披露。董事概不就任何該等資料是否適當、準確、完整或可靠，或報章或其他媒體所表達有關本集團或我們H股的任何預測、觀點或意見發表任何聲明。決定是否[編纂]我們的H股時，有意[編纂]僅應依賴本文件所載的財務、運營及其他資料。於[編纂]中申請購買我們的H股，即表示 閣下已同意 閣下將不會依賴本文件所載資料及[編纂]以外的任何資料。倘任何有關資料與本文件所載資料不符或相沖突，我們概不就此承擔任何責任，且 閣下不應依賴有關資料。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，本公司已尋求並[已獲授]下列嚴格遵守上市規則相關條文的豁免：

有關管理層留駐香港的豁免

根據上市規則第8.12條及第19A.15條，我們須有足夠的管理層人員在香港。此一般是指至少須有兩名執行董事通常居於香港。

由於本集團的大部分業務均在香港以外的地區管理及開展，而我們的執行董事通常居住在香港以外的地區，我們認為，以調派執行董事至香港或委任其他執行董事方式安排兩名執行董事常居於香港對我們而言有實際困難且在商業上並不合理。因此，我們在當前及可預見的未來不會有足夠的管理層留駐香港，以符合上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。

因此，我們已向聯交所申請且聯交所[已授予]我們嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條規定的豁免，惟本公司須實施以下安排：

- (a) 我們已根據上市規則第3.05條委任執行董事張國忠先生及聯席公司秘書詹妮女士為授權代表。授權代表將作為本公司與聯交所的主要溝通渠道，可隨時以電話和電郵迅速答覆聯交所的問詢，並可依照聯交所要求於合理期間內與聯交所會晤討論任何事宜；
- (b) 當聯交所欲就任何事宜聯絡董事時，各授權代表將在必要時通過一切必要方法（包括董事外出時的聯繫方法）迅速聯絡所有董事（包括獨立非執行董事）。本公司亦會根據上市規則在實際可行情況下盡快知會聯交所有關授權代表的任何變動。我們已向各授權代表及聯交所提供各位董事的聯絡詳情（即移動電話號碼、辦公室電話號碼（如有）、電郵地址和傳真號碼（如有））；
- (c) 我們確認並將確保所有並非常居於香港的董事擁有或可申請辦理前往香港的有效旅遊證件，並可應聯交所要求於合理期限內與聯交所會晤；

豁免嚴格遵守上市規則

- (d) 我們已根據上市規則第3A.19條委任中國國際金融香港證券有限公司為我們於[編纂]後的合規顧問，期限自[編纂]起至我們就[編纂]後起計的首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條當日為止。在無法聯絡授權代表的情況下，合規顧問將充當與聯交所的另一溝通渠道，並將根據上市規則第3A.23條隨時聯絡授權代表、董事及高級管理層；及
- (e) 聯交所可透過授權代表或合規顧問安排與董事會面，或在合理時限內直接與董事會面。

有關委任聯席公司秘書的豁免

根據上市規則第3.28條及第8.17條，我們必須委任一名公司秘書，該名人士必須為聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行公司秘書職責的人士。上市規則第3.28條附註1規定，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：

- (a) 香港公司治理公會會員；
- (b) 香港法例第159章法律執業者條例所界定的律師或大律師；及
- (c) 香港法例第50章專業會計師條例所界定的執業會計師。

上市規則第3.28條附註2進一步規定，評估個人是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮下列各項：

- (a) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；
- (b) 該名人士對上市規則以及其他相關法律法規（包括證券及期貨條例、公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例及收購守則）的熟悉程度；
- (c) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及
- (d) 該名人士於其他司法管轄區的專業資格。

豁免嚴格遵守上市規則

根據新上市申請人指南第3.10章第13段，聯交所會根據具體事實及情況考慮發行人有關上市規則第3.28條及第8.17條的豁免申請。聯交所會考慮的因素包括：

- (a) 發行人的主營業務是否主要在香港以外地方經營；
- (b) 發行人能否證明其有必要委任不具有認可資格（定義見新上市申請人指南第3.10章第11段）或有關經驗（定義見新上市申請人指南第3.10章第11段）的人士出任公司秘書；及
- (c) 董事何以認為該名人士適合擔任發行人的公司秘書。

此外，根據新上市申請人指南第3.10章第13段，豁免（如批准）適用於指定期間（「豁免期」）並附帶條件如下：

- (a) 擬委任的公司秘書在整個豁免期必須由擁有上市規則第3.28條所規定的資格或經驗且獲委任為聯席公司秘書的人士協助；及
- (b) 若發行人嚴重違反上市規則，有關豁免將予撤銷。

本公司已委任總裁助理兼董事會辦公室主任詹妮女士（「詹女士」）為聯席公司秘書之一。其擁有作為聯席公司秘書的相關行政及公司事宜方面的經驗，但目前並不具備上市規則第3.28條及第8.17條規定的任何資格，亦未必能夠完全符合上市規則的規定。因此，我們已委任香港公司治理公會（前稱香港特許秘書公會）及英國特許公司治理公會（前稱英國特許秘書及行政人員公會）的會員（持有執業者認可證明）余詠詩女士（「余女士」）（其完全符合上市規則第3.28條及第8.17條所載的規定），擔任另一聯席公司秘書並協助詹女士，初步年期自[編纂]起計為期三年，使詹女士能夠獲得上市規則第3.28條附註2規定的「有關經驗」，從而完全符合上市規則第3.28條及第8.17條所載規定。

豁免嚴格遵守上市規則

憑藉余女士的專業資格和經驗，其將能向詹女士和我們解釋上市規則和其他適用香港法律法規的相關規定。余女士亦將協助詹女士組織本公司董事會會議及股東會，以及本公司其他與公司秘書職責有關的事宜。預期余女士將與詹女士緊密合作，並與詹女士、董事及本公司高級管理層保持定期聯絡。此外，詹女士將遵守上市規則第3.29條的年度專業培訓要求，以於[編纂]後三年期間內提高對上市規則的認識。詹女士亦將獲得我們合規顧問及有關香港法例的法律顧問的協助，以處理有關我們持續遵守上市規則及適用法律法規的事宜。

鑒於詹女士並不具備上市規則第3.28條項下的公司秘書所需正式資格，我們已向聯交所申請且聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，由此詹女士可獲委任為本公司聯席公司秘書。該豁免於[編纂]後首三年期間有效，條件為：(a)詹女士必須獲得余女士（其擁有上市規則第3.28條規定的資格和經驗並於整個豁免期內獲委任為聯席公司秘書）的協助；及(b)該豁免自[編纂]起三年內有效，倘余女士不再作為聯席公司秘書向詹女士提供有關協助或倘若本公司嚴重違反上市規則，該豁免將即時撤回。

於首三年期間屆滿前，本公司將再次評估詹女士的資格，以確定能否符合上市規則第3.28條及第8.17條所載的規定，以及是否仍然需要持續協助。我們將於三年期間屆滿前與聯交所保持聯絡，使其能夠評估詹女士在余女士前三年的協助下，是否已取得履行公司秘書職責所需技能和上市規則第3.28條附註2所界定的有關經驗，從而無須進一步豁免。

往績記錄期間後收購

根據上市規則第4.04(2)及4.04(4)(a)條，[編纂]文件所載的會計師報告須包括發行人自最近期經審核賬目編製之日後所收購、同意收購或建議收購的任何業務或附屬公司於緊接[編纂]文件刊發前三個財政年度各年的收益表及資產負債表。

豁免嚴格遵守上市規則

於2025年4月22日，奇瑞汽車香港貿易有限公司（「**奇瑞香港**」）、安徽省瑞丞芯車智聯產業基金合夥企業（有限合夥）（「**瑞丞智聯**」）與安徽省國海瑞丞芯車聯動創業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**瑞丞聯動**」）、QCraft及其附屬公司、于騫先生、候聰先生、大方先生、汪堃先生、Mfalcon Limited、Toqui Limited（「**Toqui**」）、Frosty Limited（「**Frosty**」）及Cateye Limited訂立股份認購協議（「**股份認購協議**」），據此（其中包括），QCraft作為發行人同意發行合共2,501,131股普通股及17,161,153股D輪優先股，而奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動各自同意認購(i)1,942,219股、349,320股及209,592股QCraft普通股，代價分別為1.94美元、0.35美元及0.21美元；及(ii)13,326,259股、2,396,809股及1,438,085股QCraft的D輪優先股，代價分別為59,629,460.81美元、10,724,723.17美元及6,434,833.90美元。

於2025年4月23日，奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動與QCraft原股東訂立四份股份轉讓協議（連同股份認購協議，統稱「**交易文件**」），包括：

- (i) 與Toqui訂立的股份轉讓協議，據此（其中包括），Toqui同意出售5,498,513股QCraft普通股，而奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動各自同意購入4,269,795股、767,949股及460,769股QCraft普通股，代價分別為2,067,491.59美元、371,851.04美元及223,110.63美元；
- (ii) 與Frosty訂立的股份轉讓協議，據此（其中包括），Frosty同意出售5,968,682股QCraft普通股，而奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動各自同意購入4,634,898股、833,615股及500,169股QCraft普通股，代價分別為2,244,279.64美元、403,647.42美元及242,188.45美元；
- (iii) 與IDG China Venture Capital Fund V L.P.及IDG China V Investors L.P.（統稱「**IDG**」）訂立的股份轉讓協議，據此（其中包括），IDG同意出售17,758,465股QCraft優先股，而奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動各自同意購買13,511,650股、2,654,259股及1,592,556股QCraft優先股，代價分別為12,430,718.25美元、2,441,918.27美元及1,465,151.09美元；
- (iv) 與Afflatus Limited（「**Afflatus**」）訂立的股份轉讓協議，據此（其中包括），Afflatus同意出售1,246,031股QCraft的A-1輪優先股，而奇瑞香港同意購買1,246,031股QCraft的A-1輪優先股，代價為1,146,348.52美元。

豁免嚴格遵守上市規則

在交易文件項下的交易（「收購」）完成前，我們並無持有QCraft的任何股權。於收購完成後，奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動分別持有QCraft約17.97%、3.23%及1.94%的股權，而QCraft並無併入本集團賬目內。

於本文件日期，奇瑞香港為我們的全資附屬公司。瑞丞智聯及瑞丞聯動的普通合夥人為合肥瑞丞私募基金管理有限公司，而後者由蕪湖奇瑞資本管理有限公司（「**奇瑞資本管理**」）擁有80%股權。奇瑞資本管理為一家合營企業，由奇瑞控股及我們各擁有50%，而並無併入我們的賬目。

收購代價經公平磋商後釐定，並參考（其中包括）(i) QCraft及其附屬公司的財務狀況；(ii) QCraft及其附屬公司的業務潛力；及(iii)智能駕駛行業的市場狀況。該代價已分別於2025年5月13日、2025年6月26日及2025年6月26日以奇瑞香港、瑞丞智聯及瑞丞聯動各自的內部資金悉數結付。

QCraft是一家世界領先的自動駕駛解決方案提供商並為獨立第三方。該公司成立於2019年，擁有一支輕量、快速及高效的技術驅動型自動駕駛團隊。QCraft首創了全球領先的名為「自動駕駛超級工廠」的高效自動化技術基礎設施，積累了全棧自主研發的核心技術體系。以「數據驅動+效率提升」為核心，QCraft實現了自動駕駛的快速迭代和高效落地。根據QCraft截至2024年12月31日止年度的經審計財務賬目，其截至2024年12月31日的總資產約為人民幣232.42百萬元，截至2024年12月31日止年度，其總收入約為人民幣111.93百萬元及除稅前虧損淨額約為人民幣497.49百萬元。

收購符合我們的投資政策，即在考慮了QCraft的核心競爭力、戰略價值和增長潛力後，對與其業務協同的公司進行戰略性股權投資。此次收購可為我們提供超越其他競爭對手的競爭優勢，幫助我們在自動駕駛汽車市場佔據更大的市場份額並建立穩固的立足點。

Mfalcon Limited、Toqui、Cateye Limited及Frosty（均於英屬維爾京群島註冊成立）各為一家投資控股公司，其中於收購完成日期，Mfalcon Limited由于騫先生全資擁有，Toqui Limited由大方先生全資擁有，Cateye Limited由侯聰先生全資擁有，及Frosty Limited由汪堃先生全資擁有。據董事所知，Mfalcon Limited、Toqui、Cateye Limited、Frosty及彼等各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

豁免嚴格遵守上市規則

獨立第三方IDG China Venture Capital Fund V L.P.及IDG China V Investors L.P. (均為開曼獲豁免有限合夥企業) 為風險投資基金，主要對中國的種子期和成長期公司進行股權投資，重點為信息技術、媒體、醫療保健、能源、清潔技術和非技術消費業務及服務相關行業的公司，包括但不限於從事軟件、互聯網、電信、媒體及管理式醫療健康業務的公司。

Afflatus Limited為一家投資控股公司，並為獨立第三方。

就董事在作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，QCraft、Toqui、Frosty、IDG、Afflatus及彼等各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

鑒於收購，根據上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條，我們須於本文件內呈列於往績記錄期間有關收購的財務資料。因此，我們已向聯交所申請，而聯交所已向我們授出豁免嚴格遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條的規定，基準如下：

(1) 所請求的豁免不會損害本公司[編纂]公眾的利益

- (i) 與本集團相比，QCraft所經營業務的規模並不重大。根據上市規則第14.07條的相關規模測試，以QCraft截至2024年12月31日止年度的未經審核管理賬目計算，所有適用的百分比率（定義見上市規則第14.04(9)條）均遠低於5%，僅供說明之用。
- (ii) 本集團無法在董事會或股東層面對QCraft實施控制。QCraft的財務並無且不會併入本集團的財務。
- (iii) 自往績記錄期間結束以來，收購並無導致本集團的財務狀況出現任何重大變動，且文件已載有潛在[編纂]就本公司的活動或財務狀況作出知情評估所合理需要的所有資料。

因此，本公司認為豁免遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條不會損害[編纂]公眾的利益。

豁免嚴格遵守上市規則

(2) 為嚴格遵守上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)(a)條而複製歷史財務資料並不切實可行，且過於繁重

- (i) 本公司及其申報會計師將需要大量時間及資源以全面熟悉QCraft各自之會計政策，並收集及編製所需之財務資料及證明文件以於文件內披露。
- (ii) 經考慮根據本公司的會計政策獲取、編製及審核該等歷史財務資料所需的時間及資源後，編製QCraft於往績記錄期間的財務資料並將其納入文件將對本公司構成過度負擔。

(3) 已於文件提供其他資料

我們已於本節中提供與收購有關的其他資料，該等資料為上市規則第14章規定的須予披露交易所需。

持續關連交易

根據上市規則，我們已簽訂將於[編纂]完成後構成本公司持續關連交易的若干交易。我們已向聯交所申請，並獲聯交所[批准]於[編纂]完成後，豁免嚴格遵守上市規則第14A章有關該等部分獲豁免持續關連交易的適用規定。有關此方面的進一步詳情，請參閱本文件「持續關連交易」一節。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

有關董事及監事的進一步資料，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」一節。

董事

姓名	地址	國籍

執行董事

尹同躍先生	中國 安徽省蕪湖市 鳩江區 偉星公園大道壹號 S2號樓1807室	中國

張國忠先生	中國 安徽省蕪湖市 鏡湖區 天門山西路 香苑小區 26幢4單元601室	中國

非執行董事

王來春女士	香港 九龍 大角咀 海輝道10號 瓏璽 1座 臨海鑽20層A室	中國（香港）

李晶女士	中國 江蘇省昆山市 錦溪鎮 錦淀路189號 御湖花園 573幢101室	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

姓名	地址	國籍
王津華先生	中國 安徽省蕪湖市 鏡湖區 張家山街道 白金灣小區 13棟2單元801室	中國
王孝偉先生	中國 安徽省蕪湖市 鳩江區 東部星城 西區 40幢1單元502室	中國
鮑思語先生	中國 安徽省蕪湖市 鳩江區 鳳鳴湖公寓 A區 4幢2單元1202室	中國
尹祥領先生	中國 安徽省合肥市 廬陽區 迎松路1號 水木春城 1幢1706室	中國
胡敬源先生	中國 安徽省合肥市 包河區 杭州路 高速時代廣場 16棟304室	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

姓名	地址	國籍
獨立非執行董事		
商文江先生	中國 北京市 西城區 黃寺大街23號 2號樓4號門901室	中國
楊棉之先生	中國 北京市 海淀區 寶盛里芳清園 2號樓2單元601號	中國
葉盛基先生	中國 天津市 河東區 衛國道 紫玉園 24號樓3門501號	中國
路風先生	中國 北京市 海淀區 頤和園路5號 北京大學 朗潤園 11號公寓208室	中國
楊善林先生	中國 安徽省合肥市 包河區 合肥工業大學 屯溪路193號 南村 180幢1102室	中國
黎汝雄先生	香港 太古城 太古城道26號 漢宮閣18A號	澳大利亞及 葡萄牙

董事、監事及參與[編纂]的各方

監事

姓名	地址	國籍
伍運飛先生	中國 安徽省蕪湖市 鳩江區 偉星城二期 7棟1單元602室	中國
徐暉先生	中國 安徽省蕪湖市 鏡湖區 邢家山7號 藍山逸居 2號樓2單元302室	中國
蔡長鋒先生	中國 安徽省蕪湖市 美加印象 B13棟1604室	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

參與[編纂]的各方

聯席保薦人

中國國際金融香港證券有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期29樓

華泰金融控股(香港)有限公司
香港
皇后大道中99號
中環中心62樓

廣發融資(香港)有限公司
香港
灣仔
駱克道81號
廣發大廈27樓

[編纂]

董 事 、 監 事 及 參 與 [編 纂] 的 各 方

本公司法律顧問

有關香港法例及美國法律：

貝克•麥堅時律師事務所

香港

鰂魚涌

英皇道979號

太古坊一座14樓

有關中國法律：

競天公誠律師事務所

中國

北京市朝陽區

建國路77號

華貿中心3號寫字樓34層

有關中國數據合規法律：

中倫律師事務所

中國

北京市

朝陽區

金和東路20號院

正大中心南塔

22-31層

有關國際制裁法律：

霍金路偉律師行

香港

金鐘道88號

太古廣場一座11樓

有關美國出境投資規則：

美國普盈律師事務所

1200 Seventeenth Street NW

Washington, DC 20036

The United States

董事、監事及參與[編纂]的各方

聯席保薦人及
[編纂]的法律顧問

有關香港法例及美國法律：
年利達律師事務所
香港
中環
遮打道
歷山大廈11樓

有關中國法律：
海問律師事務所
中國
北京市
朝陽區
東三環中路5號
財富金融中心20層

核數師及申報會計師

安永會計師事務所
執業會計師
註冊公眾利益實體核數師
香港
鰂魚涌
英皇道979號
太古坊一座27樓

行業顧問

弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司
中國
上海市
南京西路1717號
會德豐國際廣場2504室

[編纂]

公 司 資 料

註冊辦事處	中國 安徽省蕪湖市 經濟技術開發區 長春路8號
總部及中國主要營業地點	中國 安徽省蕪湖市 經濟技術開發區 長春路8號
香港主要營業地點	香港 銅鑼灣 勿地臣街1號 時代廣場 2座31樓
公司網站	<u>www.chery-auto.com</u> (本網站所載資料不構成本文件的組成部分)
聯席公司秘書	詹妮女士 中國 安徽省蕪湖市 經濟技術開發區 長春路8號 余詠詩女士 (香港公司治理公會及英國特許公司治理公會之會員) 香港 銅鑼灣 勿地臣街1號 時代廣場 2座31樓
授權代表	張國忠先生 詹妮女士

公 司 資 料

風險控制與審計委員會

黎汝雄先生 (主任委員)
商文江先生
楊棉之先生
楊善林先生
王津華先生
胡敬源先生
鮑思語先生

提名與薪酬考核委員會

商文江先生 (主任委員)
李晶女士
王孝偉先生
張國忠先生
路風先生
葉盛基先生
楊棉之先生

戰略與可持續發展委員會

尹同躍先生 (主任委員)
王來春女士
王津華先生
張國忠先生
尹祥領先生
黎汝雄先生
葉盛基先生

合規顧問

中國國際金融香港證券有限公司
香港
中環
港景街1號
國際金融中心一期29樓

[編纂]

主要往來銀行

中國工商銀行蕪湖分行
開發區支行
中國
安徽省蕪湖市
鳩江區
銀湖北路40號

行業概覽

本章節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自我們委託的弗若斯特沙利文所編製的報告，以及各類政府官方刊物及公開市場調查的可用資源。我們委託弗若斯特沙利文編製有關[編纂]的弗若斯特沙利文報告。我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方（弗若斯特沙利文除外）並未獨立核實來自官方政府來源的資料，亦未就其準確性作出任何聲明。我們並無理由相信有關資料屬虛假或具誤導性，或遺漏任何事實而導致有關資料屬虛假或具誤導性。有關我們所在行業相關風險的討論，請參閱本文件「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險」一節。

全球乘用車市場的概況

全球乘用車市場的規模

全球乘用車行業歷經百年發展，目前已經進入相對成熟階段。隨著電動化及智能化等技術不斷發展、環保意識日益提升，汽車行業當前亦在經歷顯著的變革。但整體而言，全球乘用車市場規模龐大並保持穩定增長趨勢。2024年，全球乘用車總銷量為74.3百萬輛。預計2025年至2030年的複合年增長率為3.5%，2030年的總銷量將達到90.1百萬輛，而2035年將達到100百萬輛。

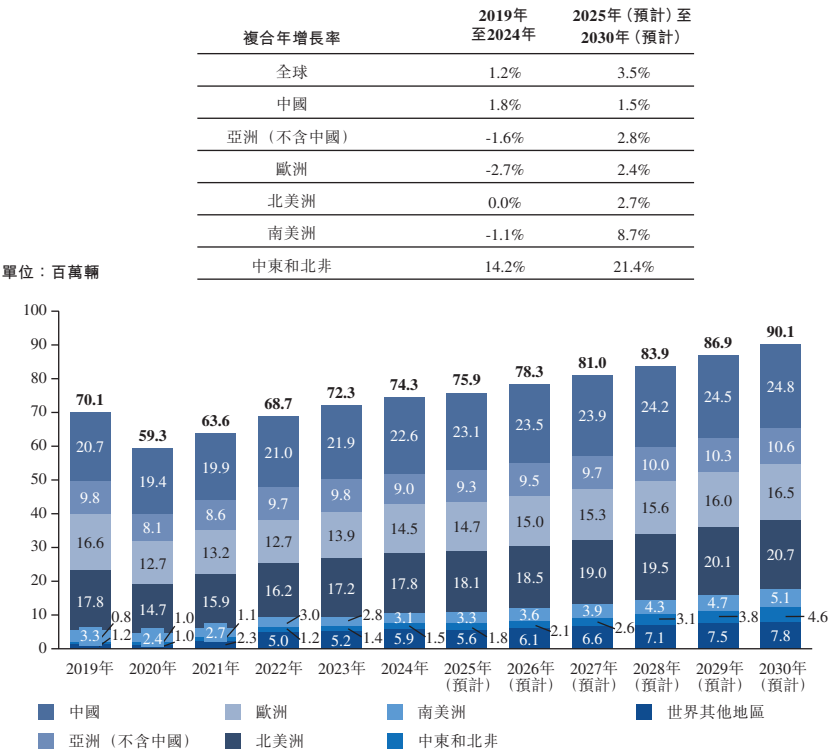
成熟市場貢獻核心增量

由於經濟規模、經濟發展階段、基礎設施建設、產業基礎能力等方面的差異，目前全球乘用車市場存在區域發展不平衡的情況。在所有區域市場中，2024年中國、北美及歐洲等成熟市場的乘用車銷量分別佔全球乘用車銷量的30.4%、23.9%及19.5%，對應銷量分別為22.6百萬輛、17.8百萬輛及14.5百萬輛，並預計該等市場於2025年至2030年的增速相對平緩，將分別為1.5%、2.7%及2.4%。雖然成熟市場預計未來增長率將相對平緩，但其龐大的規模將釋放顯著的基數效應，未來平均每年能夠帶來超過100萬輛的市場增量。

行業概覽

這種由成熟市場貢獻的乘用車增量，疊加電動化、智能化帶來的結構性轉型，預期將持續驅動全球乘用車市場增長，並為車企、零部件供應商及產業鏈其他相關企業等市場參與者提供關鍵增長動能，並成為驅動全球汽車產業發展的核心動力。

全球乘用車銷量⁽¹⁾，按地區細分



資料來源：國際汽車製造商組織(OICA)、中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

附註：

1. 不含出口

新興市場存在結構性機會

相比之下，預期南美、中東和北非以及亞洲（不含中國）等新興市場於2025年至2030年的複合年增長率相對較高，預計於2025年至2030年南美洲的複合年增長率為8.7%，中東及北非為21.4%，亞洲（不包括中國）為2.8%，其中東南亞地區，乘用車銷售複合年增長率預計將達到4.9%。該增長主要是由於這些地區較低的市場滲透率和尚未成熟的乘用車市場。

行業概覽

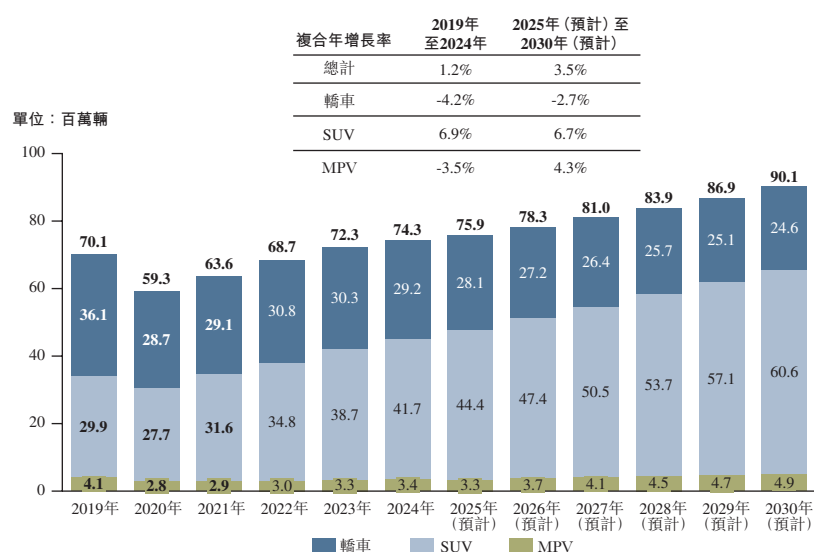
由於這些新興市場汽車產業發展相對滯後，乘用車普及率較低且行業尚未成熟，隨著當地城市化進程的加快和居民收入水平的提高，不斷刺激着個人出行的需求，帶動了當地對乘用車的旺盛需求。巴西、智利、印度以及東南亞各國等新興市場的經濟體正在不斷發展，中產階級不斷擴大，人均可支配收入不斷提高，預計這些新興市場的乘用車需求將快速增長。此外，隨著汽車技術的不斷進步，以及全球車企在這些新興市場持續加強本土化佈局，當地汽車生產成本也在逐漸下降，這進一步推動了其乘用車普及率的提升。

全球乘用車市場的結構性變化

按車輛類型劃分，轎車及SUV是市場上乘用車的主流類型，MPV的比重相對較小。於2019年，轎車、SUV和MPV的銷量分別為3,610萬輛、2,990萬輛和410萬輛，對應市場份額分別為51.5%、42.7%和5.8%。2024年，轎車、SUV和MPV的銷量分別為2,920萬輛、4,170萬輛和340萬輛，對應市場份額分別為39.3%、56.1%及4.6%。

轎車具有更緊湊的車身設計，主要應用於日常通勤和城市道路的行駛，能夠為消費者提供較為經濟、便捷的駕乘體驗；而SUV則集寬敞、舒適和越野能力於一身，適合各種出行習慣和地形，近年來，隨著消費者對家庭出行、戶外活動的需求增加，SUV在市場的佔比逐漸提高，未來，隨著消費者需求的進一步多樣化和細分市場的不斷拓展，如城市SUV、硬核越野型等延伸形態，SUV的市場份額有望繼續保持增長，到2030年將達到68.1%。

全球乘用車銷量，按車輛類型細分



資料來源：國際汽車製造商組織(OICA)、中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

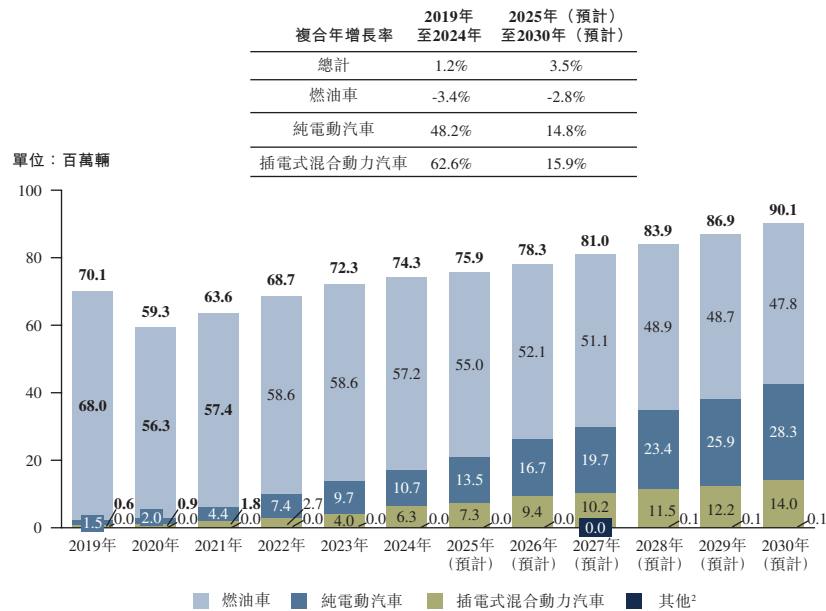
行業概覽

按動力類型劃分，2019年，燃油車、純電動汽車及插電式混合動力汽車的銷量分別為68.0百萬輛、1.5百萬輛及0.6百萬輛，對應市場份額分別為97.0%、2.2%及0.8%。而於2024年，其銷量結構發生了顯著變化，燃油車的銷量減少到57.2百萬輛，而純電動汽車及插電式混合動力汽車的銷量分別增加到10.7百萬輛及6.3百萬輛，2024年對應市場份額分別為77.0%、14.5%及8.5%。

2019年至2024年燃油車市場份額雖然在不斷下降，但仍是市場的主導，新能源汽車則蓬勃發展，市場份額不斷上升。在需求方面，大多數消費者仍偏愛燃油車，這在電動汽車基礎設施仍在發展的地區尤為明顯。在供給方面，化石燃料仍然是全球最主要的能源形式，產業鏈高度成熟，燃油車的全球市場規模依然龐大。

新能源汽車雖然目前佔比較小，但隨著全球環保意識增強、技術進步及智能化水平的提高，新能源汽車佔比有望持續提高，2030年市場份額預計達到47.0%。

全球乘用車銷量，按動力類型劃分



附註：

- 出於統計目的，在本節，插電式混合動力汽車包含增程式電動汽車。
- 其他主要包括燃料電池車。

行業概覽

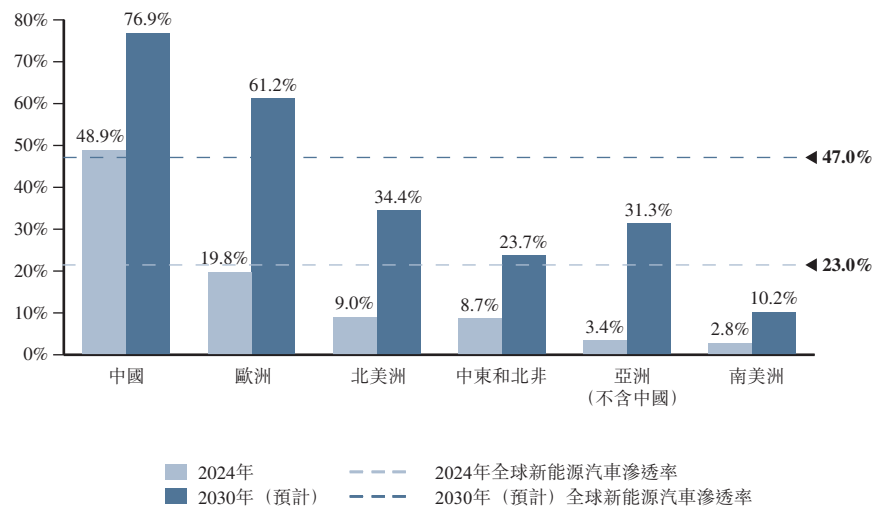
全球乘用車市場的發展趨勢和驅動力

新能源汽車滲透率不斷提高及存在地區差異

近年來，隨著全球對減少碳排放的重視以及消費者可持續發展意識的不斷增強，電動汽車行業發展迅速。各國政府紛紛出台政策，鼓勵消費者購買電動汽車，並積極投資建設充電基礎設施。同時，電動汽車的智能化水平不斷提高，為消費者提供了更加便捷和高效的使用體驗，更好地滿足了消費者日益多樣化的需求。此外，電池技術的持續進步顯著提升了電動汽車的續航里程，並縮短了充電時間，加強了對電動汽車的信心，並鼓勵更多人們使用新能源汽車。因此，未來新能源汽車的滲透率有望持續提高，成為推動汽車行業發展的重要力量。預計全球新能源汽車滲透率將由2024年23.0%提升至2030年47.0%。

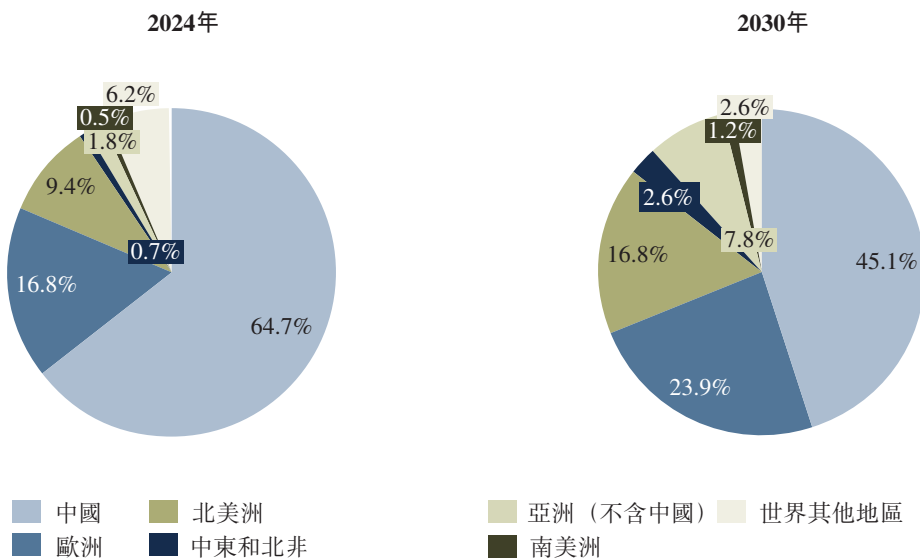
目前，因各地區能源價格、充電設施完備程度、政府政策支持力度及消費者認知程度的不同，新能源汽車滲透率在不同地區的差異較大。2024年，中國的新能源汽車滲透率為48.9%。相比之下，中國以外地區的總體滲透率為11.7%，其中，歐洲的新能源汽車滲透率最高，為19.8%，北美洲的滲透率為9.0%，南美洲的滲透率僅為2.8%。隨著未來的增長，中國、歐洲、北美將成為新能源核心銷售區域，亞洲（除中國）的市場份額也會顯著上升。

主要地區的新能源汽車滲透率（2024年及2030年（預計））



行業概覽

全球新能源乘用車銷量⁽¹⁾，按地區細分（2024年及2030年（預計））



資料來源：國際汽車製造商組織(OICA)、中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

附註：

(1) 不包含出口

技術創新和智能技術的快速發展

在科技創新的推動下，乘用車行業正加速向智能化轉型。智能化技術主要包括輔助駕駛及智能座艙等。

目前，輔助駕駛技術已經實現了轉向及制動的全場景自動化，向解放雙手的駕駛階段邁進，這極大地提升了駕駛的舒適性、安全性及便利性。同時，通過智能座艙集成AI語音助手等先進技術，人機交互變得更加便捷和智能。此外，用戶能夠通過OTA技術持續更新車載系統功能，車輛能夠在生命週期內不斷進化，為用戶提供持續的價值提升。

預計至2030年，隨著輔助駕駛技術的持續進步和市場接受度的提升，全球及中國輔助駕駛車輛的滲透率將實現顯著增長。這表明向更高級別輔助駕駛技術轉型的趨勢明顯。

行業概覽

車企全球化佈局持續調整

近年來，國際車企的全球戰略佈局正經歷着持續的調整。一方面，中國車企正加速推進全球化戰略，通過在海外建設生產工廠、裝配線和供應鏈體系，不斷提升其全球競爭力；另一方面，傳統國際車企則呈現戰略收縮態勢，紛紛回歸聚焦其核心市場，以優化資源配置。與此同時，隨著地緣政治風險的不斷攀升，全球供應鏈體系正加速向區域化重構轉型，各國車企逐漸轉向本地化採購，以增強供應鏈的穩定性和韌性。

全球乘用車市場的競爭格局

競爭格局演變

近年來，全球乘用車產業競爭格局加速重構，在電動化和智能化的行業發展趨勢下，傳統國際車企銷量增長放緩，中國車企的競爭優勢則日益凸顯。2019年，全球銷量排名前二十位的車企中，只有五家中國車企，合計市場份額不足9%，而於2024年，已有六家中國車企上榜，合計市場份額達到21.6%。全球車企排名整體穩定，受益於技術進步及新能源行業的發展領先，中國車企行業地位穩步向上。

按2019年 全球乘用車銷量計前二十大汽車集團				按2024年 全球乘用車銷量計前二十大汽車集團			
排名	集團	排名	集團	排名	集團	排名	集團
1	集團A ⁽²⁾	11	集團K ⁽¹²⁾	1	集團B ⁽³⁾	11	本集團
2	集團B ⁽³⁾	12	集團L ⁽¹³⁾	2	集團A ⁽²⁾	12	集團L ⁽¹³⁾
3	集團C ⁽⁴⁾	13	集團M ⁽¹⁴⁾	3	集團D ⁽⁵⁾	13	集團J ⁽¹¹⁾
4	集團D ⁽⁵⁾	14	集團N ⁽¹⁵⁾	4	集團C ⁽⁴⁾	14	集團N ⁽¹⁵⁾
5	集團E ⁽⁶⁾	15	集團O ⁽¹⁶⁾	5	集團T ⁽²¹⁾	15	集團K ⁽¹²⁾
6	集團F ⁽⁷⁾	16	集團P ⁽¹⁷⁾	6	集團U ⁽²²⁾	16	集團R ⁽¹⁹⁾
7	集團G ⁽⁸⁾	17	集團Q ⁽¹⁸⁾	7	集團E ⁽⁶⁾	17	集團V ⁽²³⁾
8	集團H ⁽⁹⁾	18	集團R ⁽¹⁹⁾	8	集團G ⁽⁸⁾	18	集團O ⁽¹⁶⁾
9	集團I ⁽¹⁰⁾	19	本集團	9	集團F ⁽⁷⁾	19	集團Q ⁽¹⁸⁾
10	集團J ⁽¹¹⁾	20	集團S ⁽²⁰⁾	10	集團M ⁽¹⁴⁾	20	集團P ⁽¹⁷⁾

資料來源：國際汽車製造商組織(OICA)、中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

行業概覽

附註：

- (1) 粗體字條表示中國車企。
- (2) 集團A成立於1937年，總部位於德國沃爾夫斯堡。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在法蘭克福證券交易所上市。
- (3) 集團B成立於1933年，總部位於日本愛知縣豐田市。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在東京證券交易所及名古屋證券交易所上市。
- (4) 集團C成立於2004年，是總部分別位於法國布洛涅－比揚古、日本神奈川的橫濱及日本東京的三家汽車集團的聯合體。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售。
- (5) 集團D成立於2000年，是總部均設在韓國首爾的兩家汽車集團的聯合體。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在韓國證券期貨交易所上市。
- (6) 集團E成立於1908年，總部位於美國密西根州底特律。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在紐約證券交易所上市。
- (7) 集團F成立於1948年，總部位於日本東京港區。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在東京證券交易所及紐約證券交易所上市。
- (8) 集團G成立於1903年，總部位於美國密西根州迪爾伯恩。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在紐約證券交易所上市。
- (9) 集團H成立於2014年，是總部位於意大利都靈及美國密西根州奧本山的兩家汽車集團的聯合體。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在紐約證券交易所上市。
- (10) 集團I成立於1976年，總部位於法國呂埃爾－瑪律邁松鎮。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在巴黎證券交易所上市。
- (11) 集團J成立於1909年，總部位於日本靜岡縣濱松市。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在東京證券交易所上市。
- (12) 集團K成立於1926年，總部位於德國斯圖加特。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在法蘭克福證券交易所上市。
- (13) 集團L成立於1916年，總部位於德國慕尼黑。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在法蘭克福證券交易所及紐約證券交易所上市。
- (14) 集團M成立於1986年，總部位於中國浙江杭州。其產品包括乘用車、商用車、燃油車及新能源汽車。其附屬公司分別在聯交所、紐約證券交易所和納斯達克上市。
- (15) 集團N成立於1984年，總部位於中國上海。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在上海證券交易所上市。

行業概覽

- (16) 集團O成立於1920年，總部位於日本廣島。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在東京證券交易所上市。
- (17) 集團P成立於1953年，總部位於日本東京。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在東京證券交易所上市。
- (18) 集團Q成立於1984年，總部位於中國河北保定。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在上海證券交易所及聯交所上市。
- (19) 集團R成立於1996年，總部位於中國重慶。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在深圳證券交易所上市。
- (20) 集團S成立於1868年，總部位於印度孟買。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，其附屬公司在孟買證券交易所及印度國家證券交易所上市。
- (21) 集團T成立於2021年，是總部位於荷蘭阿姆斯特丹和法國呂埃爾－瑪律邁松的兩家汽車集團的聯合體。其業務涵蓋乘用車、商用車（包括燃油車和新能源汽車）的製造和銷售，並在紐約證券交易所、巴黎證券交易所及意大利證券交易所上市。
- (22) 集團U成立於1995年，總部位於中國廣東深圳。其業務涵蓋新能源汽車（包括乘用車及商用車）的製造和銷售，並在聯交所及深圳證券交易所上市。
- (23) 集團V成立於2003年，總部位於美國德克薩斯州奧斯丁。其業務涵蓋新能源汽車（包括乘用車及商用車）的製造和銷售，並在納斯達克上市。

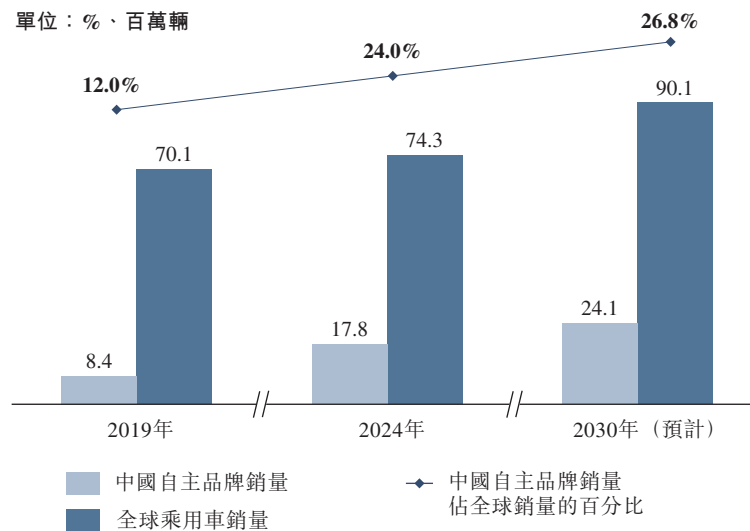
中國乘用車產業在技術創新及產品質量方面取得了較大進步，顯著提高了產品競爭力。在國內市場，中國自主品牌份額快速提升，從2019年的34.4%增至2024年的58.5%，並且預計這一趨勢還將繼續，根據弗若斯特沙利文的資料，到2030年，中國自主品牌的市場份額將達到69.6%。

近些年來，中國乘用車品牌的國際認可度穩步增長，越來越多的海外消費者對中國乘用車品牌有了更深入的了解和信任。2021年後，中國乘用車出口量進入快速增長期，2023年達4.1百萬輛，正式超越日本成為全球最大汽車出口國。

行業概覽

因此，中國自主品牌在全球乘用車銷量中的市場份額穩步提升，自2019年的12.0%上升至2024年的24.0%，預計到2030年將達到26.8%。

中國自主品牌銷量佔全球銷量的百分比



資料來源：國際汽車製造商組織(OICA)、中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

全球乘用車市場的競爭要素

全球乘用車市場的競爭要素主要包括以下關鍵方面：(i)開發能力及持續提供滿足全球用戶多元化需求的產品；(ii)引領行業的技術研發能力，特別是在電氣化和輔助駕駛等領域；(iii)深入人心的品牌影響力；(iv)有高質量、本土化供應鏈體系支撐的生產能力；及(v)廣泛佈局、因地制宜的銷售網絡與售後服務。該等要素共同幫助車企在複雜的全球乘用車行業中保持競爭優勢。

中國自主品牌全球發展的驅動力

傳統技術的突破和電氣化及智能化的引領

中國自主品牌在傳統技術方面（例如發動機和變速箱）取得了令人矚目的進步。多年以來，中國自主品牌在發動機、變速箱等燃油車技術領域實現了顯著突破，其多項性能指標達到甚至超過國際先進水平，使得全球範圍內的燃油車用戶以更為優惠的價格享受到高品質的駕乘體驗。

行業概覽

近些年來，隨著中國自主品牌在電動化方面不斷進行技術積累，尤其是在純電動及混合動力系統技術的開發方面，其若干技術創新已顯著領先傳統的外國汽車製造商，成為全球新能源汽車領域的領導者。此外，在乘用車市場智能化的全球趨勢下，中國自主品牌加大了在輔助駕駛、智能座艙等領域的研發投入，廣泛地將AI大模型應用在相關領域，從而為客戶提供更智能的駕乘體驗及更個性的交互體驗。

高效運轉的研發、供應鏈與生產體系

得益於中國自主品牌高效的研發迭代能力，其新版本、新產品的研發週期較過往顯著縮短，使得其能夠更為及時地將客戶需求與技術進步反映在產品設計中，並通過遠程OTA升級使用戶獲取更前沿功能。

同時，中國乘用車產業已經形成了健全、成熟且穩定的供應鏈體系，結合中國自主品牌強大的質量與成本管理能力和高效的生產製造能力，使得中國自主品牌能夠源源不斷地提供更具經濟性、實用性及高質量的乘用車產品。

積極擴大全球化佈局，品牌影響力日益提升

受益於近年大力投入及與海內外合作夥伴的緊密合作，中國自主品牌建立了覆蓋全球、不斷完善的銷售網絡，並為用戶提供及時、高效的售後服務。結合強勁的技術研發能力、持續精進的產品質量、高性價比的產品，中國自主品牌正在全球範圍內構築日益深厚的品牌影響力，國內外用戶的認知與品牌忠誠度亦持續增強。

隨著中國自主品牌不斷調整其在海外銷售的車型，以滿足海外本土化需求及偏好，其在國際市場的產品競爭力及客戶滿意度得到持續提升。根據君迪發佈的2024年中國新車質量研究(IQS)，有四個中國自主品牌躋身前十大大眾市場品牌之列，與2019年僅一個品牌相比顯著提升。

行業概覽

中國乘用車市場的概況

中國乘用車市場的發展

中國乘用車市場的發展可分為三個時期：

- **快速增長期 (2001年至2017年)：**2001年中國加入世界貿易組織後，國際車企開始積極進入中國市場並建立合營企業，推動了中國汽車行業的快速增長。與此同時，中國經濟迅速發展，居民可支配收入相應增加，加上政策的大力支持，為乘用車市場的蓬勃發展創造了理想的條件。因此，中國乘用車銷售量從2001年的1.2百萬輛激增至2017年的24.7百萬輛，複合年增長率達到20.8%。
- **市場穩定期 (2018年至2020年)：**該期間，中國乘用車市場開始企穩。中國乘用車銷量仍每年持續保持在20百萬輛以上。此期間，新能源汽車開始獲得更多的關注和政策支持。
- **新能源汽車轉型加速，自主品牌崛起 (自2021年起)：**自2021年起，新能源汽車銷量快速增長，2020年至2024年的複合年增長率為78.2%。在新能源汽車巨大發展機遇及自身核心競爭力提升等因素驅動下，自主品牌在中國乘用車市場的份額由2020年的33.6%增加至2024年的58.5%。預計未來幾年還會有進一步增長。

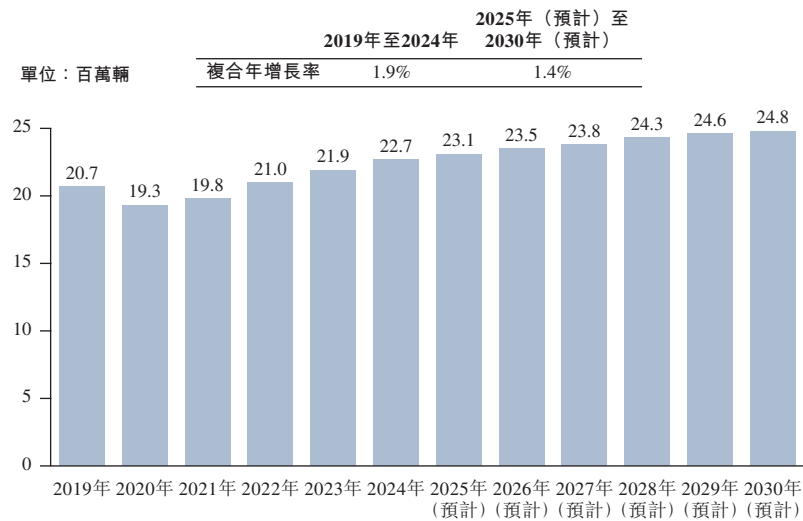
中國乘用車市場的規模

中國乘用車市場龐大且充滿活力。於2024年，中國乘用車銷量達22.7百萬輛，2019年至2024年的複合年增長率為1.9%。預計到2030年，銷量將達到24.8百萬輛，2025年至2030年的複合年增長率為1.4%。

於2024年，一線城市佔中國乘用車市場的14.1%，而二線及以下市場合計佔85.9%的市場份額。一線城市往往對車牌數量有限制，因此預計市場增長將趨向穩定。相比之下，隨著居民收入提高，二線及以下市場對乘用車的需求不斷增加，顯示出巨大的發展潛力。

行業概覽

中國乘用車銷量



資料來源：中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

附註：中國乘用車銷量不包括出口量。

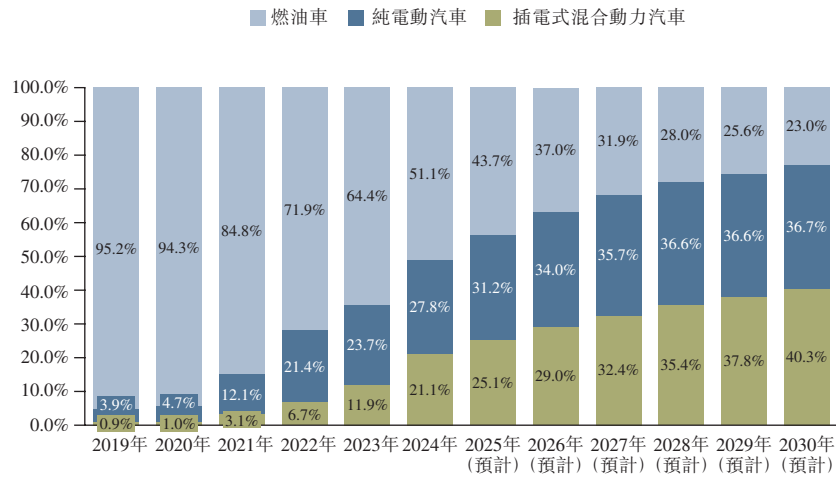
於2024年，燃油車佔市場的大部分，市場份額為51.1%。然而，隨著輔助駕駛、混合動力系統、電池技術的不斷進步及國內政策的大力支持，新能源汽車市場份額呈現快速提升的趨勢，由2019年的4.8%大幅上升至2024年的48.9%，預計至2030年將達77.0%。

新能源汽車主要包括純電動汽車和插電式混合動力汽車。插電式混合動力汽車結合了電力與汽油推進系統，既能以純電動模式滿足通勤需求，又能在長途旅行或充電基礎設施不可用時靈活轉換為汽油動力，由於中國充電樁滲透率較低，插電式混合動力汽車車型能夠有效緩解潛在買家的「里程焦慮」。

插電式混合動力汽車憑藉其技術進步，展現出更好的燃油經濟性和靈活性，因此廣受市場歡迎。2025年至2030年，插電式混合動力汽車銷量的複合年增長率預計為11.5%，市場份額將由2025年的25.1%增至2030年的40.3%，未來在汽車駕駛市場增長方面發揮著重要作用。

行業概覽

中國乘用車市場不同動力類型的滲透率



資料來源：中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

附註：

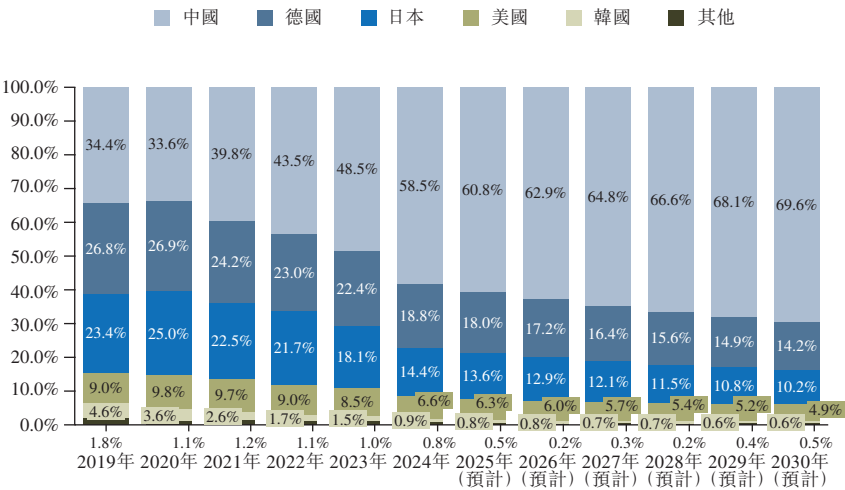
- (1) 中國乘用車銷量不包括出口量。
- (2) 出於統計目的，在本節，插電式混合動力汽車包含增程式電動汽車。

不同國家品牌在中國乘用車市場的滲透率

中國乘用車市場過去主要由外資品牌主導，但近些年來，隨著中國自主品牌對傳統燃油車技術（如發動機和變速箱）持續的積累和突破而迅速鞏固了其地位，並從戰略上把握住了電氣化和智能化的發展趨勢，結合其高質量、高性價比優勢，實現了質的提升。其於中國的市場份額從2019年的34.4%增至2024年的58.5%。通過不斷的技術創新和產品升級，預計到2030年，中國自主品牌將保持領先地位，市場份額將達到69.6%。

行業概覽

不同國家品牌在中國乘用車市場的滲透率



資料來源：中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

附註：

1. 不同國家的品牌滲透率是根據乘用車保險登記量計算。

中國自主品牌乘用車市場競爭格局

中國乘用車市場潛力巨大，但競爭激烈，參與者眾多。按2023年及2024年的銷量(包括出口量)計，本集團在中國自主乘用車品牌公司中排名第二，市場份額分別為11.8%及14.0%。

下表載列2023年及2024年按乘用車銷量(包括出口量)計算的中國自主品牌前五大企業：

排名	公司	2023年市場份額	2024年的市場份額
		(%)	(%)
1	公司A ⁽²⁾	20.6%	23.7%
2	本集團	11.8%	14.0%
3	公司B ⁽³⁾	11.6%	12.1%
4	公司C ⁽⁴⁾	10.9%	9.2%
5	公司D ⁽⁵⁾	7.0%	5.9%
	其他	38.1%	35.1%

資料來源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

附註：

- (1) 排名根據2023年及2024年的乘用車銷量（包括出口量）得出。
- (2) 一家負責集團U乘用車業務及商用車業務的中國車企，專注於銷售新能源汽車。該車企於2006年成立，總部在深圳。
- (3) 一家在聯交所上市的負責集團M乘用車業務及商用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於1996年成立，總部在杭州。
- (4) 一家在深圳證券交易所上市的負責集團R乘用車業務及商用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於1996年成立，總部在重慶。
- (5) 一家在聯交所及上海證券交易所上市的負責集團Q乘用車業務及商用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於1984年成立，總部在保定。

中國自主品牌乘用車市場的驅動因素及發展趨勢

技術創新推動中國自主品牌高質量發展

技術創新是中國自主品牌市場增長的核心驅動力。經過多年研發投入，中國自主品牌在發動機、變速箱等燃油車領域的技術儲備日益深厚，其先進程度已達到國際主流車企的技術水平。同時隨著電氣化、智能化和網聯化的發展，中國自主品牌不斷創新三電系統、輔助駕駛與智能座艙技術，提供滿足市場前沿需求的高性能智能產品。

高效的技術進步一方面使得中國自主品牌能夠打造性能更強、配置更豐富的高端產品；另一方面驅動技術應用成本的持續下降，使得輔助駕駛、智能座艙等先進功能在中低價位車型陸續得到廣泛應用，上述趨勢也將隨著技術發展階段的遞進而不斷加強。在品牌向上與成本優化的共同作用下，預期中國自主品牌的競爭力將不斷增強，推動市場份額的持續提升。

日益多樣化的市場需求推動更加細分、快速迭代的產品矩陣

隨著國民經濟水平與居民收入的持續提升及各項新技術的不斷湧現，中國消費者對於乘用車的需求日益多元、快速迭代。除了品牌、經濟性、空間、質量等基礎要素外，中國消費者亦可能要求車輛兼具新穎的外觀、先進的技術、豐富的功能、環保與完善的周邊生態等。中國自主品牌打造更加細分的產品矩陣，並結合消費者需求快速更新其產品矩陣，以滿足多樣化的市場需求。同時，中國自主品牌對本土消費者需求的理解更為深刻，能夠靈活地為各類消費者量身打造符合其使用場景需求的產品。

行業概覽

高效生產力與完善的週邊生態助力長期領先

憑藉中國龐大的製造業體系及深厚的工程師紅利，中國自主品牌建立了完備的生產製造、質量管控與供應鏈體系，賦予其更強的成本、質量管理能力以向用戶及時交付高質量、高性價比的乘用車產品，持續提升自身在中國乘用車市場的綜合競爭力。同時，完善的產業生態也能夠為中國自主品牌提供廣泛、活躍的創新研發支持，使得中國自主品牌能夠更好地響應乃至引領電動化、智能化的發展趨勢。

中國自主品牌在海外乘用車市場的概況

中國自主品牌在中國乘用車出口市場的市場規模

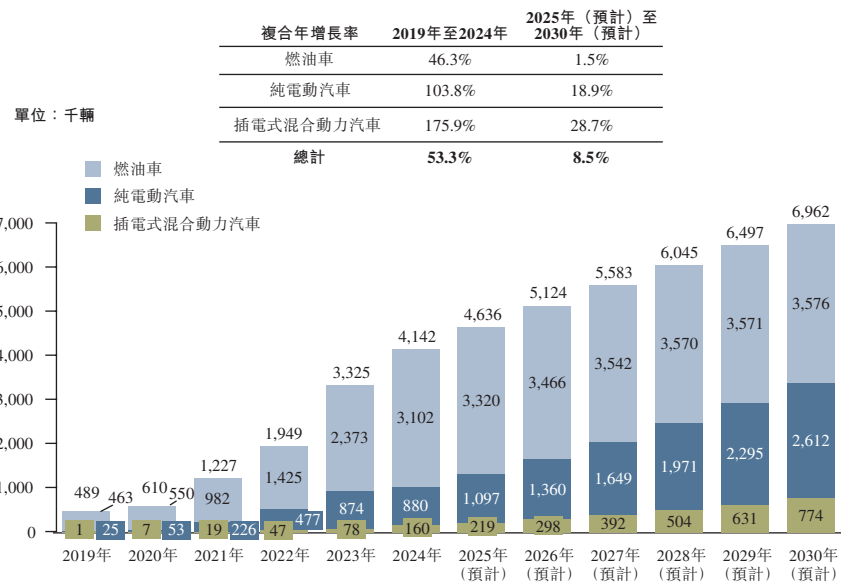
近年來，中國的汽車供應鏈以其穩定性、技術創新和對底盤和發動機等傳統部件以及電池和電動機等新能源部件的全面覆蓋脫穎而出。隨著重大的技術創新和質量提升，自2021年以來，中國自主品牌的乘用車出口量高速增長。2023年及2024年，中國成為世界上最大的乘用車出口國。

2024年，中國自主品牌乘用車出口量達到4.14百萬輛，2019年至2024年錄得53.3%的非凡複合年增長率。主要出口地區為歐洲、亞洲、中東及北非，分別佔出口總額的35.8%、19.9%及16.4%。在產品不斷升級的推動下實現增長。展望未來，預計到2030年，中國自主品牌乘用車出口量將達到6.96百萬輛，2025年至2030年的複合年增長率為8.5%。

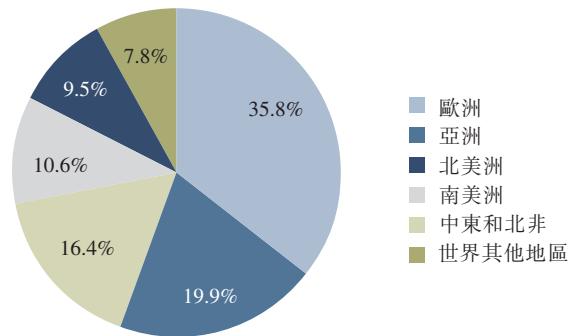
目前，在中國乘用車出口市場中，燃油車仍佔較大份額。2024年，按中國自主品牌劃分的燃油車出口量達到3.10百萬輛，佔中國乘用車總出口量的74.9%。展望未來，新能源汽車有望成為國內自主品牌乘用車出口的新增長勢力。預計純電動汽車和插電式混合動力汽車出口量自2025年至2030年的複合年增長率將分別達到18.9%和28.7%。

行業概覽

中國自主品牌乘用車出口量，按能源類型劃分



2024年中國自主品牌乘用車出口地區佔比



資料來源：中國汽車工業協會(CAAM)、弗若斯特沙利文報告

行業概覽

中國自主品牌於中國乘用車出口市場的競爭格局

中國自主品牌公司於中國乘用車出口市場的排名

於2023年及2024年，本集團是國內乘用車出口量最大的公司。下表載列於2023年及2024年按乘用車出口量計算的中國自主品牌公司排名：

公司	2023年排名	2024年排名
本集團	1	1
公司E ⁽²⁾	2	2
公司B ⁽³⁾	3	4
公司D ⁽⁴⁾	4	5
公司A ⁽⁵⁾	5	3

資料來源：弗若斯特沙利文報告

附註：

- (1) 排名根據所示期間的乘用車出口量得出。
- (2) 一家負責集團N的自主品牌乘用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於2007年成立，總部在上海。
- (3) 一家在聯交所上市、負責集團M乘用車業務及商用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於1996年成立，總部在杭州。
- (4) 一家在聯交所及上海證券交易所上市、負責集團Q乘用車業務及商用車業務的中國車企，銷售範圍覆蓋燃油車及新能源汽車。該車企於1984年成立，總部在保定。
- (5) 一家負責集團U乘用車業務及商用車業務的中國車企，專注於銷售新能源汽車。該車企於2006年成立，總部在深圳。

行業概覽

中國自主品牌在海外乘用車市場的驅動因素及發展趨勢

推進全球化佈局

隨著中國自主品牌尋求加強其在全球汽車市場的影響力，建設海外產能將是一個重要趨勢，這包括在全球主要市場建立生產工廠、裝配線和供應鏈，以降低成本、提高效率，並且通過本地化生產將能夠簡化物流，避免貿易壁壘。同時，中國自主品牌也積極地在主要市場當地組建研發中心與銷售網絡，從而更好地了解並滿足當地市場的特定需求與消費習慣，提高品牌國際市場競爭力。這些佈局都將成為中國自主品牌長期國際化戰略的重要組成部分。

出口市場中的多元化動力類型乘用車

2024年，中國自主品牌燃油車的出口量佔市場總量的74.9%。雖然燃油車仍是中國自主品牌在海外市場的驅動力，但新能源汽車預計將成為日益重要的出口增長動力。2024年，中國自主品牌新能源汽車的出口量達到1.04百萬輛，2019年至2024年的複合年增長率為109.1%，呈現強勁增長態勢。隨著全球對更綠色、更可持續的交通方式的推廣，新能源汽車在出口市場中的佔有率有望進一步提升，在未來幾年成為推動中國自主品牌國際擴張的關鍵因素。

提升全球市場品牌形象

隨著全球乘用車行業發展和市場競爭加劇，中國自主品牌將更加注重品牌建設和差異化競爭。隨著在研發方面的投資增加，該等品牌正在將產品轉向更高端、高價值的車型，這包括提高產品質量、採用先進技術及提升汽車智能性以將其品牌定位為優質選擇。智能水平更高、品牌力增強和向高價值產品轉移，有助於提升中國自主品牌在全球的品牌形象，從而增強其全球競爭力。

主要汽車原材料及零部件的歷史價格趨勢

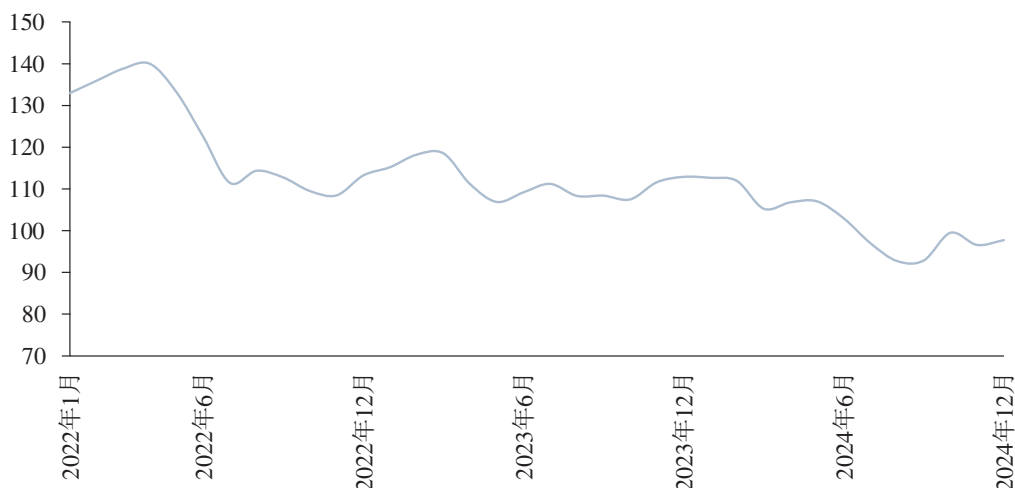
乘用車的價格受宏觀經濟狀況、供需動態和市場前景等多種因素的影響。燃油車的成本結構在很大程度上取決於發動機、傳動系統和其他機械零件，這些零件需要高強度金屬和優質材料。鋼材作為乘用車的主要材料，在成本結構中扮演著重要角色。

行業概覽

乘用車中的車用芯片種類繁多，包括微控制器單元（MCU）、功率半導體、存儲芯片及模擬芯片，每種芯片的功能各具特色，價位也不盡相同。近年來，中國車用芯片總成本呈持續增長趨勢，主要受兩大因素驅動：一是新能源汽車滲透率持續上升，原因是與燃油車相比，新能源汽車需要更多芯片；二是乘用車輔助駕駛技術越來越普及，而輔助駕駛芯片成本相對較高。然而，單一類型汽車芯片的價格水平出現價格下滑。這主要由於國產芯片的性價比不斷提高，加速替代進口芯片，以及技術進步帶來的產品迭代。

近年來，鋼材價格一直呈下降趨勢。下降的主要原因是房地產和基礎設施投資增長放緩以及鋼鐵行業產能過剩導致需求減少。鋼材價格的這種趨勢會對燃油車的總體成本產生顯著影響。

中國鋼材價格指數(CSPI)



資料來源：中國鋼鐵工業協會、弗若斯特沙利文報告

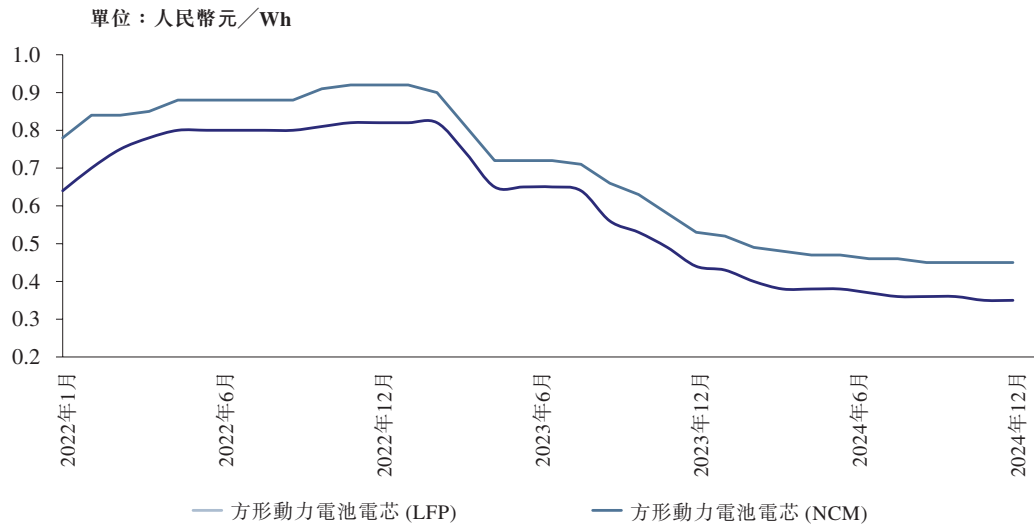
附註：

1. 中國鋼鐵價格指數 (CSPI) 的基準時間為1994年4月，當時的指數值設定為100。

另一方面，新能源汽車的成本結構不同。新能源汽車的成本結構主要受動力電池成本的影響。自2022年以來，中國動力電池的價格一直呈下降趨勢。價格下降主要受原材料價格下降、技術進步和市場競爭加劇等因素的影響。預計未來這些因素將繼續推動動力電池價格下降。

行業概覽

中國動力電池電芯價格



資料來源：弗若斯特沙利文報告

關稅對全球及中國乘用車市場的影響

關稅對全球乘用車市場的影響

關稅政策對全球乘用車市場造成了多方面的重大影響。從供應鏈的角度來看，美國對墨西哥和加拿大徵收關稅打亂北美高度整合的汽車產業。全球車企必須調整生產計劃以應對此情況，並進一步加速本地化製造的趨勢。此外，關稅增加汽車組件及零部件的進口成本，推高整體生產開支，進而導致汽車價格上漲和消費者成本增加。

關稅對中國乘用車市場的影響

近年來，中國自主乘用車品牌迅速崛起，海外市場需求不斷增長。然而，某些國家對中國汽車出口徵收高關稅，對中國OEM的全球擴張帶來挑戰。例如，美國對中國汽車徵收額外關稅，大幅推高進入市場的成本，削弱中國品牌的價格競爭力。

雖然中國出口到美國的乘用車所佔的份額相對較小，但中國的汽車組件及零部件行業可能會受到顯著影響。作為世界領先的汽車組件及零部件出口國之一，中國因

行業概覽

美國關稅政策面臨潛在挑戰。為了應對這些挑戰，中國企業正在優化供應鏈，拓展其他市場，並加快海外地區的本地化工作。這些策略性的舉措有助於中國企業提升競爭力，並減輕與貿易壁壘相關的風險。

中國新能源汽車市場的未來趨勢

中國乘用車市場的新能源汽車滲透率預計將從2024年的48.9%上升至2030年的76.9%，顯示強勁的增長勢頭，具有巨大的上升空間。從區域角度來看，在可支配收入增加和充電基礎設施向下沉市場擴張的推動下，三線及四線城市逐漸成為未來發展前沿。此增長受惠於輔助駕駛技術加速普及，加上新能源汽車性能及智能功能持續升級，綜合推動消費者接受度穩步提高。因此，中國的新能源汽車市場需求正從政策驅動向市場驅動轉變，進一步加速新能源汽車的廣泛普及。

海外新能源汽車市場的未來趨勢

在消費者環保意識提高、區域經濟增長和政策扶持的推動下，海外新能源汽車滲透率呈現持續增長，從2019年的2.1%增加至2024年的11.8%，預計到2030年將達到36.0%。新能源汽車銷量增長帶動海外市場充電基礎設施發展，為進一步滲透市場帶來良性循環。隨著消費者對安全性、便利性和智能化需求升級，新能源汽車的智能化功能正在獲得海外消費者的廣泛認可。在此背景下，中國OEM可利用其輔助駕駛優勢，建立與傳統海外OEM的技術不同的差異化特徵，從而有望提升其在海外新能源汽車市場的市場份額。

各種汽車生產方式的介紹及相關市場趨勢

汽車生產方式主要包括整車生產、合同製造和CKD/SKD/DKD生產。整車生產是指OEM在自己的工廠生產整車，適合供應鏈成熟、生產規模較大的企業。合同製造是指品牌擁有人將汽車生產外包予第三方製造商，以減少固定資產投資，提高生產靈活性。CKD/SKD/DKD生產(全散件組裝、半散件組裝及直接組裝)指出口各類組裝水平的汽車產品－從全散件(CKD)、部分組裝套件(SKD)到接近完整的整車(DKD)－並在目標海外市場進行最終組裝，以降低關稅並滿足本地化要求。這三種模式各有優勢，OEM根據市場需求和戰略考慮選擇最合適的生產方式。

行業概覽

目前，中國汽車出口市場主要採用整車出口和CKD/SKD/DKD組裝的雙重生產模式。未來，隨著出口量的持續增長，中國OEM將加速從CKD/SKD/DKD組裝向本地化生產過渡。部分企業早已開始在海外目標市場投資建廠，以降低成本，提高市場響應能力。同時，合營企業和與當地供應鏈的深度合作將成為提高市場適應性的主要趨勢。

資料來源

本公司委託獨立市場研究公司弗若斯特沙利文對乘用車市場進行分析並編製報告。本文件所披露的弗若斯特沙利文的資料摘錄自弗若斯特沙利文報告。我們已同意就編製弗若斯特沙利文報告向弗若斯特沙利文支付費用人民幣298,000元。該筆款項的支付並不取決於我們是否成功[編纂]或報告的結果。弗若斯特沙利文報告採用了從各種來源獲得的一手和二手研究。一手研究包括訪問乘用車市場的主要行業參與者及其他與本公司業務相關的專家。二手研究包括審閱公司報告、獨立研究報告以及基於弗若斯特沙利文自身研究數據庫和政府數據庫的資料。於編撰及製備報告時，弗若斯特沙利文已採用下列假設：

- 於預測期內，中國及全球其他主要國家的社會、經濟及政治環境將維持穩定，這將確保汽車行業持續穩定發展；
- 政府對乘用車市場的政策沒有重大變化。

弗若斯特沙利文認為，編製報告時所使用的基本假設，包括用於未來預測的假設，均為事實、正確且不具誤導性。弗若斯特沙利文已對資料進行獨立分析，但其審閱結論的準確性主要取決於所收集資料的準確性。

除特別註明外，本章節所包含的所有數據和預測均來自弗若斯特沙利文報告。董事經合理審慎考慮後，確認自弗若斯特沙利文報告日期起，整體市場資料並無重大不利變動，不會對該等資料產生重大限制、矛盾或影響。

監管概覽

中國法律法規概覽

本節載列對我們的業務運營至關重要的中國法律法規的最重要方面的概要。

有關汽車生產准入的法規

自2001年1月1日起，政府部門不時發佈《車輛生產企業及產品公告》(以下稱「公告」)，對製造商的新汽車產品進行管理。列入公告是汽車製造商生產汽車(包括組裝整車)及客戶在公安機關辦理汽車登記的前提條件。工信部自2008年8月起負責公告的發佈。公告所列汽車製造商只能生產及銷售公告所許可的車型。任何生產、銷售未列入公告的汽車產品或車輛的製造商將受到處罰。該政策規定，汽車產品必須通過各種安全標準、技術規範及環保要求的合規測試後方能於公告中登記。

根據國家發改委於2018年12月10日發佈並於2019年1月10日起生效的《汽車產業投資管理規定》，汽車整車和其他投資項目均由地方發展改革部門實施備案管理，其中，汽車整車投資項目由省級發展改革部門備案。

此外，工信部還針對不同類型的汽車製造商及產品頒佈不同的准入規定，如2011年11月4日頒佈《乘用車生產企業及產品准入管理規則》以及2017年1月6日頒佈、於2020年7月24日修訂並於2020年9月1日生效的《新能源汽車生產企業及產品准入管理規定》。為優化汽車製造商及產品准入管理，工信部於2018年11月27日頒佈《道路機動車輛生產企業及產品准入管理辦法》(「**新准入管理辦法**」)，於2019年6月1日生效。新准入管理辦法統一了各類道路機動車輛製造商及產品的准入規定，簡化了車輛製造准入管理程序。

監管概覽

根據商務部及國家發改委於2024年9月6日頒佈並於2024年11月1日起施行的《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2024年版）》（以下稱「**2024年負面清單**」），以及國家發改委及商務部於2022年10月26日頒佈並於2023年1月1日起生效的《鼓勵外商投資產業目錄》（2022年版），投資新能源汽車整車製造不屬於外商投資限制類、禁止類產業，同時取消乘用車製造外商投資比例限制以及同一家外商建立兩家或兩家以下生產同類整車產品的合營企業的限制。

有關汽車銷售和消費者權益保護的法規

根據商務部於2017年4月5日頒佈並於2017年7月1日起施行的《汽車銷售管理辦法》，縣級以上地方商務主管部門對其各自行政區域內汽車銷售及其相關服務活動進行監督管理，汽車供應商及經銷商應當自取得營業執照之日起90日內通過國務院商務主管部門全國汽車流通信息管理系統備案基本信息，如信息發生變更，應當自信息變更之日起30日內完成更新。汽車供應商和經銷商應銷售符合國家有關規定和標準的汽車、配件和其他相關產品，經銷商應當在經營場所明示銷售產品的價格和各項服務收費標準，不得加價銷售或收取額外費用，經銷商應當明示所出售的汽車產品質量保證、保修服務及消費者需知悉的其他售後服務政策。

根據全國人民代表大會常務委員會（「**全國人大常委會**」）於1993年10月31日頒佈、於2013年10月25日修訂並於2014年3月15日起施行的《中華人民共和國消費者權益保護法》，經營者應當保證其提供的商品或者服務符合保障人身、財產安全的要求。對可能危及人身、財產安全的商品和服務，應當向消費者作出真實的說明和明確的警示，並說明和標明正確使用商品或者接受服務的方法以及防止危害發生的方法。經營者發現其提供的商品或者服務存在缺陷，有危及人身、財產安全危險的，應當立即向有關行政部門報告和告知消費者，並採取停止銷售、警示、召回、無害化處理、銷毀、停止生產或者服務等措施。未遵守消費者保護規定的經營者須依法承擔民事或刑事責任。

監管概覽

有關產品質量和缺陷汽車產品召回的法規

根據全國人大常委會於1993年2月22日頒佈、於2018年12月29日最新修訂並於同日起施行的《中華人民共和國產品質量法》，國務院市場監督管理部門主管全國產品質量監督管理工作，禁止生產者和銷售者生產、銷售不符合保障人體健康和人身、財產安全的標準和要求的工業產品。生產者應當對其生產的產品質量負責，產品不得存在危及人身、財產安全的不合理的危險，產品應具備功能性並在產品或其包裝上註明採用的產品標準。因產品存在缺陷造成人身、他人財產損害的，受害人可以向產品的生產者要求賠償，也可以向產品的銷售者要求賠償。生產者或銷售者生產或銷售不合格產品的，將被責令停止生產、銷售，沒收違法生產、銷售的產品，並處以罰款；有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，吊銷營業執照；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

根據國務院於2012年10月22日頒佈並於2019年3月2日修訂的《缺陷汽車產品召回管理條例》，國務院產品質量監督部門主管全國缺陷汽車產品召回的監督管理工作。汽車生產者獲知汽車產品可能存在缺陷的，應當立即組織調查分析，並如實向國務院產品質量監督部門報告調查分析結果；汽車生產者確認汽車產品存在缺陷的，應當立即停止生產、銷售、進口缺陷汽車產品，並對缺陷汽車產品全部實施召回，同時需制定召回計劃並報國務院產品質量監督管理部門備案，修改已備案的召回計劃應當重新備案。生產者未實施召回的，由國務院產品質量監督部門責令召回。汽車生產者存在隱瞞缺陷情況、經責令召回拒不召回或未停止生產、銷售或者進口缺陷汽車產品等情況，將會被要求責令改正並處以罰款，有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，由許可機關吊銷有關許可證。

根據中華人民共和國國家質量監督檢驗檢疫總局（已與國家市場監管總局合併）於2015年11月27日公佈並於2020年10月23日修訂的《缺陷汽車產品召回管理條例實施辦法》，國家市場監管總局負責全國缺陷汽車產品召回的監督管理工作。生產者實施召回應當制定召回計劃並向國家市場監管總局備案；同時以有效方式通報經營者。生產

監管概覽

者修改已備案的召回計劃，應當重新向國家市場監管總局備案，並提交說明材料。生產者應當通過報刊、網站、廣播、電視等便於公眾知曉的方式發佈缺陷汽車產品信息和召回的相關信息，並告知車主汽車產品存在的缺陷、避免損害發生的應急處置方法和生產者消除缺陷的措施等事項。

根據國家市場監管總局於2020年11月23日頒佈並於同日起施行的《市場監管總局辦公廳關於進一步加強汽車遠程升級(OTA)技術召回監管的通知》，生產者採用OTA方式對已售車輛開展技術服務活動的，應當向國家市場監管總局質量發展局備案。生產者採用OTA方式消除汽車產品缺陷、實施召回的，應制定召回計劃並向國家市場監管總局質量發展局備案，如OTA方式未能有效消除缺陷或造成新的缺陷，生產者應再次採取召回措施。

根據工信部、公安部、交通運輸部、應急管理部及國家市場監管總局於2022年3月29日發佈《關於進一步加強新能源汽車企業安全體系建設的指導意見》，企業應全面增強在安全管理機制、產品質量、運行監測、售後服務、事故響應處置、網絡安全等方面的安全保障能力，提升新能源汽車安全水平，推動新能源汽車產業高質量發展。

有關強制性產品認證的法規

根據國家市場監管總局於2009年7月3日頒佈、於2022年9月29日修訂並於2022年11月1日生效的《強制性產品認證管理規定(2022年修訂)》，國家市場監管總局主管全國強制性產品認證工作，主管全國強制性產品認證工作的組織實施、監督管理和綜合協調，縣級或以上地方市場監督管理部門依法負責所管轄區域內強制性產品認證活動的監督管理工作。國家對實施強制性產品認證的產品統一產品目錄，統一技術規範的強制性要求、標準和合格評定程序，統一認證標誌，統一收費標準。根據國家市場監管總局聯合中華人民共和國國家認證認可監督管理委員會頒佈並於2001年12月3日起施行的《第一批實施強制性產品認證的產品目錄》，機動車輛及安全附件、機動車輛輪胎、安全玻璃等在未獲得強制性產品認證證書和未加施中國強制性認證標誌前，不得出廠、出口、銷售。

監管概覽

有關新能源汽车電池回收的法規

根據工信部、科學技術部、生態環境部、交通運輸部、商務部、國家市場監管總局及國家能源局於2018年1月26日頒佈並於2018年8月1日起施行的《新能源汽车動力蓄電池回收利用管理暫行辦法》，落實生產者責任延伸制度，汽車生產企業承擔動力蓄電池回收的主體責任，相關企業在動力蓄電池回收利用各環節履行相應責任，保障動力蓄電池的有效利用和環保處置。

根據工信部於2018年7月2日公佈並於2018年8月1日起施行的《新能源汽车動力蓄電池回收利用溯源管理暫行規定》，建立「新能源汽车國家監測與動力蓄電池回收利用溯源綜合管理平台」，對動力蓄電池生產、銷售、使用、報廢、回收、利用的全生命週期進行信息採集，對各環節主體履行回收利用責任情況實施監測。自該規定生效之日起，新獲得《道路機動車輛生產企業及產品公告》的新能源汽車產品和新取得強制性產品認證的進口新能源汽车實施溯源管理。對該規定生效之前已獲得准入批准的新能源汽車產品和取得強制性產品認證的進口新能源汽车，延後12個月實施溯源管理。如逾期仍需在維修等過程中使用未按國家標準編碼動力蓄電池的，應提交說明。

有關中國汽車行業的利好政策

1. 汽車購買者的政府補助

根據商務部與其他6個部門及委員會於2024年8月15日發佈並於同日生效的《關於進一步做好汽車以舊換新有關工作的通知》重申提高報廢更新補貼標準，加大中央資金支持力度，優化汽車報廢更新審核、撥付監管流程及加強監督管理。對2024年4月24日至2025年1月10日前提交的符合條件的補貼申請（含完成補貼發放的申請），均按本通知明確的標準予以補貼。其中，對已按此前標準發放的補貼申請，各地按本通知明確的標準補齊差額。此外，根據商務部與其他7個部門及委員會於2025年1月14日發佈並於同日生效的《關於做好2025年汽車以舊換新工作的通知》，一方面，汽車報廢更新支持範圍進一步擴大，包括將符合條件的國四排放標準的燃油乘用車納入可申請報廢更新補貼的舊車範圍，並隨後將新能源乘用車的購買納入該範圍。此外，符合報廢

監管概覽

資格的新能源乘用車註冊登記時間延長6個月至2018年12月31日，而其他車型則延長一年；汽油乘用車延長至2012年6月30日、柴油及其他燃料乘用車延長至2014年6月30日。另一方面，車輛置換更新補貼標準得以完善。個人消費者轉讓登記在本人名下乘用車併購買乘用車新車的，給予汽車置換更新補貼支持，於2025年購買新能源乘用車單台補貼最高不超過人民幣15,000元。

根據商務部與其他7個部門及委員會於2025年1月20日聯合發佈並即時生效的《關於開展汽車流通消費改革試點工作的通知》，在2025年至2027年期間，將進行汽車流通和消費試點改革。該倡議旨在激發汽車消費市場活力，促進汽車產業高質量發展。改革主要集中在五大領域：(i)穩定和擴大汽車消費；(ii)促進二手車高效流通；(iii)培育汽車文化環境；(iv)健全報廢汽車回收體系；(v)推進汽車流通和消費數字化。

2. 免徵車輛購置稅

根據財政部、國家稅務總局、工信部於2022年9月18日聯合頒佈並於同日生效的《關於延續新能源汽車免徵車輛購置稅政策的公告》，明確規定新能源汽車免徵車輛購置稅的期限進一步延長至2023年12月31日。

根據財政部、國家稅務總局、工信部於2023年6月19日聯合頒佈並於同日實施的《關於延續和優化新能源汽車車輛購置稅減免政策的公告》，明確規定將新能源汽車免徵車輛購置稅的期限進一步延長至2025年12月31日；其中，每輛新能源乘用車免徵額不超過人民幣3萬元；對購置日期在2026年1月1日至2027年12月31日的新能源汽車減半徵收車輛購置稅，每輛新能源乘用車減徵額不超過人民幣1.5萬元。

監管概覽

3. 免徵車船稅

根據財政部、交通運輸部、國家稅務總局及工信部於2018年7月10日聯合頒佈並於同日起施行的《關於節能、新能源車船享受車船稅優惠政策的通知》，對純電動商用車、插電式(含增程式)混合動力汽車、燃料電池商用車免徵車船稅，純電動乘用車和燃料電池乘用車不屬於車船稅徵稅範圍，對其免徵車船稅。工信部、國家稅務總局不定期聯合頒佈《享受車船稅減免優惠的節約能源使用新能源汽車車型目錄》列示符合車船稅減免稅收條件的新能源汽車車型。

4. 汽車製造商和進口商的企業平均燃料消耗量及新能源汽車積分計劃

根據工信部、財政部、商務部、海關總署及國家市場監管總局於2017年9月27日聯合頒佈並於2018年4月1日起施行以及於2023年6月29日最新修訂及於2023年8月1日施行的《乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分並行管理辦法》，工信部應建立車用燃料消耗量和新能源汽車積分管理平台，全面推進企業車均燃料消耗量和新能源汽車積分的公示、結轉、交易等工作。乘用車企業應按照工信部要求，提交其生產、進口的乘用車和新能源乘用車燃料消耗量相關數據，並通過汽車燃料消耗量與新能源汽車積分管理平台進行積分結轉或交易。

5. 近期促進新能源汽車消費政策

根據國務院辦公廳於2022年4月20日發佈並施行的《關於進一步釋放消費潛力促進消費持續恢復的意見》，強調要破除限制消費障礙壁壘，其中舉措之一是穩定增加汽車等大宗消費，各地區不得新增汽車限購措施，已實施限購的地區逐步增加汽車增量指標數量、放寬購車人員資格限制，因地制宜逐步取消汽車限購；大力發展綠色消費並繼續支持新能源汽車加快發展，同時強調要充分挖掘縣鄉消費潛力，以汽車、家電為重點，引導企業面向農村開展促銷，鼓勵有條件的地區開展新能源汽車和綠色智能家電下鄉，推進充電樁(站)等配套設施建設，以充分挖掘縣鄉消費潛力。

監管概覽

根據商務部等17個部門於2022年7月5日發佈的《關於搞活汽車流通擴大汽車消費若干措施的通知》，要求(1)支持新能源汽車購買使用；(2)加快活躍二手車市場；(3)促進汽車更新消費；(4)推動汽車平行進口持續健康發展；(5)優化汽車使用環境；(6)豐富汽車金融服務。

根據工信部與其他4個部門及委員會於2024年5月15日發佈並於同日生效的《關於開展2024年新能源汽車下鄉活動的通知》，2024年5月至12月，開展以下新能源汽車下鄉活動：(i)選取適宜農村市場、口碑較好、質量可靠的新能源汽車車型(車型目錄見《2024年新能源汽車下鄉車型目錄》)，開展集中展覽展示、試乘試駕等活動，豐富消費體驗，提供多樣化選擇；(ii)組織充換電服務，新能源汽車承保、理賠、信貸等金融服務；(iii)維保等售後服務協同下鄉，補齊農村地區配套環境短板；及(iv)落實汽車以舊換新、縣域充換電設施補短板等支持政策，將「真金白銀」的優惠直達消費者。

有關網絡安全及數據安全的法規

根據全國人大常委會於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日起施行的《中華人民共和國網絡安全法》(「**網絡安全法**」)，網絡運營者應當遵守法律法規規定以及國家及行業標準的強制性要求，制定內部安全管理制度，採取技術措施和其他必要措施保護網絡安全、穩定運行。關鍵信息基礎設施(「**關鍵信息基礎設施**」)在運營中收集和產生的個人信息和重要數據應當在境內存儲；因業務需要確需向境外提供的，應按照有關部門的要求進行安全評估。網絡運營者違反該法規定的，將被責令改正、給予警告，罰款，沒收違法所得，責令暫停業務、停業整頓、關閉網站、吊銷經營許可證等處罰。根據中國國家互聯網信息辦公室(以下簡稱「**國家網信辦**」)於2022年9月12日發佈的《關於修改〈中華人民共和國網絡安全法〉的決定(徵求意見稿)》(「**網絡安全法修改意見稿**」)，倘網絡安全法修改意見稿以目前的形式實施，違反網絡安全法可能會受到更為嚴厲的處罰。網絡安全法修改意見稿特別通過提高罰款上限及施加額外處罰，針對違反網絡運行安全義務、關鍵信息基礎設施的運行安全義務及網絡信息安全義務的行

監管概覽

為加強處罰。網絡安全法修改意見稿亦通過引用適用法律的處罰加強針對個人信息侵權行為的處罰，其中將包括《個人信息保護法》的相關處罰。截至最後實際可行日期，網絡安全法修改意見稿尚未正式通過。

根據全國人大常委會於2021年6月10日通過並於2021年9月1日起施行的《中華人民共和國數據安全法》，國家建立數據分類分級保護制度，開展數據處理活動應當依照法律、法規的規定，建立健全全流程數據安全管理制度，組織開展數據安全教育培訓，採取相應的技術措施和其他必要措施，保障數據安全。利用互聯網等信息網絡開展數據處理活動，應當在網絡安全等級保護制度的基礎上，履行數據安全保護義務。重要數據的處理者應當按照相關規定對其數據處理活動定期開展風險評估，並向有關主管部門報送風險評估報告。未依照該法規規定履行數據安全保護法律義務的，將面臨責令改正，警告，罰款，暫停業務、停業整頓、吊銷相關業務許可證等處罰。

根據工信部於2022年12月8日頒佈並於2023年1月1日生效的《工業和信息化領域數據安全管理辦法（試行）》，工業和信息化領域的數據處理者指工業企業、軟件和信息技術服務提供商、取得電信業務許可證的電信運營商以及無線電頻率、台（站）使用單位等在數據處理活動中自主確定處理目的和處理方式的工業和信息化領域的各類主體。根據數據篡改、破壞、洩露或非法獲取或利用數據對國家安全、公共利益或個人和組織合法權益等造成的危害程度，工業和信息數據可分為三個層次：一般數據、重要數據和核心數據。工信部組織制定工業和信息化領域數據分類分級、重要數據和核心數據識別認定、數據分級防護等標準規範，指導開展數據分類分級管理工作，制定行業重要數據和核心數據具體目錄並實施動態管理。工業和信息化領域數據處理者應對數據處理活動的安全承擔主體責任，並對各類數據實施分級保護。此外，《工業和信息化領域數據安全管理辦法（試行）》規定了數據安全監測、預警和應急管理機制以及工業和信息化領域數據處理者在該機制下的相關報告和通知義務。

監管概覽

《網絡產品安全漏洞管理規定》於2021年7月12日由工信部、國家網信辦、公安部聯合發佈，自2021年9月1日起施行。網絡產品提供商及網絡運營商應當建立接收其各自網絡產品安全漏洞信息的渠道，並及時檢查修復有關安全漏洞。根據網絡安全法，《網絡產品安全漏洞管理規定》要求網絡產品供貨商必須在兩天內向工信部報告網絡產品安全漏洞的相關信息，並為網絡產品用戶提供技術支持。網絡運營商在發現或者確認其網絡、信息系統或者設備存在安全漏洞後，應當採取措施，檢查和修復安全漏洞。網絡運營商違反本規定的，由相關主管機關依法處理，構成網絡安全法相關違法行為的，依照網絡安全法予以處罰。

根據國家網信辦、國家發改委、工信部、公安部及交通運輸部於2021年8月16日聯合頒佈並於2021年10月1日起施行的《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「《汽車數據若干規定》」），汽車數據處理者（包括汽車製造商、零部件和軟件供貨商、經銷商、維修機構和出行服務企業）應當合法、正當、具體、明確地處理汽車數據（包括汽車設計、生產、銷售、使用、運維等過程中的涉及個人信息數據和重要數據）。《汽車數據若干規定》鼓勵汽車數據處理者遵守以下原則：車內處理原則，除非確有必要不向車外提供；默認不收集原則；精度範圍適用原則；及數據脫敏處理原則。運營商收集個人信息應當取得個人同意或遵守法律法規的其他規定。該規定亦規定，重要數據是指一旦遭到篡改、破壞、洩露或者非法獲取、非法利用，可能危害國家安全、公共利益或者個人、組織合法權益的數據，包括重要敏感區域的地理信息、人員流量、車輛流量等數據、汽車充電網運行數據、涉及個人信息主體超10萬人的個人信息、包含人臉信息、車牌信息等的車外視頻或圖像數據等。重要數據應當依法在境內存儲，因業務需要確需向境外提供的，應當通過國家網信辦組織的安全評估。為處理重要數據，汽車數據處理者應當按照規定開展風險評估，並向省級有關部門報送風險評估報告。此外，汽車數據處理者開展重要數據處理活動，應於每年12月15日前向省級有關部門報送汽車數據安全管理情況。有關年度報告規定的實施由省級相關部門負責。違規的汽車數據處理者須依法承擔行政處罰，構成犯罪的，依法承擔刑事責任。

監管概覽

根據工信部頒佈並於2021年9月15日生效的《工業和信息化部關於加強車聯網網絡安全和數據安全工作的通知》，所有車聯網企業應建立網絡安全和數據安全管理制度，明確責任人和管理部門，落實網絡安全和數據安全保護責任。車聯網相關企業應按照車聯網網絡安全和數據安全相關標準的要求，採取管理和技術措施，加強汽車、網絡、平台和數據的安全保護，監測、預防和及時處理網絡安全風險和威脅，確保數據得到有效保護和合法使用，維護車聯網安全穩定運行。

根據國務院於2021年7月30日頒佈並於2021年9月1日生效的《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，關鍵信息基礎設施是指一旦遭到破壞、喪失功能或者數據洩露，可能嚴重危害國家安全、國計民生、公共利益的重要行業和領域的網絡設施、信息系統等。保護機構負責組織對各行業、領域的關鍵信息基礎設施進行識別，並及時將識別結果通報相關運營商。該條例強調，任何個人和組織不得實施非法侵入、干擾、破壞關鍵信息基礎設施的活動，不得危害關鍵信息基礎設施安全。

2020年4月13日由國家網信辦、國家發改委、工信部、公安部、國家安全部、財政部、商務部、中國人民銀行、國家市場監管總局、國家廣播電視總局、國家保密局以及國家密碼管理局聯合頒佈的《網絡安全審查辦法》，於2021年12月28日由前述部門及中國證券監督管理委員會聯合作出修訂意見，修訂後的《網絡安全審查辦法》已於2022年2月15日起正式生效，根據修訂後的《網絡安全審查辦法》，掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市，必須向網絡安全審查辦公室申請網絡安全審查。同時，如果網絡安全審查工作機製成員單位認為任何數據處理活動影響或可能影響國家安全，則有權對該數據處理活動啟動網絡安全審查。關於網絡安全審查的具體實施細則有待後續規定進一步明確。

監管概覽

於2024年9月24日，國家網信辦公佈《網絡數據安全管理條例》，自2025年1月1日起施行，規定網絡數據處理者開展影響或者可能影響國家安全的網絡數據處理活動，應當按照國家有關規定進行國家安全審查。此外，《網絡數據安全管理條例》還從個人信息保護、重要數據安全、跨境數據傳輸安全管理、網絡平台服務提供商義務等方面，對網絡數據處理者開展的網絡數據處理活動提出了其他具體要求。網絡數據處理者應根據國家有關規定對重要數據進行識別和申報。對確認為重要數據的數據，有關地區和部門應當及時告知網絡數據處理者或者予以公告。網絡數據處理者應當履行網絡數據安全保護責任。重要數據處理者應當指定專人負責網絡數據安全，並建立網絡數據安全管理機構。網絡數據安全管理機構應當履行網絡數據安全保護職責。重要數據處理者應當每年對其網絡數據處理活動進行風險評估，並向省級以上有關主管部門提交風險評估報告。

2022年7月7日，國家網信辦正式發佈《數據出境安全評估辦法》（「**辦法**」），自2022年9月1日起正式生效並實施。該辦法適用於數據處理者向境外提供在中華人民共和國境內運營中收集和產生的重要數據和個人信息的安全評估。按照該辦法，數據處理者的跨境數據傳輸活動滿足若干門檻的，應當通過所在地省級網信部門向國家網信辦申報數據出境安全評估。

根據國家網信辦發佈並於2024年3月22日生效的《促進和規範數據跨境流動規定》（「**規定**」），在國際貿易、跨國生產製造和市場營銷等活動中收集和產生的並向境外提供的數據，除個人信息和重要數據外，可免予申報數據出境安全評估、訂立個人信息出境標準合同、通過個人信息保護認證。關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者向境外提供重要數據，或者自當年1月1日起累計提供100萬人以上個人信息（不含敏感個人信息）或者1萬人以上敏感個人信息的，應當申報數據出境安全評估，但該規定第3、4、5及6條所規定者除外。同時符合下列條件的個人信息處理者向境外提供個人信息應當依法與境外接收方訂立標準合同並向省級網信部門備案或者通過個人信息保護認證：(1)關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者；及(2)當年1月1日以來累計向境外提供10萬以上100萬以下個人的個人信息（不包括敏感個人信息），或自當年1月1

監管概覽

日起，累計向境外提供未滿1萬人的敏感個人信息的，惟該規定第3、4、5及6條規定的情形除外。根據該規定第3條，如果跨境傳輸的數據並無作為重要數據獲有關部門或地區通報或公開披露，數據處理者也無需如重要數據處理者般申報數據出境安全評估。根據該規定第4、5及6條，申報數據出境安全評估、訂立個人信息出境標準合同、獲得個人信息保護認證的主要豁免情形如下：(i)數據處理者在境外收集和生成的個人信息，在境內處理後向境外提供，不涉及境內個人信息或重要數據；(ii)為訂立或履行個人作為一方當事人的合同，如跨境購物、跨境郵寄、跨境匯款、跨境支付、跨境開戶、機票酒店預訂、簽證辦理、考試服務等，確需向境外提供個人信息；(iii)根據依法制定的勞動規章制度和依法簽訂的集體合同，為實施跨境人力資源管理，需要向境外提供員工個人信息；(iv)在緊急情況下，為保護自然人的生命、健康和財產安全，需要向境外提供個人信息；(v)關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者自當年1月1日起向境外提供個人信息（不含敏感個人信息）累計少於10萬人的；(vi)自由貿易試驗區內的數據處理者向境外提供自由貿易試驗區依法制定、核准、備案的負面清單以外的數據的。倘該規定與於2022年7月7日發佈的《數據出境安全評估辦法》（國家互聯網信息辦公室令第11號）及2023年2月22日發佈的《個人信息出境標準合同辦法》（國家互聯網信息辦公室令第13號）等其他法規有任何不一致，概以該規定為準。

根據全國人大常委會於2015年8月29日頒佈並於2015年11月1日施行的《中華人民共和國刑法修正案（九）》，網絡服務提供商違反有關法律規定的信息網絡安全管理義務經責令整改而拒不整改，有《中華人民共和國刑法修正案（九）》規定的嚴重情形的，應當承擔刑事處罰。

監管概覽

有關智能網聯汽車和自動駕駛的法規

根據工信部、公安部、交通運輸部於2021年7月27日聯合發佈並於2021年9月1日生效的《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範（試行）》，擬開展智能網聯汽車道路測試的主體須為每輛測試車輛取得臨時行駛車號牌。申請主體須符合相關規定，包括在中華人民共和國境內登記註冊的獨立法人單位，具備汽車及零部件製造、技術研發或試驗檢測等智能網聯汽車相關業務能力，對智能網聯汽車道路測試可能造成的人身和財產損失，具備足夠的民事賠償能力，具有智能網聯汽車自動駕駛功能測試評價規程，具備對道路測試車輛進行實時遠程監控的能力，具備對道路測試車輛進行事件記錄、分析和重現的能力，具備對道路測試車輛及遠程監控平台的網絡安全保障能力；測試車輛須具備人工操作和自動駕駛兩種模式，且能夠以安全、快速、簡單的方式實現模式轉換，保證在任何情況下都能將車輛即時轉換為人工操作模式。測試車輛須具備車輛狀態記錄、存儲及在線監控功能，能實時回傳車輛標識、車輛控制模式、車輛位置、車輛速度、加速度、行駛方向等車輛信息；申請主體須與測試車輛司機簽訂有勞動合同或勞務合同，而司機須取得相應准駕車型駕駛證並具有3年以上駕駛經歷和安全駕駛記錄，熟悉自動駕駛功能測試評價規程並熟練操作該系統。申請主體須為每輛測試車輛投保不低於人民幣五百萬元的交通事故責任保險，或提供相應的保函。此外，在測試期間，測試主體應在每輛測試車輛的車身以醒目的顏色分別標示「自動駕駛道路測試」等字樣，除非在聲明中載明的允許測試區域內，否則不得使用自動駕駛模式。此外，測試主體應每6個月向省、市級政府相關主管部門提交階段性報告，並在道路測試結束後1個月內提交總結報告。造成人員重傷或死亡、車輛損毀的，測試主體應在24小時內將事故情況上報相關主管部門，並在交通執法機構認定事故責任後5個工作日內提交一份完整的事故分析報告，內容包括事故原因、最終責任認定結果等。

監管概覽

根據工信部於2021年7月30日頒佈並生效的《工業和信息化部關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》，企業生產具有自動駕駛功能的汽車產品的，應當確保汽車產品至少滿足以下要求：(1)能自動識別自動駕駛系統失效以及是否持續滿足設計運行條件，並能採取風險減緩措施以達到最小風險狀態；(2)具備人機交互功能，顯示自動駕駛系統運行狀態；(3)具有事件數據記錄系統和自動駕駛數據記錄系統，滿足相關功能、性能和安全性要求，用於事故重建、責任判定及原因分析等；(4)滿足功能安全、預期功能安全、網絡安全等過程保障要求，以及模擬仿真、封閉場地、實際道路、網絡安全、軟件升級及數據記錄等測試要求，避免車輛在設計運行條件內發生可預見且可預防的安全事故。

根據工信部於2021年9月15日頒佈並生效的《工業和信息化部關於加強車聯網網絡安全和數據安全工作的通知》，車聯網企業在網絡安全和數據安全的中須加強智能網聯汽車安全防護、加強車聯網網絡安全防護、加強車聯網服務平台安全防護、加強數據安全保護和健全安全標準體系。

有關個人隱私及個人資料保護的法規

根據全國人大於2020年5月28日通過並於2021年1月1日施行的《中華人民共和國民法典》，自然人的個人信息受法律保護。任何組織或個人須合法獲取他人的有關個人信息並須確保有關信息安全，不得非法收集、使用、處理或傳播他人的個人信息，亦不得非法買賣、提供或公開他人的個人信息。

根據全國人大常委會於2021年8月20日採納並於2021年11月1日起生效的《中華人民共和國個人信息保護法》(「《個人信息保護法》」)，任何組織、個人不得侵害自然人的個人信息權益。《個人信息保護法》明確，處理個人信息應當遵循合法、正當、必要和誠信原則，具有明確、合理的目的並與處理目的直接相關，採取對個人權益影響最小的方式，限於實現處理目的的最小範圍，公開透明處理規則，保證個人信息質量，採取安全保護措施防止個人信息洩露、篡改、丟失。《個人信息保護法》規定個人

監管概覽

信息處理者可處理個人信息的情形及對有關情形的要求，如當(1)取得個人的同意；(2)為訂立或履行個人作為一方當事人的合同所必需；(3)為履行法定職責或者法定義務所必需；(4)為應對突發公共衛生事件，或者在緊急情況下為保護自然人的生命健康和財產安全所必需；(5)在合理的範圍內處理個人自行公開或者其他已經合法公開的個人信息；(6)為公共利益實施新聞報道、輿論監督等行為，在合理的範圍內處理個人信息；或(7)法律、行政法規規定的其他情形。任何組織、個人不得非法收集、使用、加工、傳輸他人個人信息，不得非法買賣、提供或者公開他人個人信息；不得從事危害國家安全、公共利益的個人信息處理活動。《個人信息保護法》明確「敏感個人信息」的定義，是指一旦洩露或者非法使用，容易導致自然人的人格尊嚴受到侵害或者人身、財產安全受到危害的個人信息，包括生物識別、宗教信仰、特定身份、醫療健康、金融賬戶、行蹤軌跡等信息。個人信息處理信息基於個人同意處理敏感個人信息，應向個人取得單獨同意。法律、行政法規規定處理敏感個人信息應當取得書面同意的，從其規定。

國家網信辦、工信部、公安部及國家市場監管總局於2019年1月23日聯合頒佈並施行的《關於開展APP違法違規收集使用個人信息專項治理的公告》，重申APP運營者收集使用個人信息時要嚴格履行網絡安全法規定的責任義務。此外，國家網信辦、工信部、公安部及國家市場監管總局於2019年11月28日聯合頒佈並施行的《APP違法違規收集使用個人信息行為認定辦法》中明確界定了違規收集使用個人信息的具體情形，包括「未公開收集使用規則」、「未明示收集使用個人信息的目的、方式和範圍」、「未經用戶同意收集使用個人信息」、「違反必要原則，收集與其提供的服務無關的個人信息」、「未經同意向他人提供個人信息」，及「未按法律規定提供刪除或更正個人信息功能」或「未公佈投訴、舉報方式等信息」情形。

監管概覽

根據《汽車數據若干規定》，汽車數據處理者處理個人信息應當取得個人同意或者符合法律、行政法規規定的其他情形。因保證行車安全需要，無法徵得個人同意採集到車外個人信息的，應當通過刪除含有能夠識別自然人的畫面，或者對畫面中的人臉信息等進行局部輪廓化處理等方式對數據進行匿名化。

此外，2013年頒佈的《最高人民法院、最高人民檢察院、公安部關於依法懲處侵害公民個人信息犯罪活動的通知》，以及於2017年5月8日頒佈並於2017年6月1日生效的《最高人民法院、最高人民檢察院關於辦理侵犯公民個人信息刑事案件適用法律若干問題的解釋》明確規定了有關侵犯個人信息犯罪的定罪和量刑標準。

有關增值電信服務限制的法規

根據國務院於2000年9月25日頒佈並於2016年2月6日最新修訂施行的《中華人民共和國電信條例》以及附件《電信業務分類目錄》，國家對電信業務經營按照電信業務分類，實行許可制度。電信業務分為基礎電信業務和增值電信業務。基礎電信業務，是指提供公共網絡基礎設施、公共數據傳送和基本話音通信服務的業務。增值電信業務，是指利用公共網絡基礎設施提供的電信與信息服務的業務。經營基礎電信業務須取得主管部門核發的《基礎電信業務經營許可證》，經營增值電信業務須取得主管部門核發的《增值電信業務經營許可證》。未取得相關經營許可證違規經營者會面臨責令改正、警告、罰款、沒收違法所得處罰，情節嚴重的，責令停業整頓。

監管概覽

根據工信部於2015年12月28日頒佈並於2019年6月6日最新修訂實行的《電信業務分類目錄(2015)》，增值電信業務包括兩大類，第一類增值電信業務包括：「互聯網數據中心業務、內容分發網絡業務、國內互聯網虛擬專用網業務及互聯網接入服務業務」；第二類增值電信業務包括：「在線數據處理與交易處理業務、國內多方通信服務業務、存儲轉發類業務、呼叫中心業務、信息服務業務、編碼和規程轉換業務」。

根據國務院於2000年9月25日頒佈並於2024年12月6日最新修訂並施行的《互聯網信息服務管理辦法》，互聯網信息服務的是指通過互聯網向上網用戶提供信息的服務活動，互聯網信息服務分為非經營性互聯網信息服務及經營性互聯網信息服務，從事經營性互聯網信息服務須取得有關電信管理機構核發的《增值電信業務經營許可證》。根據工信部於2009年3月1日頒佈、於2017年7月3日最新修訂並於2017年9月1日起施行的《電信業務經營許可管理辦法》，工信部和省級通信管理局是經營許可證的審批管理機構，《增值電信業務經營許可證》的有效期為五年，可於到期前90日內提出續期申請。

根據「2024年負面清單」，從事增值電信服務（電子商務、國內多方通信、存儲轉發類、呼叫中心除外）屬於限制類產業，外商投資比例不超過50%。

根據國務院於2001年12月11日頒佈，並於2022年3月29日最新修訂及於2022年5月1日生效的《外商投資電信企業管理規定》，滿足要求、具備資格、符合外商投資相關法律法規的外商投資企業可以申請辦理增值電信業務，受理和審核主管部門為工信部。

監管概覽

有關環境保護的法規

1. 環境保護

根據全國人大常委會於1989年12月26日頒佈並於同日生效、於2014年4月24日最新修訂並於2015年1月1日生效的《中華人民共和國環境保護法》，中國已實施排污許可制度，排放廢棄物的實體須取得排污許可證。此外，建設項目中防治污染的設施，應當與主體工程同時設計、同時施工、同時投產使用。環境保護當局對違反《環境保護法》的人士或企業施加各種行政處罰。該等處罰包括警告、罰款、責令限期整頓、責令停止建設、責令限產、停產、責令恢復原狀、責令披露有關資料或作出公告，對有關負責人施加行政措施，責令停業。此外，環境組織亦可對排放污染物而對公共福利造成損害的任何實體提起訴訟。

2. 環境影響評價

根據全國人大常委會於2002年10月28日頒佈、於2003年9月1日生效並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國環境影響評價法》，國家根據建設項目對環境的影響程度，對建設項目的環境影響實行分類管理。建設單位須編製環境影響報告或環境影響表格或填妥環境影響登記表（「**環境影響評價文件**」），以供申報及備案。建設項目的環境影響評價文件未經審批機關依法審查或者審查後未予批准的，建設單位不得開工建設。

根據國務院於1998年11月29日頒佈、於2017年7月16日最新修訂並於2017年10月1日起生效的《建設項目環境保護管理條例》，中國實行建設項目環境影響評價制度。建設單位須在建設項目開始前提交環境影響報告書或環境影響報表以供批准，或按照國務院環境保護行政主管部門的規定提交環境影響登記表，以作記錄。此外，編製環

監管概覽

境影響報告書、環境影響報告表的建設項目竣工後，建設單位應當按照國務院環境保護行政主管部門規定的標準和程序，對配套建設的環境保護設施進行驗收，編製驗收報告。分期建設、分期投入生產或者使用的建設項目，其相應的環境保護設施應當分期驗收。

根據2017年11月20日頒佈並於同日施行的《建設項目竣工環境保護驗收暫行辦法》，建設單位是建設項目竣工環境保護驗收的責任主體，應當按照相關法規規定的程序和標準，組織對配套建設的環境保護設施進行驗收，編製驗收報告，公開相關信息，接受社會監督，確保建設項目需要配套建設的環境保護設施與主體工程同時投產或者使用，並對驗收內容、結論和所公開信息的真實性、準確性和完整性負責，不得在驗收過程中弄虛作假。建設項目配套建設的環境保護設施經驗收合格後，其主體工程方可投入生產。

3. 排污許可證

根據生態環境部於2019年12月20日發佈的《固定污染源排污許可分類管理名錄（2019年版）》，國家根據排污單位的污染物產生量、排放量、對環境的影響程度等因素，實行排污許可重點管理、簡化管理和登記管理，實行登記管理的排污單位不需要申請取得排污許可證。

國務院於2021年1月24日發佈《排污許可管理條例》，進一步加強排污管理。排污單位的管理根據產生排放的污染物數量以及對環境的影響程度分為重點管理及簡化管理。排污許可證的審查、決定及信息披露應通過國家排污許可證管理信息平台處理。排污許可證有效期為5年，排污單位需要繼續排放污染物的，應當於排污許可證有效期屆滿60日前向審批部門申請延續。

監管概覽

有關安全生產的法規

根據全國人大常委會於2002年6月29日頒佈並於2021年6月10日最新修訂的《中華人民共和國安全生產法》，在中國境內從事生產經營活動的單位應當建立、健全安全生產責任制，改善安全生產條件，加強從業人員安全生產教育和培訓，為從業人員提供符合國家標準或者行業標準的勞動防護用品，履行《中華人民共和國安全生產法》等法律法規規定的安全生產相關義務。

有關消防驗收的法規

根據全國人大常委會於1998年4月29日頒佈並於2021年4月29日最新修訂並生效的《中華人民共和國消防法》及住房和城鄉建設部於2020年4月1日頒佈、2023年8月21日最新修訂並於2023年10月30日生效的《建設工程消防設計審查驗收管理暫行規定》，建設工程的消防設計、施工必須符合國家工程建設消防技術標準，實行建設工程消防設計審查驗收制度。總建築面積大於2,500平方米的勞動密集型企業的生產車間及其他特殊建設工程的建設單位，必須向消防主管部門申請消防設計審查，並在建設工程完成後，完成消防驗收程序。其他建設工程的建設單位必須在建設工程竣工驗收後五個工作日內完成消防設計及竣工驗收消防備案。若建設工程在投入使用前未通過消防安全檢查，或在檢查後不符合消防安全要求，將被責令停止施工、停止使用或停產停業，並處以罰款。

有關土地及建設項目的法規

1. 土地出讓

根據國務院於1990年5月19日頒佈並於2020年11月29日最新修訂並同日起生效的《中華人民共和國城鎮國有土地使用權出讓和轉讓暫行條例》，國家實行國有土地使用權出讓及轉讓制度。土地使用權出讓可以採用協議、招標或拍賣方式。土地使用者須向國家支付土地使用權出讓金，國家將土地使用權在約定年限內出讓給土地使用者。獲得土地使用權的土地使用者可將土地在使用年限內轉讓、出租、抵押或用於其他經濟活動。

監管概覽

2. 建築項目規劃

根據上述條例以及全國人大常委會於1994年7月5日頒佈並於2019年8月26日最新修訂並於2020年1月1日起生效的《中華人民共和國城市房地產管理法》，土地使用權出讓須由地區土地管理部門與土地使用者簽訂出讓合同。土地使用者必須按照出讓合同約定支付土地出讓金。土地使用者在支付全部出讓金後，向土地管理部門辦理登記，領取土地使用權證，以取得土地使用權。土地使用者應按照出讓合同的規定和城市規劃的要求，開發、利用、經營土地。

根據建設部（住房和城鄉建設部的前身）於1992年12月4日頒佈、於2011年1月26日修訂並於同日起生效的《城市國有土地使用權出讓轉讓規劃管理辦法》，土地受讓人應當向城市規劃行政主管部門申請辦理建設用地規劃許可證。根據全國人大常委會於2007年10月28日頒佈、於2019年4月23日最新修訂並於同日實施的《中華人民共和國城鄉規劃法》，在城市、鎮規劃區內進行建築物、構築物、道路、管線和其他工程建設的，建設單位應當向相關城鄉規劃主管部門取得建設工程規劃許可證。

根據建設部於1999年10月15日頒佈、於2021年3月30日最新修訂並於同日生效的《建築工程施工許可管理辦法》，在中國境內從事各類房屋建築及其附屬設施的建造、裝修裝飾和與其配套的線路、管道、設備的安裝，以及城鎮市政基礎設施工程的施工，建設單位在開工前應當依照本辦法的規定，向工程所在地的縣級以上地方人民政府住房城鄉建設主管部門申請領取施工許可證。工程投資額在人民幣30萬元以下或者建築面積在300平方米以下的建築工程，無須辦理施工許可證。

根據住房和城鄉建設部於2013年12月2日頒佈並同日生效的《房屋建築和市政基礎設施工程竣工驗收規定》，在中國境內新建、擴建、改建的各類房屋建築和市政基礎設施工程的建設單位應當自工程竣工驗收合格之日起15日內向工程所在地的縣級以上地方人民政府建設主管部門備案。

監管概覽

有關租賃物業的法規

根據住房和城鄉建設部於2010年12月1日頒佈並於2011年2月1日生效的《商品房屋租賃管理辦法》，房屋租賃合同訂立後三十日內，出租人及承租人應當到租賃房屋所在地直轄市、市、縣人民政府建設（房地產）主管部門辦理房屋租賃登記備案。未辦理相關租賃登記手續的，可對租賃協議當事人處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

有關知識產權的法規

1. 專利權

根據2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》（國家主席令第55號）（「《專利法》」）及2024年1月20日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》（「《專利法實施細則》」），國務院專利行政部門負責管理全國的專利工作，省、自治區、直轄市人民政府管理專利工作的部門負責本行政區域內的專利管理工作。《專利法》及《專利法實施細則》規定了三類專利，即「發明」、「實用新型」及「外觀設計」。發明專利的有效期為申請之日起二十年，實用新型專利的有效期為申請之日起十年，外觀設計專利的有效期為申請之日起十五年。中國的專利制度採用「申請優先」原則，即兩個以上的申請人分別就同樣的發明創造申請專利的，專利權授予最先申請的人。授予專利權的發明和實用新型，應當具備新穎性、創造性和實用性。第三方必須取得專利擁有人的同意或適當許可後，方可使用專利。否則，未經授權的使用將構成對專利權的侵犯。

2. 著作權

根據全國人大常委會於1990年9月7日頒佈、於2020年11月11日最新修訂並於2021年6月1日起生效的《中華人民共和國著作權法》，著作權包括發表權及署名權等人身權，以及複製權及發行權等財產權，著作權保護範圍擴大至互聯網活動、通過互聯網傳播的產品及軟件產品。除《中華人民共和國著作權法》另有規定外，未經著作權人許可，複製、發行、表演、放映、廣播、匯編、通過信息網絡向公眾傳播其作品的，均構成侵犯著作權。侵權者須承擔停止侵害、消除影響、賠禮道歉、賠償損失等民事責任。

監管概覽

根據國家版權局於2002年2月20日頒佈並於同日起生效的《計算機軟件著作權登記辦法》，規範軟件著作權登記、軟件著作權專有許可合同及轉讓合同登記。國家版權局主管全國軟件著作權登記管理工作，並認定中國版權保護中心為軟件登記機構。中國版權保護中心將向符合《計算機軟件著作權登記辦法》及《計算機軟件保護條例（2013年修訂）》規定的計算機軟件著作權申請人授予登記證書。

根據國務院於1991年6月4日頒佈，於2013年1月30日最新修訂，並於2013年3月1日實施的《計算機軟件保護條例》，計算機軟件必須由開發者獨立開發，並已固定在某種有形物體上。中國公民、法人或者其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，依照本條例享有著作權。軟件著作權人可以向國務院著作權行政管理部門認定的軟件登記機構辦理登記。軟件登記機構發放的登記證明文件是登記事項的初步證明。

3. 商標權

根據全國人大常委會於1982年8月23日頒佈、於2019年4月23日最新修訂並於2019年11月1日起生效的《中華人民共和國商標法》以及國務院於2002年8月3日頒佈，於2014年4月29日修訂，並於2014年5月1日施行的《中華人民共和國商標法實施條例》，在中國，註冊商標包括商品商標、服務商標、集體商標和證明商標。

中國國家知識產權局商標局負責中國商標註冊及管理。註冊商標的有效期為十年，註冊商標有效期滿需要繼續使用的，可每十年續展一次。註冊續展申請須在有效期滿前十二個月內提交。商標註冊人可通過訂立商標許可合同允許另一方使用其註冊商標。商標許可合同須向商標局存檔備案。許可人須監督使用商標的商品質量，而被許可人須保證相關商品的質量。中國商標註冊採用申請優先原則，申請註冊的商標，

監管概覽

凡與已經註冊的其他商標或在同一種或類似商品或服務上經過初始審定及批准使用的商標相同或者近似，商標註冊申請可能被駁回。申請商標註冊不得損害他人現有的在先權利，也不得搶先註冊他人已經使用並有一定影響的商標。未經商標註冊人的許可，在同一種或類似商品上使用與其註冊商標相同或者近似的商標，構成侵犯註冊商標專用權。侵權人應當按照規定承諾停止侵權、採取補救措施、賠償損失等。

4. 域名

根據工信部於2017年8月24日頒佈並於2017年11月1日起生效的《互聯網域名管理辦法》(取代2004年11月頒佈的《中國互聯網絡域名管理辦法》)，工信部對全國的域名服務實施監督管理。域名註冊通過按照相關規定設立的域名服務機構辦理，申請人註冊成功後即成為域名持有人。

有關外匯和境外投資的法規

根據國務院於1996年1月29日頒佈、於2008年8月5日最新修訂並生效的《中華人民共和國外匯管理條例》，中國外匯管理事宜可分為經常項目(例如貿易相關收支，以及支付利息及股利)及資本項目(例如直接股權投資、貸款及撤資)。經常項目或資本項目資金僅於獲得必要許可及合理審核後可透過外匯(如結匯或購買)相關程序匯入或匯出。

國家外匯管理局於2012年11月19日頒佈並於2018年10月10日最新修訂的《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》(以下稱「**第59號文**」，其中部分內容於2019年12月30日被廢止)，對外匯手續進行了重大修改及簡化。根據第59號文，各種特殊目的外匯賬戶的開通(例如前期費用賬戶、外匯資本金賬戶及保證金賬戶)、外國投資者在中國境內人民幣款項的再投資)及外資企業向外國股東匯出的外匯利潤及股息無須再經國家外匯管理局批准或核實，而同一實體可於不同省份開立多個資本金賬戶。2015年2月，國家外匯管理局頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》(部分內容於2019年12月被廢止)，規定銀行代替國家外匯

監管概覽

管理局直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記，國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

2013年5月11日，國家外匯管理局頒佈《外國投資者境內直接投資外匯管理規定》（以下稱「**第21號文**」），該規定於2013年5月13日生效，於2018年10月10日修訂，並於2019年12月30日部分內容被廢止。第21號文規定國家外匯管理局及其地方分支機構應通過登記方式管理外國投資者在中國境內的直接投資，銀行應根據國家外匯管理局或其分支機構提供的登記信息處理在中國境內直接投資的外匯業務。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈並於當日起施行的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個營業日內到其註冊所在地外匯管理局辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集資金可調回境內或存放境外賬戶，資金用途應與文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

根據於2015年3月30日頒佈並於2015年6月1日起施行及於2019年12月30日及2023年3月23日部分被廢止的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（以下稱「**第19號文**」），外商投資企業可根據其實際經營需要辦理外匯資本金意願結匯。外商投資企業不得將以人民幣結匯的外匯資本金用於：(1)外商投資企業經營範圍之外或法律及法規禁止的支出；(2)直接或間接用於證券投資；(3)發放委託貸款（經營範圍許可的除外）、償還企業間借貸（包括向第三方墊款）或償還已轉貸予第三方的銀行人民幣貸款；及(4)購買非自用房地產（房地產企業除外）。根據國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈及實施並於2023年12月4日部分修訂的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（以下稱「**第16號文**」），意願結匯適用於外匯資本金、外債資金和境外上市調回資金，而相關結匯所得人民幣資金可用於向關聯方發放貸款或償還企業間借貸（包括第三方墊款）。

監管概覽

2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈並於同日起施行《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》(以下稱「**第3號文**」)，規定境內機構向境外機構匯出利潤的若干資本管制措施，其中包括：(1)處理境內機構匯出利潤逾50,000美元時，銀行必須審查董事會利潤分配決議，及納稅申報記錄和經審計的財務報表原件，以檢查交易是否真實；及(2)境內機構利潤匯出前，必須彌補以前年度虧損。此外，根據第3號文，境內機構辦理境外投資備案手續時，必須向銀行詳細說明資金來源及資金用途，並提供董事會決議、合同或其他證明材料。

2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(匯發[2019]28號)，該通知於同日生效(第八條第二款除外，該條於2020年1月1日生效，並於2023年12月4日修訂部分內容)。該通知取消非投資性外商投資企業資本金境內股權投資限制。此外，取消境內資產變現賬戶資金結匯使用限制及放寬外國投資者保證金使用和結匯限制。允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合現行資本項目收入使用管理規定。

根據國家外匯管理局於2020年4月10日頒佈的《關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，符合條件的企業可將資本金、外債和境外上市等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合現行資本項目收入使用管理規定。相關銀行應根據相關規定進行抽查。

監管概覽

有關境外直接投資的法規

根據國家外匯管理局於2009年7月13日頒佈及於2009年8月1日生效的《境內機構境外直接投資外匯管理規定》，於境外投資獲得審批後，中國內地企業可申請辦理境外直接投資外匯登記。根據《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，取消境外直接投資外匯登記審批行政許可，銀行有權直接審查和辦理境外直接投資外匯登記。

根據商務部於2014年9月6日頒佈並於2014年10月6日生效的《境外投資管理辦法》，商務部及省級商務主管部門應根據投資的實際情況對企業的境外投資進行備案或確認管理。涉及敏感國家或地區、敏感行業的境外投資實行核准管理。其他情形的境外投資實行備案管理。

根據國家發改委於2017年12月26日頒佈並於2018年3月1日生效的《企業境外投資管理辦法》，對於中國內地企業以投資資產和權益或提供融資擔保等方式直接或間接控制其境外企業所有權、控股權、經營管理權及其他相關權益的投資活動，須按照境外投資項目相關條件向國家發改委申請批准或備案。涉及敏感國家和地區或敏感行業的境外投資項目，由國家發改委核准管理，非敏感境外投資項目實行備案管理。對於中國內地本土企業投資或由其控制的境外企業實施的3億美元或以上非敏感項目，投資者應向國家發改委備案；對於中國內地投資者投資金額為3億美元（不含3億美元）以下的非敏感境外投資項目，應向省級發改委備案。

監管概覽

有關貨物與技術進出口的法規

1. 對外貿易

根據全國人大常委會於1994年5月12日頒佈並隨後於2022年12月30日修訂的《中華人民共和國對外貿易法》(「對外貿易法」)，對外貿易經營者已自2022年12月30日起獲豁免遵守登記規定。經修訂後的法律授予中國政府權利准許貨物與技術的自由進出口，惟其他法律、行政法規另有規定的除外。

在2022年12月30日的修訂出台前，根據較早版本的對外貿易法，從事貨物進出口或者技術進出口的對外貿易經營者，應當向國務院對外貿易主管部門或者其委託的機構辦理備案登記。登記規定為強制性，但是，其他適用法律、行政法規和國務院對外貿易主管部門規定不需要備案登記的除外。對外貿易經營者未按照規定辦理備案登記的，海關不予辦理進出口貨物的清關手續。

2. 海關法

此外，根據全國人大常委會於1987年1月22日頒佈及隨後於2021年4月29日修訂並於同日施行的《中華人民共和國海關法》，中華人民共和國海關是國家的進出關境監督管理機關。海關依照有關法律、行政法規行使其各方面的管轄權，包括監管進出境的車輛、貨物、行李物品、郵遞物品和其他物品，評估和徵收關稅和其他稅、費，查緝走私，並編製海關統計和辦理其他海關業務。

此外，根據海關總署於2021年11月19日頒佈並自2022年1月1日起施行的《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》，「報關單位」是指在海關正式備案的進出口貨物收發貨人、報關企業。企業申請備案的，應當取得市場主體資格；其中進出口貨物收發貨人申請備案的，還應當取得對外貿易經營者備案。報關單位備案長期有效。臨時備案有效期為1年，屆滿後可以重新申請備案。

監管概覽

3. 進出口商品檢驗

根據全國人大常委會於1989年2月21日頒佈並於1989年8月1日實施，後於2021年4月29日最新修訂的《中華人民共和國進出口商品檢驗法》及國務院於2005年8月31日頒佈並於2005年12月1日實施，後於2022年3月29日最新修訂的《中華人民共和國進出口商品檢驗法實施條例》，海關總署主管全國進出口商品檢驗工作。出入境檢驗檢疫機構對列入目錄的進出口商品以及法律、行政法規規定須經出入境檢驗檢疫的其他進出口商品實施檢驗。出入境檢驗檢疫機構對前述檢驗以外的進出口商品，根據國家規定實施抽查檢驗。法定檢驗的進口商品未經檢驗的，不准銷售，不准使用。必須檢驗的出口商品未經檢驗或者經檢驗不合格的，不准出口。

有關稅收的法規

1. 企業所得稅

根據全國人大常委會修訂並於2018年12月29日施行的《中華人民共和國企業所得稅法》及國務院修訂並於2025年1月20日施行的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，依法在中國境內成立或者依照外國（地區）法律成立但實際管理機構在中國境內的企業為居民企業，居民企業應當就其來源於中國境內外的所得，依照25%的稅率繳納企業所得稅。對國家重點扶持和鼓勵發展的產業和項目，給予企業所得稅優惠；需要國家重點扶持的高新技術企業，有權享有15%的企業所得稅稅率寬減。

2. 增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈、於1994年1月1日施行及於2017年11月19日最新修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例》及財政部和國家稅務總局於1993年12月25日頒佈、於同日起施行及於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日起施行的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》，在中國境內銷售貨物、提供加工、修理修配服務或進口貨物的任何實體或個人須繳納增值稅，並應當根據法律法規繳付增

監管概覽

值稅。除另有規定外，銷售貨物的增值稅稅率為17%，例如銷售交通運輸服務的增值稅稅率為11%。隨著中國增值稅改革，增值稅稅率已多次修改。根據財政部和國家稅務總局於2018年4月4日頒佈的《關於調整增值稅稅率的通知》，納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用17%和11%稅率的，稅率分別調整為16%和10%，該調整自2018年5月1日起生效。其後，根據財政部、國家稅務總局和海關總署於2019年3月20日聯合頒佈的《關於深化增值稅改革有關政策的公告》，對增值稅改革作進一步調整，有關調整自2019年4月1日起生效。增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用16%稅率的，稅率調整為13%；原適用10%稅率的，稅率調整為9%。於2024年12月25日，全國人大常委會頒佈了《中華人民共和國增值稅法》，其將於2026年1月1日生效，同時廢除《中華人民共和國增值稅暫行條例》。

3. 城市維護建設稅及教育費附加

根據《中華人民共和國城市維護建設稅法》(中華人民共和國主席令第51號)，於2021年9月1日起生效，消費稅和增值稅的納稅人為城市維護建設稅的納稅人，應當依照本法的規定繳納城市維護建設稅。稅率為戶籍所在地在市區的納稅人，稅率為7%；戶籍所在地在縣城或鄉鎮中心區的納稅人，稅率為5%；戶籍所在地在市區、縣城和鄉鎮中心區以外的納稅人，稅率為1%。

根據1986年7月1日起生效並於2011年1月8日最新修訂及施行的《徵收教育費附加的暫行規定》(中華人民共和國國務院令第588號)，消費稅、增值稅、營業稅的納稅人應當繳納教育費附加。教育費附加的稅率為單位和個人實際繳納的增值稅、營業稅和消費稅稅額的3%，分別與增值稅、營業稅和消費稅同時繳納。同時規定，企業繳納的教育費附加一律從銷售收入(或營業收入)中列支。

4. 印花稅

根據於2022年7月1日起施行的《中華人民共和國印花稅法》(中華人民共和國主席令第89號)，簽訂應稅憑證、進行證券交易的單位和個人為印花稅的納稅人。應稅憑證

監管概覽

包括書面合同（借款合同、融資租賃合同、購銷合同、承攬合同、建設工程合同、運輸合同、技術合同、租賃合同、倉儲合同、保管合同、財產保險合同等）、產權轉移證明、營業賬簿、證券交易等。

5. 消費稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈，並於2008年11月10日修訂及於2009年1月1日實施的《中華人民共和國消費稅暫行條例》，從事生產、受託加工、進口本條例所列消費品的組織或者個人，以及國務院規定的其他銷售本條例所列消費品的組織和個人，依照本條例的規定繳納消費稅。

有關勞動用工的法規

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈、於2018年12月29日最新修訂並於同日生效的《中華人民共和國勞動法》，用人單位均須按照國家法律法規確保工作場所的安全及衛生，對其員工提供相關培訓，防止在工作過程中發生事故及減少職業危害。

根據全國人大常委會於2007年6月29日頒佈、於2012年12月28日最新修訂並於2013年7月1日生效的《中華人民共和國勞動合同法》，用人單位應與全體員工各自訂立書面勞動合同。各員工的工資不得低於地方最低工資標準。

根據全國人大常委會於2010年10月28日頒佈、於2018年12月29日最新修訂並於同日起生效的《中華人民共和國社會保險法》以及其他相關規定，員工應參加養老保險、醫療保險、失業保險、生育保險及工傷保險五類社會保險險種。生育保險費及工傷保險費由用人單位繳納，養老保險費、醫療保險費及失業保險費由用人單位和員工共同繳納。

根據國務院於1999年4月3日頒佈、2019年3月24日最新修訂並於同日生效的《住房公積金管理條例》，用人單位應當向主管住房公積金管理中心辦理登記，為員工繳納住房公積金。用人單位未在規定時間內繳納住房公積金的，可責令限期繳納，逾期仍不繳存的，可以申請法院強制執行。

監管概覽

有關股利分派的法規

規範外商投資企業在中國境內股利分派的主要法律法規為《中華人民共和國公司法》及《外商投資法》。根據上述法律規定的監管機制，中國境內的外商投資企業僅可從按照中國會計準則及法規釐定的累計利潤（如有）中派付股利。中國公司（包括外商投資企業）須提取稅後利潤的最少10%計入法定公積金，直至有關公積金達到其註冊資本的50%為止，但有關外商投資的法律條文另有規定的除外；且在彌補過往財政年度的任何虧損前不得分配任何利潤。過往財政年度的保留利潤可連同本財政年度的可分配利潤一併分配。

有關反不正當競爭和反壟斷的法規

1. 反壟斷

根據全國人大常委會於2007年8月30日頒佈並於2008年8月1日起生效、並於2022年6月24日最新修訂的《中華人民共和國反壟斷法》，被禁止的壟斷行為包括壟斷協議、濫用市場支配地位及可能會產生消除或限制競爭效果的經營者集中。

壟斷協議

具有競爭關係的經營者不得訂立排除、限制競爭效果的壟斷協議，如抵制交易、固定或者變更商品價格、限制商品產量、固定商品價格用於向第三方轉售等，除非協議滿足《中華人民共和國反壟斷法》規定的豁免條件，如經營者能夠證明其不具有排除、限制競爭效果的、經營者能夠證明其在相關市場份額低於國務院反壟斷執法機構規定的標準並符合其規定的其他條件的、改進技術、增強中小經營者競爭力、維護跨境經貿合作中的合法權益等。同時，經營者不得組織其他經營者達成壟斷協議或者為其他經營者達成壟斷協議提供實質性幫助。如違反規定，處罰包括責令停止相關行為，沒收違法所得，並處以上一年度銷售額百分之一以上百分之十以下的罰款，上一年度沒有銷售額的，處5,000,000元以下的罰

監管概覽

款；尚未實施所達成的壟斷協議的，處以人民幣3,000,000元以下的罰款。如違法情節特別嚴重，影響特別惡劣、造成特別嚴重後果的，國務院反壟斷執法機構可以在前述罰款數額的二倍以上五倍以下確定具體罰款數額。

國家市場監管總局於2023年3月10日頒佈並於2023年4月15日起生效的《禁止壟斷協議規定》，對進一步預防和制止壟斷協議相關事項進行了規定，並取代了國家市場監管總局此前發佈的部分反壟斷規則及法規。

濫用市場支配地位

具有市場支配地位的經營者不得濫用市場支配地位，如以不公平的高價銷售商品或者以不公平的低價購買商品；沒有正當理由，以低於成本的價格銷售商品；沒有正當理由，拒絕與交易相對人進行交易。如違反該關於濫用市場支配地位的禁令，處罰包括責令停止相關行為，沒收違法所得，並處以上一年度銷售額百分之一以上百分之十以下的罰款。如違法情節特別嚴重，影響特別惡劣、造成特別嚴重後果的，國務院反壟斷執法機構可以在前述罰款數額的二倍以上五倍以下確定具體罰款數額。

國家市場監管總局於2023年3月10日頒佈並於2023年4月15日生效的《禁止濫用市場支配地位行為規定》，進一步防止和遏制濫用市場支配地位的行為。

經營者集中

經營者集中達到國務院規定的申報標準的，實施集中之前，需申報並獲得國務院反壟斷執法機構的批准。經營者集中是指下列情形：(1)經營者合併；(2)經營者通過取得股權或者資產的方式取得對其他經營者的控制權；或(3)經營者通過合同等方式取得對其他經營者的控制權或者能夠對其他經營者施加決定性影響。經營者未遵守該強制性申報要求且具有或者可能具有排除、限制競爭效果的，國務院反壟斷執法機構有權責令停止實施集中、限期處分股份或者資產、限期轉讓營業以及採取其他必要措施恢復到集中前的狀態，以及處上一年度銷售額

監管概覽

百分之十以下的罰款；經營者未按規定實施集中，不具有排除、限制競爭效果的，處以人民幣5,000,000元以下的罰款。如違法情節特別嚴重，影響特別惡劣、造成特別嚴重後果的，國務院反壟斷執法機構可以在前述罰款數額的二倍以上五倍以下確定具體罰款數額。

國家市場監管總局於2023年3月10日頒佈並於2023年4月15日生效的《經營者集中審查規定》，該規定進一步規定了經營者集中的申報和審查、違法實施經營者集中的調查等事項。

2. 反不正當競爭

根據全國人大常委會於1993年9月2日頒佈、於2019年4月23日最新修訂並於同日起生效的《中華人民共和國反不正當競爭法》，經營者不得採用不正當手段從事市場交易，損害競爭對手，包括但不限於：利用權力或影響力影響交易、市場混淆、商業賄賂、誤導性虛假宣傳、侵犯商業秘密、低價銷售、不正當有獎銷售及商業誹謗。任何通過從事上述不正當競爭活動違反《中華人民共和國反不正當競爭法》的經營者，將被責令停止有關違法行為、消除該等活動的影響或對任何一方造成的損害承擔損害賠償責任。有關監督檢查部門也可沒收違法所得或對有關經營者處以罰款。

根據1996年11月15日生效的《關於禁止商業賄賂行為的暫行規定》(中華人民共和國國家工商行政管理總局令第60號)，商業賄賂是指經營者為銷售或購買商品而向其他單位或個人提供財物或使用其他手段的行為，其中其他手段是指提供財物以外的任何其他利益的手段。對通過賄賂手段銷售或購買商品的經營者，可視情節輕重處以罰款和沒收違法所得；構成犯罪的，依法追究刑事責任。

有關境內企業境外上市備案的法規

根據中共中央辦公廳及國務院辦公廳於2021年7月6日聯合頒佈並施行的《關於依法從嚴打擊證券違法活動的意見》，要求加強對中概股公司的監管，修改關於該等公司境外募集股份及上市的特別規定，明確境內行業主管和監管部門職責。

監管概覽

中國證監會於2023年2月17日頒佈並於2023年3月31日實施的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(以下簡稱「**境外上市管理試行辦法**」)及其相關配套實施細則，對境內企業直接與間接在境外發行證券和上市統一實施備案管理，發行人均應當向國務院證券監督管理機構履行備案程序，報告有關信息。直接在境外上市的發行人應當在提交境外發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。同時規定，存在下列情形之一的，境內企業不得境外發行證券和上市：(1)存在法律、行政法規或國家有關規定明確禁止上市融資的情形；(2)經國務院有關主管部門依法審查認定，境外發行證券或者上市可能危害國家安全的；(3)境內企業或其控股股東、實際控制人最近三年內存在貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序的刑事犯罪；(4)境內企業因涉嫌刑事犯罪或重大違法行為被依法調查，尚未有明確結論或意見的；(5)控股股東或控股股東、實際控制人控制的股東所持股權存在重大權屬爭議的。試行辦法還要求上市企業遵守以下要求：(1)遵守法律、行政法規和中國對外投資、國有資產管理、行業監管及境外投資等有關規定；(2)境內發行證券並在境外上市的企業，應當按照《中華人民共和國公司法》、《中華人民共和國會計法》及其他法律、行政法規和中國有關規定制定公司章程，完善內部控制制度，規範公司治理和財務會計事項；(3)遵守中華人民共和國保密法律法規，並採取必要措施落實保密責任；涉及向境外提供個人信息和重要數據的，應當遵守中華人民共和國法律、行政法規和有關規定；(4)境內企業在境外發行證券、上市，應當嚴格遵守中華人民共和國安全法律、行政法規和境外投資、網絡安全、數據安全等有關規定，認真履行維護國家安全的義務。涉及安全審查的，應當在向境外證券監管機構、證券交易所等提交證券發行上市申請前，依法履行相關安全審查程序；(5)境內企業境外發行證券上市的投資對象應當是境外投資者，但境內企業直接在境外發行證券並上市實施股權激勵、發行證券購買資產或者中國另有規定的除外；(6)募集資金的用途和投資方向應當符合中國法律、行

監管概覽

政法規和有關規定；(7)相關資金的外匯和跨境流動應當符合中國跨境投融資、外匯管理和跨境人民幣管理的規定。發行人境外發行上市後，下列重大事項應當自發生並公告之日起3個工作日內向中國證監會報告：(1)控制權發生變更；(2)被境外證券監管部門或有關主管機關採取調查、處罰等措施；(3)上市地位或上市板塊發生轉換；或(4)自願終止上市或強制終止上市。

由中國證監會、財政部、國家保密局和國家檔案局於2023年2月24日頒佈並於2023年3月31日施行的《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》規定，指出境內企業以及提供相應服務的證券公司、證券服務機構應當嚴格遵守中華人民共和國相關法律法規以及該規定的要求，增強保守國家秘密和加強檔案管理的法律意識，建立健全保密和檔案工作制度，採取必要措施落實保密和檔案管理責任，不得洩露國家秘密和國家機關工作秘密，不得損害國家和公共利益。境內企業向有關證券公司、證券服務機構、境外監管機構等單位和個人提供會計檔案或會計檔案副本的，應當按照中國有關規定辦理相應手續。為境內企業境外發行證券和上市提供相應服務的證券公司、證券服務機構在境內產生的工作底稿應當存放在境內。需要向境外移交的，應當按照中國有關規定辦理審批手續。

H股全流通

全流通指H股公司的境內非上市股份(包括境外上市前境內股東持有的未上市內資股、境外上市後在境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的非上市股份)到聯交所上市流通。中國證監會於2019年11月14日頒佈了《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》並於2023年8月10日作出修訂，允許若干符合條件的H股公司及擬上市H股公司向中國證監會提出全流通申請。根據《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》，境內非上市股份股東可自主協商確定申請流通的股份數量和比例，並由委託的H股公司向中國證監會備案。全流通申請經中國證監會核准後，H股公司應於申請所涉股份在中國結算完成登記後15日內向中國證監會報送相關情況報告。

監管概覽

根據中國證券登記結算有限責任公司深圳分公司（「中國結算深圳分公司」）於2024年9月20日發佈、於2025年6月27日修訂、並於2025年6月30日生效的《H股「全流通」業務指南》，H股上市公司應當於公告的現金紅利發放日16:00前將人民幣現金紅利資金足額劃入中國結算深圳分公司銀行賬戶，中國結算深圳分公司於公告的現金紅利發放日後三個H股「全流通」工作日內完成紅利金額清算，其後發放至中國境內證券公司，由中國境內證券公司發放至投資者。

根據《境外上市管理試行辦法》，境內企業直接在境外上市的，其持有未上市內資股的股東申請將其持有的未上市內資股轉換為境外上市內資股並在境外交易所上市的，應當符合中國證監會的有關規定，並委託境內企業向中國證監會備案。

制裁法律及法規概覽

下文概述美國、聯合國、歐盟、英國及英國海外屬地以及澳洲實施的制裁制度的摘要。本摘要並無完整列出與美國、聯合國、歐盟、英國及澳洲制裁相關的法律法規。

美國

財政部規定

OFAC是負責管理美國針對目標國家、實體及個人的制裁計劃的主要機構。「一級」美國制裁適用於「美國人」或涉及美國關係的活動（例如，即使由非美國人進行的美元資金轉賬），以及「二級」美國制裁域外適用於非美國人的活動，即使交易與美國沒有關係。一般而言，美國人被定義為根據美國法律成立的實體（例如公司及其美國附屬公司）；任何美國實體的國內外分支機構（對伊朗及古巴的制裁亦適用於美國公司的外國附屬公司或美國人擁有或控制的其他非美國實體）；美國公民或永久居民外國人（「綠卡」持有人，無論身處世界何地）；現時身處美國的個人；非美國公司的美國分公司或美國附屬公司。

監管概覽

根據制裁計劃及／或所涉各方，美國法律亦可能要求美國公司或美國人當任何資產／財產權益在美國或由美國人擁有或控制時，「封鎖」(凍結)為受制裁國家、實體或個人的利益擁有、控制或持有的任何資產／財產權益。此類凍結後，不得就資產／財產權益進行或實施任何交易－不得支付、提供利益、提供服務或其他交易或其他類型的履約(在合約／協議的情況下)－除非獲得OFAC的授權或許可。

OFAC的全面制裁計劃目前適用於古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞、克里米亞地區、所謂的盧甘斯克人民共和國和頓涅茨克人民共和國地區。OFAC亦禁止與SDN名單中確定的個人及實體進行絕大部分的業務往來。無論該實體是否明確列於SDN名單上，SDN名單上的一方擁有的實體(定義為單獨或合計50%或以上的直接或間接所有權權益)亦被凍結。此外，倘非美國人進行的任何交易被禁止由美國人執行或在美國境內進行，則美國人無論身在何處，都不得批准、資助、促使或擔保該非美國人進行的任何交易。

聯合國

聯合國安全理事會(「聯合國安理會」)可以根據《聯合國憲章》第七章採取行動維護或恢復國際和平與安全。制裁措施包括不涉及使用武力的廣泛執法方案。自1966年以來，聯合國安理會已建立30項制裁制度。

聯合國安理會的制裁採取多種不同的形式，以實現各種目標。該等措施包括全面的經濟及貿易制裁以及更有針對性的措施，如軍火禁運、旅行禁令以及金融或商品限制。聯合國安理會實施制裁以支持和平過渡、阻止非憲制性變動、限制恐怖主義、保護人權及宣傳不擴散制度。

目前有14項制裁制度，重點支持政治衝突和解、核不擴散及反恐。各個制度均由制裁委員會管理，委員會由一名非永久性聯合國安理會成員擔任主席。有十個監察群組、團隊及小組，支持制裁委員會的工作。

聯合國制裁由聯合國安理會實施，通常根據《聯合國憲章》第七章行事。聯合國安理會的決定對聯合國成員國具有約束力，並凌駕於聯合國成員國的其他義務之上。

監管概覽

歐洲聯盟

根據歐盟的制裁措施，並無「全面」禁止在制裁措施所針對的司法管轄區內或與其開展業務的禁令。個人或實體與受歐盟制裁的國家的對手方開展業務（涉及非管制或非限制項目）通常不受禁止或受到其他限制，只要該對手方並非受制裁對象且並無從事違禁活動，例如向受制裁措施規限的司法管轄區出口、銷售、轉讓或提供若干受管制或受限制產品（直接或間接）或供其使用，惟不得向受制裁對象提供任何資金及經濟資源。

英國

英國制裁根據《2018年制裁和反洗錢法》（「《英國制裁法》」）生效，該法案允許現有歐盟制裁計劃的過渡及建立自治的英國制度。自2021年1月1日起，英國不再是歐盟成員國。自2021年1月1日起，英國通過根據各項英國制裁制度中訂明特定措施的條例實施自己的制裁計劃。

澳洲

制裁法產生的澳洲限制及禁令廣泛適用於澳洲的任何人士、全球各地的任何澳洲人、由澳洲人或位於澳洲的人士擁有或控制的海外註冊公司，及／或使用懸掛澳洲國旗的船舶或飛機運輸或進行受聯合國制裁的貨物或服務的任何人士。

西班牙法律法規概覽

本章節載列與我們於西班牙的製造業務相關的重要法律法規。

有關工業部門的法規

於7月16日頒佈的第21/1992號工業法為西班牙工業部門的組織確立基本框架。該法案規定，凡故意違反工業法規所制定要求的行為，並對人、動植物、財產或環境造成嚴重危害或損害者，則視為非常嚴重的違法行為；未經相應授權，在西班牙經營生產設施或開展工業活動，則視為嚴重違法行為。嚴重違規者處以最高6百萬歐元的罰款，極嚴重違規者可被處以最高1億歐元的罰款，並關閉企業或暫停活動長達5年。

監管概覽

有關汽車製造的法規

(歐盟)第2018/858號法規規定，汽車製造商有責任確保引入歐盟市場(包括西班牙)的所有車輛、系統、零部件及獨立技術單位符合批准要求。製造商有責任保證生產符合要求，並務必詳細記錄與彼等引入市場的車輛及零部件有關的索賠及不合規問題。倘出現不合規情況，製造商可能會受到行政制裁(包括罰款和撤銷批准)，阻止受影響產品的商業化。

此外，西班牙於12月23日頒佈的第2822/1998號皇家法令批准《車輛總章程》(「車輛總章程」)，規定製造的車輛要投入流通，須事先獲得行政授權，由當局核實車輛是否完好無損，其特徵、設備、零部件及配件是否符合《車輛總章程》中為各類車輛規定的技術規格。該行政授權在歐盟或國家的車輛、零部件類型認證中得到證實，因此所有機動車輛均須在西班牙或歐盟獲得認證作為登記及流通的必要條件。於6月4日頒佈的第750/2010號皇家法令詳細規定西班牙國家類批准及歐盟類批准流程。

(歐盟)第2019/631號法規規定新乘用車和新輕型商用車的二氧化碳排放性能標準，要求汽車製造商有義務遵守其投入歐盟市場的車隊的具體二氧化碳排放限制，並根據技術先進性定期調整限制。倘若不遵守，製造商可能面臨巨額財務罰款。

有關環境方面法規

在西班牙建造汽車工廠之前，於12月9日頒佈的有關環境評估第21/2013號法案規定對其項目進行環境評估的依據，以確保其影響與環境兼容。如對其環境影響的評估結果為負面，則可能會要求對緩解措施進行額外投資，或禁止該項目，惟不影響可能適用的最高2,404,000歐元的罰款。

於12月16日頒佈的第1/2016號皇家法令批准《污染綜合防控法》的修訂案，規定大型工業設施(包括汽車製造廠)須獲得綜合環境授權並遵守其中規定的條件，設定其排放限值，以確保在生產和廢物管理方面存在污染防控系統。如果未獲得上述綜合環境授權而開展活動，對環境或人類健康及安全造成損害，則被視為極嚴重的違規行為，可被處以最高2百萬歐元的罰款並永久／臨時關閉場所的必要處罰。

監管概覽

報廢汽車及零部件管理

於4月13日頒佈的第265/2021號皇家法令規定在西班牙銷售的汽車報廢綜合管理措施，重點為是防止產生廢物和妥善處理汽車組件及零部件，以保護人類健康和環境。

製造商在設計和製造車輛時，應限制使用鉛、汞、鎘和六價鉻等有害物質。車輛的設計應便於其報廢後的再利用、拆解、淨化及回收。

關於報廢車輛的回收處理，製造商有責任保證並為該等車輛的回收及適當處理撥資，尤其在汽車市場價值為負值的情況下。該義務可確保以對環境無害化方式處理報廢車輛及其零部件（從車輪到電池）。

此外，製造商須確保在西班牙全國範圍內提供回收設施。製造商可通過單獨或集體的生產者責任延伸制度來履行該等義務。此外，製造商須提交年度報告，詳細說明車輛的市場引入情況、廢物的產生、回收處理情況，以及生產者延伸責任體系的組織、運作和融資情況。

未履行該等義務將被處以罰款。

西班牙消費者法針對製造商的法律保障及缺陷產品制度

西班牙消費者法（RDL 1/2007年11月16日）規定具體的與所購產品（包括車輛）不合格有關的消費者保護措施。在產品不合格的情況下，消費者有權要求修理或更換不合格產品，並要求降價或終止協議。雖然產品的銷售商通常直接對消費者承擔任何不一致的責任，惟倘不一致與產品的原產地、身份或適用性有關，或者消費者不可能向銷售商索賠或索賠負擔過重時，製造商亦可能直接承擔不一致的責任。銷售商或製造商應對產品交付時存在的任何不一致情況負責，且該情況自交付之日起3年內變得明顯。此外，有關缺陷產品責任的法律制度直接適用於製造商。在此情況下，產品製造商對有缺陷的產品或部件造成的損害負有直接和客觀的責任，責任期限為造成損害的產品投入流通之日起10年內。

監管概覽

西班牙勞動法規概述

西班牙的主要勞動法為《工人規約法》(RDL2/2015年10月3日)和《集體談判協議》(「集體談判協議」)。高級管理人員可能受於8月1日頒佈的第1382/1985號皇家法令規限。《工人規約法》涉及僱主與僱員之間的權利和義務，包括合同、工作時間、假期和解僱。然而，集體談判協議雙方通常會加強該等權利及勞動條件。在汽車行業，通常採用金屬行業的集體談判協議。此外，非歐盟僱員須遵守移民法和勞動法，包括獲得相應的工作許可。根據《違反和制裁勞動法》(RDL5/2000年8月4日)，不遵守勞動法規可能受到制裁。

競爭法

西班牙的商業實體須遵守《歐盟競爭法》和《西班牙競爭法》。歐盟競爭法適用於可能影響成員國之間貿易的限制性行為，主要由歐盟委員會負責執行，而西班牙競爭法適用於在西班牙產生影響的限制性行為，由西班牙國家競爭管理機構以及地區競爭管理機構(如有)負責執行。

歐盟層面的主要規則為《歐盟運作條約》第101條及以下條款；西班牙的主要法規是7月3日頒佈的第15/2007號《保護競爭法》。

競爭法旨在保護和促進所有經濟行業的自由、不受干擾和有效競爭，這被視為一般利益。可能對公司產生影響的競爭法主要監管領域如下：

- 禁止任何以阻止、限制或扭曲競爭為目的或效果的協議或聯合行為。這些行為主要包括：操縱價格；限制或控制生產、經銷、技術開發或投資；或共享或分配市場。除符合若干條件的慣例可獲得豁免的情況外，被禁止的協議和慣例均屬無效，並可能導致罰款，罰款額最高可達違法公司上一營業年度全球總營業額的10%。
- 倘公司在特定市場中佔據主導地位，則禁止濫用主導地位的行為。濫用主導地位的行為也將被處以罰款，罰款額最高可達違法公司上一營業年度全球總營業額的10%。

監管概覽

- 控制公司之間的集中度。倘公司進行若干公司交易，如兼併、收購或成立全功能合營企業，可能需要事先通知競爭管理機構並獲得其授權。未履行通知義務或在批准前實施交易可能會被處以罰款。
- 控制國家援助措施，即有選擇地從國家資源中向公司提供任何形式的經濟利益，導致競爭扭曲。歐盟法律普遍禁止國家援助，但在某些條件下，這種援助可被視為可接受或合理。在某些情況下，國家援助措施需要事先獲得歐盟委員會的批准。倘違反適用的歐盟國家援助法，可能會被要求連本帶利償還援助。

目前，西班牙議會提出了一項修訂《競爭保護法》的法律倡議，除其他措施外，還將根據歐盟委員會的做法，引入競爭調查的和解程序，並提高罰款。

數據保護

根據歐盟《通用數據保護條例》及西班牙12月5日頒佈的關於數據保護的第3/2018號組織法，企業必須合法收集和處理個人數據，並提供清晰易懂的數據處理信息。用戶對其個人數據享有權利，包括訪問、更正、刪除、限制處理、數據可攜性和反對的權利。公司必須採取適當的技術和組織措施，確保安全等級與風險相稱。個人數據傳輸只能向歐洲經濟區以外提供足夠保護等級的國家進行，或通過標準合同條款或具有約束力的公司規則等適當的保障措施進行。

網絡安全

根據《歐盟通用數據保護條例》，倘發生影響個人數據的安全漏洞，受影響的公司必須通知主管監管機構。此外，倘安全漏洞可能對受影響的個人造成高風險，也必須通知他們。此外，汽車製造商還將受到歐洲NIS2指令（關於在歐盟實現高度統一網絡安全措施的指令（歐盟）2022/2555）規定的網絡安全義務的約束，該指令目前正在轉化為西班牙法律，要求製造商採取適當措施管理網絡安全風險，包括識別、評估和減輕潛在威脅，以及任命一名網絡安全員，並為董事和員工提供相關的持續培訓。

監管概覽

關稅

適用於進出歐盟關境（包括歐盟成員國領土）貨物的一般性規則與程序載於《歐盟海關法典》（「2013年10月9日歐洲議會和理事會關於制定《歐盟海關法典》的第952/2013號條例（歐盟）」）、經歐盟委員會第2015/2446號授權法案（「2015年7月28日歐盟委員會第2015/2446號授權條例，補充歐洲議會和歐盟理事會第952/2013號條例，涉及《歐盟海關法典》某些條款的詳細規則」）和歐盟委員會第2015/2447號實施法案（「2015年11月24日歐盟委員會第2015/2447號實施條例，規定實施歐洲議會和歐盟理事會第952/2013號條例的詳細規則，制定《歐盟海關法典》」）補充。

一般來說，帶入歐盟的貨物必須通過海關清關，這可能會引發關稅、間接稅或其他貿易保護措施。關稅根據貨物的原產地、價值和分類徵收，對於從中國等無關稅優惠的第三國進口的整車，一般徵收10%的關稅。

歐盟根據世界貿易組織規則制定了貿易保護政策，以防止不公平貿易行為，具體規定如下：

- (1) (EU)2016/1036號條例：防止傾銷進口。
- (2) (EU)2016/1037號條例：防止補貼進口。
- (3) (EU)2015/478號條例：進口通用規則。
- (4) (EU)2015/755號條例：從某些第三國進口所實施的共同規則。

此外，關於電動汽車，歐盟最近批准歐盟委員會實施條例（「歐盟委員會實施條例(EU)2024/2754，對原產於中國的進口載人用新型純電動汽車徵收最終反補貼稅」）。

知識產權及工業產權法規

西班牙的知識產權及工業產權法規旨在保護作者和作品、發明、商標、設計和商業秘密所有者的權利。根據該等法規，尊重第三方的知識產權至關重要，以避免可能導致向上述知識產權所有者支付損害賠償金或其他補救措施（如停止特定行為）的侵權行為。為合法使用及／或利用第三方的知識產權，必須獲得相應的權利轉讓或許可協議。其中部分權利（即商標和外觀設計）通過在歐盟知識產權局註冊，可作為歐盟商標和歐盟外觀設計在包括西班牙在內的整個歐盟境內受到保護。

監管概覽

稅務法規

企業所得稅

西班牙居民公司賺取的收入在全球範圍內均須繳納企業所得稅（「**企業所得稅**」）。儘管企業所得稅的一般稅率為25%，但某些規則（如與OECD標準一致的專利盒稅制）可降低實際稅率。

增值稅

增值稅是歐盟內部統一的商品和服務消費間接稅。除加那利群島、休達和梅利利亞外，增值稅適用於西班牙。除免稅活動外，企業家和公司必須在商品和服務的生產或分銷過程的每個階段徵收增值稅。然而，由於進項增值稅可以抵扣銷項增值稅，因此對企業而言，稅收是中性的。在西班牙，一般增值稅率為21%，但某些產品的稅率會有所降低。

其他稅種

除其他外，還可徵收不同的地方稅，如商業活動稅、不動產稅、城市土地增值稅以及建築、設施和工程稅。

馬來西亞法律法規概覽

本章節載列與我們在馬來西亞的製造業務相關的重要法律法規。

規管我們業務的法律及法規

1975年工業協調法

1975年工業協調法（馬來西亞法律第156號法）（「**工業協調法**」）規定，凡製造業公司從事任何生產活動，均須取得由國際貿易及工業部（「**貿工部**」）簽發的生產執照，然後才可進行任何形式的生產活動。凡不遵守此項規定者即屬違法，一經定罪可處最高罰款2,000令吉或最高監禁六個月，以及在該違法情況持續期內可處進一步罰款不多於每日1,000令吉。

由貿工部發出的生產執照並無到期日，惟倘若執照持有人發生以下情況，貿工部可酌情撤回生產執照：(i)並無遵守執照所規定的任何條件；(ii)不再從事與獲發執照的有關生產活動；或(iii)在執照的申請中作出虛假陳述。

監管概覽

1967年海關法

1967年海關法（馬來西亞法律第235號法）對馬來西亞的海關法作了規定。該法規定了貨物的估價、分類和申報程序，並規定對進口到馬來西亞或從馬來西亞出口的任何貨物徵收關稅。

對於進出口的任何貨物，進口商或出口商應向馬來西亞皇家海關總署（「**RMCD**」）申報裝運貨物，並全面真實地說明所有此類貨物的包裝數量和描述、說明、重量、尺寸或數量以及價值，除非另有豁免申報要求。

任何人作出不正確的申報或未能作出申報，即屬犯罪，一經定罪，將被處以不超過500,000令吉的罰款或不超過7年的監禁，或兩者並罰。此外，從事走私或未經授權的進出口可被處以最低10倍關稅或50,000令吉（以數額較大者為準）至最高20倍關稅或500,000令吉（以數額較大者為準）的罰款，或不超過5年的監禁，或兩者並罰。

2023年海關（禁止進口）令（「**CPIO**」）附表所列的貨物，除非絕對禁止或進口到指定的免稅區或關稅島（針對某些貨物），否則進口到馬來西亞需要進口許可證。根據**CPIO**，進口到馬來西亞的機動車輛和某些機動車輛部件通常需要獲得由MITI頒發的進口許可證（又稱「批准許可證」）。此外，某些機動車輛和機動車輛部件的進口可能還需要符合馬來西亞標準或馬來西亞有關當局批准的其他標準，並按照規定的方式進行（如**SIRIM Berhad**和道路運輸部）。

在出口方面，根據2023年海關（禁止出口）令，出口2022年關稅令第87章規定的機動車輛及其零部件一般無需出口許可證。然而，馬來西亞對原產於以色列的貨物的進口和向以色列的出口實施單方面貿易禁運。

國內貿易及生活成本部（「**MDTCL**」）發佈的外商參與分銷貿易服務指南（「**MDTCL指南**」）

根據**MDTCL**指南，儘管並非法律規定，但仍鼓勵並建議有意在馬來西亞從事分銷貿易活動的外資控股公司取得**MDTCL**的批准（「**MDTCL批准**」）。「分銷貿易」的定義為包含所有連結活動的貿易，該等活動將商品及服務從供應鏈引導至中間商，以便轉售或引導至最終買家。

監管概覽

MDTCL指南不具法律效力，不遵守MDTCL指南不會受到法律制裁或處罰。不遵守MDTCL指南的行為將透過行政措施執行。例如，馬來西亞移民局的外籍人士服務處要求外資控股的分銷貿易公司在為其外籍人士申請就業通行證時，提交一份MDTCL批准副本作為證明文件，而地方當局可能會拒絕向違反MDTCL批准規定的公司簽發或續發營業場所執照。

1976年地方政府法及附加法例

地方管理機構是根據1976年地方政府法（馬來西亞法律第171號法）（「**地方政府法**」）以及各個州的條例及附加法例建立。地方政府法賦予每個地方管理機構授出有任何貿易、佔用或場所的任何執照或許可的權力，而該執照須受限於地方管理機構可能訂明的有關條件及限制。

本集團在馬來西亞吉隆坡聯邦領土（「**吉隆坡**」）及莎阿南市經營，因此須遵守以下附加法例：

就於馬來西亞吉隆坡聯邦領土經營的集團成員公司：

地方政府法管轄2016年貿易、商業及工業發牌（吉隆坡聯邦領土）附加法例（「**吉隆坡附加法例**」）。吉隆坡附加法例規管與在吉隆坡進行的商業貿易及工業事宜有關的發牌。

吉隆坡附加法例第3條規定，倘任何人已根據吉隆坡附加法例獲發營業場所執照，均可以使用任何場所經營任何商業活動。

吉隆坡附加法例第38條進一步規定，任何人違反吉隆坡附加法例的任何規定，即屬違法，一經定罪，可被判最高罰款2,000令吉或最高監禁一年或兩罰一併執行；若屬持續違法，在定罪後該違法情況持續期內將處最高罰款每日200令吉。

就於馬來西亞莎阿南經營業務的集團成員公司：

地方政府法管轄2007年貿易、商業及工業發牌（莎阿南市政廳）附加法例（「**莎阿南市附加法例**」）。莎阿南市附加法例規管有關在莎阿南市進行的商業貿易及工業事宜的發牌。

監管概覽

莎阿南市附加法例第3條訂明，任何人士未經莎阿南市政廳發牌，概不得經營任何貿易、商業及工業活動或於市政廳管理的當地範圍內就任何貿易、商業及工業活動使用任何地方或場所。

莎阿南市附加法例第47條進一步訂明，任何人士觸犯該等莎阿南市附加法例的任何條文，即屬違法，一經定罪可被判最高罰款200令吉或最高監禁一年或兩罰一併執行；若屬持續違犯，在該違法情況持續期內將處最高罰款每日200令吉。

地方政府法亦管轄2007年廣告（莎阿南市政廳）附加法例（「廣告附加法例」）。廣告附加法例規管企業展示廣告的形式及內容。

廣告附加法例第7條規定，任何人不得在沒有莎阿南市政廳頒發的許可證的情況下展示任何廣告。

廣告附加法例第37條進一步規定，任何人違反莎阿南市附加法例的任何規定，即屬違法，一經定罪，可被判最高罰款200令吉或最高監禁一年或兩罰一併執行；如屬持續違法，在該違法情況持續期內將處最高罰款每日200令吉。

1974年街道、渠務與建築物法

1974年街道、渠務與建築物法（馬來西亞法律第133號法）（「街道、渠務與建築物法」）為馬來西亞全國的街道、渠務系統和建築的建造、維護及規管提供了全面的框架。其賦予地方當局執行建築管制、確保適當的城市規劃及維護公共安全的權力。

竣工及合規證書是街道、渠務與建築物法的法定要求，以證明建築物已竣工及可安全佔用。任何人在未取得竣工及合規證書的情況下佔用或允許佔用任何建築物或其任何部分，一經定罪，可被判最高罰款250,000令吉及／或最高監禁十年。根據街道、渠務與建築物法，倘某人實際佔用有關土地或建築物，或以自身名義或作為他人的代理人負責、管理或控制該土地或建築物，則該人士（但不包括住宿者）被視為佔用人。此外，地方當局可發出命令，要求改建或拆除未獲得竣工及合規證書的工程。

監管概覽

1988年消防設施法

1988年消防設施法第28(1)條(馬來西亞法律第34號法令)(「**消防法**」)規定每個指定處所均須有一張消防證書。消防法第33條進一步列明，倘若任何指定處所沒有有效的消防證書，該處所的業主即屬違法，一經定罪，可最高罰款50,000令吉或監禁最高五年或兩罰一併執行。

1999年消費者保障法及1957年商品銷售法

馬來西亞的商品及服務供應主要受兩項法律的規範，即1999年消費者保障法(「**消費者保障法**」)及1957年商品銷售法(「**商品銷售法**」)。

消費者保障法一般適用於在貿易中提供或供應給一位或多位消費者的所有商品和服務，包括透過電子方式進行的任何貿易交易。商品銷售法一般適用於馬來西亞半島的商品銷售。

消費者保障法和商品銷售法均規定了有利於消費者的若干權利、保證及條件。例如，不公平的合同條款、不公平的做法／誤導及欺騙行為、隱含的所有權保證、與描述相符、質量或適用性、合理的謹慎及技巧以及消費者對供應商的追索權。若發生此類問題，消費者有權向消費者索賠審裁處對包括但不限於製造商在內的賣方提出索賠。

賣方及(包括但不限於)製造商可被判罰款高達250,000令吉，如屬第二次或其後再次違法者，最高罰款500,000令吉。

稅收

1967年所得稅法

1967年所得稅法(馬來西亞法律第53號法)(「**所得稅法**」)對馬來西亞的所得稅徵收作出規定。

企業所得稅

根據所得稅法附表1第2段，公司應按24%的稅率繳納一個課稅年度的應稅收入。在馬來西亞，根據所得稅法第77A(1)條的規定，公司必須在會計期結束後7個月內以規定的格式向馬來西亞稅務局提交一份年度報稅表。

監管概覽

任何未按照第77A(1)條規定提交報稅表的人，如無合理理由，即屬犯罪，一經定罪，可處以200令吉以上20,000令吉以下的罰款或6個月以下的監禁，或兩者並罰。

預扣稅

根據所得稅法，預扣稅適用於支付予外國方的若干款項，包括利息、特許權使用費和服務費。特許權使用費和某些服務費的預扣稅一般為10%，利息的預扣稅一般為15%，儘管這些稅率可能因付款類型和任何適用的雙重徵稅條約的規定而異。

任何未按規定扣除或匯出預扣稅的行為均將導致未支付的預扣稅金額增加10%。

股息

馬來西亞公司收取的股息無需繳納所得稅。然而，個人股東（包括居民和非居民）通過直接股東或代理人收到的源自馬來西亞的股息，如果每年超過100,000令吉，則一般需要繳納所得稅，稅率為2%，自2025年1月1日起生效，除非有特別豁免。

2018年銷售稅法

2018年銷售稅法（馬來西亞法律第806號法）規定了銷售稅的收取、徵收和徵收。

2018年銷售稅法第8條規定，對註冊製造商在馬來西亞生產的應稅商品和進口到馬來西亞的應稅商品徵收銷售稅。從進口角度來看，根據進口貨物的關稅分類，機動車輛及其零部件可能需要繳納銷售稅。

生產應稅商品的公司如果在12個月內總銷售額超過500,000令吉，則必須登記繳納銷售稅。根據2018年銷售稅（稅率）令，銷售稅按5%或10%或指定稅率徵收，具體稅率取決於商品的分類。銷售稅豁免可通過法定命令的方式授予，以豁免(i)任何貨物或任何類別的貨物繳納銷售稅；或(ii)任何個人或任何類別的個人繳納銷售稅。

不遵守登記和納稅義務可能導致罰款和監禁。

監管概覽

2018年服務稅法

2018年服務稅法（馬來西亞法律第807號法）規定了服務稅的收取、徵收和徵收。

2018年服務稅法第7條規定，註冊人員在馬來西亞開展業務時提供的任何應稅服務或任何進口應稅服務均應徵收服務稅。除特定服務（如餐飲服務、電信服務、停車位服務和物流服務，該等服務稅率仍為6%）外，服務稅率通常為8%。

任何人提供任何應稅服務，並超過《2018年服務稅條例》附表1規定的起徵點，均須進行登記。例如，任何提供管理服務或維護服務的人，如果其應稅服務的總價值在12個月內超過500,000令吉，則須根據《2018年服務稅法》進行登記。

未登記和繳納服務稅可能導致罰款和監禁。

關稅

進出口關稅

根據2022年關稅令，進口到馬來西亞的機動車輛、機動車零部件或原材料可能需要繳納進口關稅，惟須符合進口到馬來西亞的特定商品的HS編碼。根據馬來西亞與出口國之間適用的自由貿易協定，某些商品可享受優惠稅率。

相反，根據2022年關稅令第87章，從馬來西亞出口的機動車輛及其零部件通常不徵收出口稅。除非馬來西亞海關總署另有規定，否則只有在全額繳納關稅及／或銷售稅後，貨物才能從海關監管中放行。

關稅及免稅設施

馬來西亞擁有免稅區和特許生產倉庫(LMW)等暫緩徵稅設施。在這些設施下，以出口為導向的製造商可享受暫停徵收進口投入品的進口稅、消費稅和銷售稅的待遇。此外，在保稅倉庫設施（公共或私營）下運營的企業還可以在符合特定條件的情況下儲存進口貨物，而無需立即支付關稅和其他稅費。具體的銷售稅和進口稅豁免也可以作為稅收優惠申請的一部分進行協商，或單獨向財政部申請。

監管概覽

值得注意的是，在電動汽車（「**電動汽車**」）領域，整裝(CBU)的電動汽車於2025年12月31日前可享受全額進口和消費稅豁免。與此同時，本地組裝的電動汽車的零部件進口於2027年12月31日前可完全免徵進口稅。於2027年12月31日前，本地組裝的電動汽車亦將享受消費稅和銷售稅全免待遇。

1976年消費稅法

1976年消費稅法（馬來西亞法律第176號法）（「**消費稅法**」）對馬來西亞消費稅的徵收作出規定。馬來西亞對製造或進口到馬來西亞的某些商品徵收消費稅，包括4位數HS稅目87.03及87.11下的某些機動車輛。根據消費稅法，在馬來西亞製造和儲存應課稅貨物必須獲得馬來西亞皇家海關總署的許可。

根據消費稅法第71條，作出不正確的陳述或未申報應課稅商品屬犯罪行為，一經定罪，可處以不超過500,000令吉的罰款或不超過7年的監禁，或兩者並罰。此外，消費稅法第74條規定，未繳納消費稅或未經許可生產應稅貨物，可被處以10至20倍的關稅或50,000令吉至500,000令吉（以數額較大者為準）的罰款，或不超過5年的監禁，或兩者並罰。

2010年戰略貿易法

2010年戰略貿易法（馬來西亞法律第708號法）（「**戰略貿易法**」）對戰略物項（即軍事和兩用物項）的出口、轉運、過境和經紀活動作出規定。根據《戰略貿易法》第9條，任何人在未事先獲得必要許可的情況下，不得出口、轉運或攜帶戰略物品過境。此外，任何人不得向被禁最終用戶出口、轉運或過境戰略物項或未列入清單的物項。一般來說，乘用車不屬於戰略物品的範疇，但根據其技術規格，其零部件可能會被列入戰略物品的範疇。

不遵守戰略貿易法是嚴重的違法行為。一經定罪，個人可能會被處以死刑、監禁或罰款，而法人團體則可能被處以最高達20,000,000令吉的罰款。

歷史、發展及公司架構

概覽

我們的歷史可以追溯到1997年，當時安徽汽車零部件有限公司（本公司的前身）已成立。於2008年3月24日，本公司轉制為一家股份有限公司，公司名稱變更為「奇瑞汽車股份有限公司」。

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們的業務涵蓋設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，以滿足國內和海外市場用戶的獨特及不斷變化的需求和喜好。此外，我們還設計、開發和製造主要用於乘用車的發動機、傳動系統和底盤。

里程碑

下表載列我們自1997年成立以來及直至最後實際可行日期的主要業務發展里程碑：

年份	事件
1997年	我們的「發動機一廠」破土動工，拉開本集團的建設序幕
1999年	我們自主研發的第一台發動機下線 我們的第一輛轎車—000001號「風雲」下線，開啓了我們自主造車從無到有的突破
2001年	我們的首批「風雲」轎車批量進入國際市場，實現了我們整車出口海外市場的突破
2003年	我們自主研發的第一輛新能源汽車下線
2004年	我們自主研發的第一台變速箱下線
2005年	我們的瑞虎SUV正式上市 中國首個汽車發動機自主品牌ACTECO誕生
2006年	我們的首批發動機出口海外
2007年	我們累計銷量超過100萬輛，為首個突破百萬銷量的中國自主品牌乘用車企

歷史、發展及公司架構

年份	事件
2008年	我們獲得國務院設立的「國家科學進步一等獎」；我們被國家科學技術部、國務院國有資產監督管理委員會及中華全國總工會授予首批「創新型企業」
2010年	我們自主研發的無級自動變速器(CVT)下線
2013年	無級自動變速器技術(CVT技術)獲2013年度「中國汽車工業科學技術獎」一等獎
2014年	我們首個海外工廠巴西工廠第一台整車下線
2016年	我們被中國國家知識產權局列入汽車製造業國家專利運營試點企業
2018年	捷途首款車型捷途X70正式上市
2019年	第三代ACTECO 1.6TGDI發動機榮獲「中國心」十佳發動機稱號 星途旗下首款車型TXL(凌雲)正式上市
2020年	新能源項目「鋁基輕量化新能源乘用車短流程研發製造關鍵技術及裝備」獲2020年度「中國汽車工業科技進步獎」一等獎
2021年	燃油和混合動力總成解決方案「鯤鵬動力」正式發佈 我們的全功能混動構型DHT(混動專用變速箱)正式下線
2022年	「瑤光2025」前瞻科技戰略正式發佈

歷史、發展及公司架構

年份	事件
2023年	我們全新新能源汽車戰略正式發佈，推出iCAR和智界品牌，打造了星途旗下高端新能源汽車序列星紀元，並在奇瑞、捷途品牌下分別推出新能源序列風雲、山海
2024年	我們累計銷量超過1,300萬輛，連續22年位列中國自主品牌乘用車企出口第一
	我們與西班牙老牌車企EV MOTORS合作打造的歐洲生產基地下線首台EBRO S700汽車

我們的主要附屬公司

於往績記錄期間末，我們通過150家附屬公司開展我們的業務。以下所載為我們主要附屬公司的主營業務活動及成立地點與日期：

名稱	成立地點	成立日期	股權	主營業務活動
奇瑞新能源.....	中國	2010年4月22日	48.20%	生產及銷售乘用車
奇瑞銷售.....	中國	2000年8月14日	100%	銷售乘用車
埃科泰克.....	中國	2005年9月29日	100%	生產及銷售汽車組件及 零部件
奇瑞科技.....	中國	2001年11月21日	100%	生產及銷售汽車組件及 零部件
捷途銷售.....	中國	2017年4月28日	100%	銷售乘用車

歷史、發展及公司架構

名稱	成立地點	成立日期	股權	主營業務活動
東南汽車.....	中國	1992年5月21日	70%	生產及銷售乘用車
愛咖科技.....	中國	2015年11月18日	奇瑞新能源擁有 100%	銷售乘用車
奇瑞汽車 零部件採購.....	中國	2005年9月29日	本公司擁有60%及 奇瑞銷售擁有40%	供應鏈管理
奇瑞俄羅斯.....	俄羅斯	2005年12月5日	100%	銷售乘用車

公司發展

公司成立

於1997年1月8日，蕪湖財政局及蕪湖經開區建投（由蕪湖經濟技術開發區管理委員會獨資擁有）聯合成立安徽汽車零部件有限公司（本公司的前身），註冊資本為人民幣1,680,000,000元。蕪湖財政局及蕪湖經開區建投認繳的出資額分別佔本公司當時註冊資本的89.29%及10.71%。

2000年引入蕪湖投資控股

於2000年12月，蕪湖投資控股透過蕪湖財政局股權劃撥及增資成為我們的最大股東，持有本公司當時已註冊資本的45.72%。蕪湖經開區建投於本公司的股比通過增資增加至10.87%。其他股東包括安徽省信用融資擔保集團有限公司（「安徽信用擔保」，前稱為安徽省創新投資有限公司）、安徽省投資集團控股有限公司（「安徽投資控股」，前稱為安徽省投資集團有限責任公司）及一名獨立股東，分別持有本公司當時已註冊資本的27.11%、14.87%及1.43%。有關蕪湖投資控股的詳情，請參閱本文件「與單一最大股東的關係」一節。

歷史、發展及公司架構

於2004年成立管理層及員工持股平台

於2004年12月，成立瑞創作為供本公司管理層及主要科技人員使用的股權激勵平台。根據兩份日期為2004年12月31日的股權轉讓協議，所有當時現有股東（包括蕪湖投資控股）同意按其於本公司的持股比例向瑞創轉讓本公司合計16.17%的股權，其中8.083%的股權以零代價轉讓及8.083%的股權以人民幣120,339,485.93元的總代價轉讓，該代價按本公司於2004年9月30日的經評估資產淨值的50%折讓釐定。於上述轉讓完成後，瑞創持有本公司16.17%的股權。有關瑞創的詳情，請參閱「一 管理層及員工持股平台」。

於2008年轉制為股份有限公司及增資

於2008年3月24日，本公司轉制為一家股份有限公司，公司名稱變更為「奇瑞汽車股份有限公司」。於轉制完成後，本公司註冊資本為人民幣3,200,000,000元（拆細為3,200,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份）。

於2010年透過注入股份成立奇瑞控股

於2010年10月，蕪湖投資控股及瑞創透過注入本公司合計32.13%的股權及若干現金聯合成立奇瑞控股。於成立奇瑞控股時，蕪湖投資控股及瑞創分別持有奇瑞控股的52%及48%股權。與此同時，奇瑞控股成為我們的最大股東且蕪湖投資控股及瑞創於本公司的直接持股分別減少至9.68%及9.50%。

2019年至2022年引入青島五道口和立訊

於2019年12月，本公司與奇瑞控股通過增資及／或股權轉讓方式引入青島五道口新能源汽車產業基金企業（有限合夥）（「青島五道口」）。上述交易完成後，本公司的已發行總股本從人民幣4,456,900,000元增加至人民幣5,469,831,633元。青島五道口直接持有奇瑞控股46.77%的股權，並直接和間接合計持有本公司33.71%的股權。為完整起見，青島五道口為變現其投資的資本收益而撤出其部分投資，並於2022年5月向立訊、青島鑫誠海順新能源汽車合夥企業（有限合夥）（「青島鑫誠」）及蕪湖金斯曼企業管理合夥企業（有限合夥）（「蕪湖金斯曼」，前稱蕪湖瑞博安企業管理合夥企業（有限合夥）」）。

歷史、發展及公司架構

夥))轉讓後，其於本公司及奇瑞控股的直接持股比例分別降至1.96%及4.96%。有關上述交易的詳情，請參閱「一[編纂]前投資」。

於2022年至2024年進行企業合併

作為本集團整合資源戰略的一部分，(i)本公司於2022年6月至2024年1月向奇瑞控股收購若干業務和股權，包括捷途相關的資產及業務、奇瑞科技(主要從事生產及銷售汽車組件及零部件)51%的股權，埃科泰克(主要從事生產動力總成)51%的股權，以及瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司(主要從事供應鏈管理)的全部股權。上述收購事項為同一控制下企業合併，且目標公司的財務報表自往績記錄期間開始已併入本集團的財務報表，因此不構成須根據上市規則第4.05A條予以披露的收購重大附屬公司或業務；(ii)於2024年2月，本公司向獨立第三方收購福州青口控股有限公司(「福州青口」)100%股權。福州青口為一家於2023年8月23日在中國成立的有限責任公司，旨在持有主要從事生產及銷售乘用車的東南汽車的70%股權。福州青口之財務報表已於2024年2月18日收購完成後併入本集團之財務報表。董事已確認，就收購福州青口而言，上市規則所界定之適用百分比率概無超過25%。因此，根據上市規則第4.05A條之規定，毋須披露福州青口收購前之相關財務資料。詳情請參閱「附錄一—會計師報告」一節附註40。

於2024年成立管理層及員工持股平台

於2024年3月30日，就員工股權激勵目的而言，本公司購回瑞創直接持有的所有股份，佔本公司合計6.74%的股權，代價為零，由此有關購回產生的稅項由本公司承擔。本公司進一步向衡瑞及振瑞(本公司員工持股平台)轉讓同等數目的有關購回股份。衡瑞及振瑞各自按代價人民幣626,595,500元認購本公司的3.37%股權，相當於每股股份的獎勵價格人民幣3.4元。有關衡瑞及振瑞的詳情，請參閱「一管理層及員工持股平台」。

歷史、發展及公司架構

於2025年1月奇瑞控股股東下沉

於下沉前，奇瑞控股自2010年成立以來一直為我們的控股股東，並已成為一家多元化集團，涵蓋業務範圍為乘用車（由我們進行）、商用車、金融投資以及服務貿易。引入幾輪投資者後，緊接於下沉前奇瑞控股有十名股東，除瑞創外，奇瑞控股所有股東亦已直接持有股份。

為滿足奇瑞控股股東的業務需求及提升做決策效率，其進行重組以使奇瑞控股不再為本公司的股東，故奇瑞控股當時持有的所有股份（相當於本公司的42.32%股權），將按比例基準分配至奇瑞控股股東（「下沉」）。下沉已於2025年1月20日完成，於下沉完成後，(i)奇瑞控股不再持有任何股份，及(ii)奇瑞控股的股東直接持有股份。

下表載列緊接下沉前及緊隨下沉後本公司及奇瑞控股的股權架構：

股東	緊接下沉前持股 (%)		緊隨下沉後及 於[編纂]前 於本公司持股 (%)	緊隨[編纂]後 於本公司持股 (假設[編纂] 未獲行使)(%)
	奇瑞控股* (A)	本公司 (B)	(A x 42.32% + B)	
奇瑞控股股東				
蕪湖投資控股	29.47	8.70	21.17	[編纂]
瑞創	27.20	—	11.51	[編纂]
立訊	21.16	7.87	16.83	[編纂]
青島五道口	5.28	1.96	4.20	[編纂]
寧波梅山保稅港區問鼎投資有限公司 (「寧波問鼎」)	3.97	1.48	3.15	[編纂]
青島鑫誠	3.56	1.32	2.83	[編纂]
珠海尚順管理諮詢合夥企業 (有限合夥)(「珠海尚順」)	2.81	1.05	2.24	[編纂]
青島城投國際發展集團有限公司 (「青島城投」)	2.61	0.97	2.08	[編纂]

歷史、發展及公司架構

股東	緊接下沉前持股 (%)		緊隨下沉後及 於[編纂]前 於本公司持股 (%)	緊隨[編纂]後 於本公司持股 (假設[編纂] 未獲行使)(%)
	奇瑞控股* (A)	本公司 (B)	(A x 42.32% + B)	
合肥國軒高科動力能源有限公司 (「國軒高科」)	2.08	0.78	1.66	[編纂]
青島火眼瑞祥一號產業投資合夥企業 (有限合夥)(「青島火眼」)	1.85	0.69	1.47	[編纂]
並無於奇瑞控股持有任何股份的其他股東				
奇瑞控股	—	42.32	—	—
安徽信用擔保	—	9.97	9.97	[編纂]
安徽投資控股	—	5.20	5.20	[編纂]
常熟港口開發建設有限公司(「常熟港建」)	—	3.57	3.57	[編纂]
衡瑞	—	3.37	3.37	[編纂]
振瑞	—	3.37	3.37	[編纂]
大連汽車工業投資有限公司(「大連汽車」)	—	1.83	1.83	[編纂]
常熟經開汽車科技有限公司(「常熟經開」)	—	1.83	1.83	[編纂]
蕪湖經開區建投	—	1.56	1.56	[編纂]
開封城市運營投資集團有限公司(「開封投資」) ...	—	1.33	1.33	[編纂]
開封交通建設(集團)有限公司(「開封交建」)	—	0.49	0.49	[編纂]
鹽城致遠祺瑞投資合夥企業(「鹽城祺瑞」)	—	0.19	0.19	[編纂]
貴陽經濟技術開發區同盛優勢股權 投資管理中心(有限合夥)(「貴陽同盛」)	—	0.17	0.17	[編纂]
總計	100%	100%	100%	[編纂]%

歷史、發展及公司架構

附註：為免生疑，下沉完成後，奇瑞控股將繼續作為一家多元化集團，涵蓋業務範圍為商用車、金融投資和服務貿易。奇瑞控股的股東繼續持有奇瑞控股的股份。蕪湖投資控股確認，於最後實際可行日期，其並無於與我們的主要業務構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有權益而須另行根據上市規則第8.10條作出披露。詳情請參閱本文件「與單一最大股東的關係」一節。

除上文披露者外，本公司亦已進行多輪[編纂]前投資。詳情請參閱「—[編纂]前投資」。

於最後實際可行日期，我們共有22名股東，股權結構分散，包括若干國有企業。據我們的中國法律顧問告知，根據《企業國有資產交易監督管理辦法》，本公司並非當中所界定的國有企業、國有控股企業或國有實際控制企業。

中國法規要求

我們的中國法律顧問已確認，我們已就所有上述成立、轉換、認購、轉讓和股權變更（包括[編纂]前投資）合法、妥善地完成、結算和獲得必要的法律批准或政府確認，並在中國相關市場監督管理部門完成必要的政府登記。

遵守上市規則第8.05(1)(C)條之規定

上市規則第8.05(1)(c)條規定上市申請人至少在最近經審計財政年度證明所有權及控制權維持不變。

奇瑞控股自2010年成立以來及下沉前，一直是本公司的控股股東，持有本公司30%以上的股權。誠如上文「—於2025年1月奇瑞控股股東下沉」各段所載，下沉完成後，奇瑞控股不再直接持有本公司任何股權，奇瑞控股的所有股東按其各自在奇瑞控股的持股比例直接持有本公司股權。

歷史、發展及公司架構

儘管下沉致使股權發生變化，但基於以下理由，本公司認為其符合上市規則第8.05(1)(c)條規定的所有權及控制權維持不變要求：

- (1) 奇瑞控股股東下沉的目的是使本公司的股權架構扁平化，以(a)提高股東股權的流動性；(b)平衡所有股東在本公司未來融資活動中的利益，促進本公司的資本市場運作；及(c)使本公司的所有權架構更加清晰和透明；
- (2) 自下沉完成以來，最終股東的利益按穿透基準概無發生重大變化。下沉前，奇瑞控股的三大股東分別為蕪湖投資控股、瑞創(管理層及員工持股平台之一)和立訊，分別持有奇瑞控股29.47%、27.20%及21.16%的股權。下沉完成後，蕪湖投資控股、管理層及員工持股平台和立訊仍為本公司的三大股東，分別持有本公司21.17%、18.25%及16.83%的股權。因此，概無任何股東於下沉前後獲取或失去本公司的控制權，或變更其於本公司的地位或持股比例；
- (3) 奇瑞控股並無控股股東，亦無單一股東能夠控制董事會大多數成員的組成或董事會的決策。儘管奇瑞控股因其在本公司股東會有權行使或控制行使42.32%的投票權而符合「控股股東」的定義，但(i)在奇瑞控股的股東會上，奇瑞控股的各股東根據各自與本公司高級管理層成員的直接溝通，就本公司業務獨立行使判斷、決策和投票權。奇瑞控股股東之間並無一致行動或其他投票安排，亦無任何合同義務或公司章程下須受奇瑞控股任何股東指示的義務；(ii)奇瑞控股並無單一股東可控制董事會大多數成員的組成或對奇瑞控股董事會的決策擁有控制權。奇瑞控股的董事之間並無關於行使投票權的特別協議或安排。此外，由於奇瑞控股為一家業務橫跨不同行業的多元化集團，其股東不應被推定為控股股東集團。因此，下沉不會影響股東對本公司的控制權；及

歷史、發展及公司架構

- (4) 董事會由15名成員組成，包括兩名執行董事、七名非執行董事及六名獨立非執行董事。兩名執行董事均由管理層及員工持股平台推薦。下沉不會導致我們的高級管理層成員（包括執行董事）發生任何變更。

聯席保薦人意見

根據本公司提供的相關文件、資料、陳述及確認，聯席保薦人並無注意到有任何重大事項，足以合理懷疑本公司的看法，即我們符合上市規則第8.05(1)(c)條有關所有權連續性及控制權的規定。

管理層及員工持股平台

為表彰我們的管理層及員工等作出的貢獻，並激勵其進一步推動我們的發展，我們在中國成立瑞創、衡瑞及振瑞作為我們的管理層及員工持股平台。

瑞創

瑞創為一家於2004年12月30日在中國成立的有限責任公司，於2008年轉制為一家股份有限公司，截至最後實際可行日期持有本公司11.51%的股權。

瑞創主要是奇瑞控股及本公司管理層持股平台。除尹董事長持有瑞創30%以上的股份外，並無其他股東直接或間接（通過其各自聯繫人）持有瑞創5%或以上的股份。

衡瑞及振瑞

衡瑞及振瑞均為於2024年2月26日在中國成立的有限合夥企業，於截至最後實際可行日期各自持有本公司3.37%的股權。

衡瑞及振瑞為本公司員工持股平台，其激勵對象主要為中層員工。其普通合夥人為蕪湖永瑞企業管理諮詢有限公司（「永瑞」），由尹董事長、張國忠先生（執行董事兼常務副總裁）、高新華博士及張貴兵先生（均為執行副總裁）分別擁有52%、16%、16%及16%。概無有限合夥人直接或間接（透過其各自聯繫人）於衡瑞或振瑞持有30%或以上的合夥權益。

歷史、發展及公司架構

於2024年3月29日，衡瑞及振瑞應貸款銀行要求與奇瑞控股訂立表決協議（「**原表決協議**」），以申請銀行貸款支付認購股份之代價（有關認購的詳情，請參閱「一 公司發展」於2024年成立管理層及員工持股平台）。根據原表決協議，衡瑞及振瑞在本公司董事會會議及股東會上提出任何提案及進行表決前，應與奇瑞控股保持一致並達成共識；若未能達成共識，則以奇瑞控股的意見為準。除主要約束衡瑞及振瑞與奇瑞控股一致表決外，原表決協議並未對奇瑞控股及其股東產生任何相應責任。鑒於原表決協議為當時股東之間的安排，故訂立原表決協議毋須經過本公司的公司程序及內部控制。由於奇瑞控股因下沉而不再持有本公司任何股份，故原表決協議已於2025年1月20日終止。於2025年2月17日，衡瑞及振瑞與瑞創訂立新表決協議（「**新表決協議**」），期限自協議訂立之日起至[**編纂**]後36個月內。根據新表決協議，各方在本公司董事會會議及股東會上提出任何提案及進行表決前，應保持一致並達成共識；若無法達成共識，則以瑞創之意見為準。

於最後實際可行日期，三個管理層及員工持股平台持有的所有股份已全部授予激勵對象，並已歸屬。

[**編纂**]前投資

1. [**編纂**]前投資的主要條款

本公司已透過增資及股權轉讓完成數輪[**編纂**]前投資。下表概述本公司[**編纂**]前投資的主要條款：

投資者	已註冊資本款項或 已收購／認購的 股份數目 (視情況而定)	已付代價款項	每股成本	[編纂]折讓 ⁽¹⁾	結算日期
<i>日期為2007年12月27日的增資協議</i>					
上海同華動力創業投資中心 (有限合夥) (「 同華創業 」) ⁽²⁾	人民幣 61,473,684元	人民幣 113,050,104.88元	人民幣1.84元	[編纂]	2007年12月27日

歷史、發展及公司架構

投資者	已註冊資本款項或 已收購／認購的 股份數目 (視情況而定)	已付代價款項	每股成本	[編纂]折讓 ⁽¹⁾	結算日期
上海湖山投資中心(有限合夥) (「湖山投資」) ⁽³⁾	人民幣 61,473,684 元	人民幣 113,050,104.88 元	人民幣1.84 元	[編纂]	2007年12月27日
(註：代價以本公司於2006年12月31日的評估資產淨值人民幣3,537,449,400元為基準)					
<i>日期為2009年3月23日的股份認購及轉讓協議</i>					
渤海產業投資基金管理有限公司 (「渤海產業投資」) ⁽⁴⁾	認購： 141,169,993 股股份	人民幣 423,509,979 元	人民幣3.00 元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 25,490,007 股股份	人民幣 76,470,021 元			
天津鼎暉股權投資一期基金(有限合夥) (「鼎暉一期」) ⁽⁴⁾	認購： 88,093,599 股股份	人民幣 264,280,798 元	人民幣3.00 元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 15,906,401 股股份	人民幣 47,719,202 元			
中國華融資產管理股份有限公司 (「中國華融」) ⁽⁴⁾	認購： 70,728,996 股股份	人民幣 212,186,988 元	人民幣3.00 元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 12,771,004 股股份	人民幣 38,313,013 元			
北京市中科房山創業投資基金 有限責任公司(「北京中科」) ⁽⁴⁾	認購： 56,474,774 股股份	人民幣 169,424,321 元	人民幣3.00 元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 10,197,226 股股份	人民幣 30,591,679 元			

歷史、發展及公司架構

投資者	已註冊資本款項或 已收購／認購的 股份數目 (視情況而定)	已付代價款項	每股成本	[編纂]折讓 ⁽¹⁾	結算日期
張家港中科匯鑫創業投資有限 責任公司(「 中科匯鑫 」) ⁽⁴⁾	認購： 28,237,387股股份	人民幣 84,712,161元	人民幣3.00元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 5,098,613股股份	人民幣 15,295,839元			
上海科實股權投資有限公司 (「 上海科實 」) ⁽⁴⁾	認購： 28,237,387股股份	人民幣 84,712,161元	人民幣3.00元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 5,098,613股股份	人民幣 15,295,839元			
江西中嘉投資有限公司 (「 中嘉投資 」) ⁽⁴⁾	認購： 28,237,387股股份	人民幣 84,712,161元	人民幣3.00元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 5,098,613股股份	人民幣 15,295,839元			
天津鼎暉元博股權投資基金 (有限合夥)(「 鼎暉元博 」) ⁽⁴⁾	認購： 24,844,089股股份	人民幣 74,532,267元	人民幣3.00元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 4,485,911股股份	人民幣 13,457,733元			
融德資產管理有限公司(「 融德 」) ⁽⁴⁾	認購： 13,976,388股股份	人民幣 41,929,165元	人民幣3.00元	[編纂]	2009年3月30日
	股份轉讓： 2,523,612股股份	人民幣 7,570,835元			

(註：代價按照本公司於2008年6月30日的評估資產淨值每股人民幣2.3600元釐定)

日期為2009年8月26日的股份認購協議

大連汽車	100,000,000股	人民幣	人民幣13.00元	[編纂]	2009年9月14日
	股份	1,300,000,000元			

歷史、發展及公司架構

投資者	已註冊資本款項或 已收購／認購的 股份數目 (視情況而定)	已付代價款項	每股成本	[編纂]折讓 ⁽¹⁾	結算日期
<i>日期為2009年11月6日的股份認購協議</i>					
開封投資 ⁽⁵⁾	100,000,000股	人民幣	人民幣13.00元	[編纂]	2009年12月28日
	股份	1,300,000,000元			
<i>日期為2010年5月26日、2011年12月30日及2012年12月27日的股份認購協議及日期為2012年12月31日的股份轉讓協議</i>					
常熟港建 ⁽⁶⁾	295,000,000股	人民幣	人民幣20.00元	[編纂]	2013年12月26日
	股份	5,900,000,000元			
(註：上述代價乃經考慮各種因素(包括雙方的產業投資合作情況，以及本公司的過往營運表現、行業排名、投資時機及業務前景)後釐定)					
<i>日期為2016年2月2日的增資協議</i>					
興業奇瑞常熟汽車產業研發基金	336,900,000股	人民幣	人民幣4.60元	[編纂]	2016年2月4日
(有限合夥) (「興業基金」) ⁽⁷⁾	股份	1,550,000,000元			
(註：代價以本公司於2014年12月31日的評估資產淨值每股人民幣4.5631元為基準釐定)					
<i>日期為2019年12月3日的增資協議</i>					
青島五道口 ⁽⁸⁾	1,012,931,633股	人民幣	人民幣6.78元	[編纂]	2019年12月13日
	股份	6,863,217,664元			
(註：代價按本公司於2018年12月31日的評估資產淨值每股人民幣6.7287元釐定)					

附註：

- (1) [編纂]的折讓乃基於假設[編纂]每股H股[編纂]港元(即指示性[編纂]範圍[編纂]港元至[編纂]港元的中位數)計算。
- (2) 同華創業不再為我們的股東。於2012年8月10日，同華創業按其有限合夥人孫翔先生、張偉先生及王挺先生(均為獨立第三方)於同華創業的合夥權益比例向彼等分配4,554,795股股份、4,554,795股股份及1,301,370股股份，為該等有限合夥人退出同華創業的代價。

同華控股有限公司(「同華控股」)根據於2018年7月的委託貸款協議欠奇瑞銷售貸款本金及利息、根據於2016年3月的投資合夥協議欠奇瑞控股投資本金及回報及根據於2018年2月的貸款協議欠奇瑞控股貸款利息(「債務」)。同華創業抵押(其中包括)合共69,589,040股股份作為抵押品，以確保償還約人民幣416百萬元的債務。由於同華控股未能償還債務，奇瑞銷售及奇瑞控股申請強制執行，蕪湖中級人民法院於2022年8月22日裁定同華創業應分配35,407,771股股份及34,181,269股股份予

歷史、發展及公司架構

奇瑞控股及奇瑞銷售以清償債務。由於奇瑞銷售作為本公司全資附屬公司不得持有任何股份，因此奇瑞銷售於2022年12月31日將34,181,269股股份轉讓予奇瑞控股，代價為每股人民幣5.9784元。該代價根據中華創業結欠奇瑞銷售的債務金額釐定，並於2023年1月15日全部結清。

於2024年3月26日，鑒於孫先生、張先生及王先生自身投資安排發生變動，彼等分別向鹽城祺瑞轉讓4,554,795股、4,554,795股及1,301,370股股份，代價為每股人民幣9.3239元，乃參考本公司的歷史財務表現及業務前景經公平磋商後釐定，並於2024年3月30日全部結清。轉讓完成後，孫先生、張先生及王先生不再為我們的股東。

- (3) 湖山投資不再為我們的股東。於2009年6月23日，湖山投資以每股人民幣3.00元的代價將80,000,000股股份轉讓予瑞創，從而退出其在本公司的投資。
- (4) 渤海產業投資、鼎暉一期、中國華融、北京中科、中科匯鑫、上海科寶、中嘉投資、鼎暉元博及融德（統稱「**2009年投資者**」）均不再為我們的股東。2009年投資者於2009年通過認購及瑞創轉讓股份對本公司進行投資，並於2011年至2017年通過向奇瑞控股轉讓股份的方式退出對本公司的投資。其中，(i)北京中科、中科匯鑫、上海科寶及中嘉投資於2011年12月以每股人民幣3.8568元的代價向奇瑞控股轉讓166,680,000股股份；(ii)中國華融於2012年10月以每股人民幣4.0749元的代價向奇瑞控股轉讓83,500,000股股份；(iii)渤海產業投資於2012年11月以每股人民幣4.1001元向奇瑞控股轉讓166,660,000股股份；(iv)鼎暉一期及鼎暉元博於2012年12月以每股人民幣4.1333元的代價向奇瑞控股轉讓44,443,334股股份，並於2017年1月以每股人民幣5.00元的代價向奇瑞控股轉讓餘下88,886,666股股份；及(v)融德於2013年4月以每股人民幣4.2403元的代價向奇瑞控股轉讓16,500,000股股份。上述代價按投資金額加息釐定。

新遠景成長（天津）股權投資有限合夥（有限合夥）（「**新遠景**」，前稱新天域成長（天津）股權投資有限合夥（有限合夥））不再為我們的股東。2009年5月12日，新遠景通過以每股人民幣3.00元的代價自瑞創受讓27,500,000股股份投資於本公司，並於2010年10月以每股人民幣6.20元的代價向貴陽同盛轉讓9,300,000股股份以及於2013年4月以每股人民幣4.1622元的代價向奇瑞控股轉讓餘下18,200,000股股份，從而退出其於本公司的投資。

- (5) 於2024年9月13日，由於內部安排，開封投資以每股人民幣13.00元的代價向開封交建轉讓27,000,000股股份。該代價根據投資成本釐定，並於2024年9月14日全部結清。
- (6) 於2023年5月31日，由於內部安排，常熟港建成立常熟經開，出資100,000,000股股份（賬面值人民幣2,000,000,000元）。該代價根據投資成本釐定，並於2023年7月3日全部結清。
- (7) 興業基金不再為我們的股東。興業基金的普通合夥人持有興業基金0.0004%合夥權益，為上海興晟股權投資管理有限公司，該公司最終由興業銀行股份有限公司（其A股股份於上海證券交易所上市，股份代號為601166）及中遠海運發展股份有限公司（於上海證券交易所（股份代號：601866）及聯交所（股份代號：2866）雙重上市）分別擁有90%及10%。於2022年8月，由於自身的投資安排發生變動，興業基金以每股人民幣4.3218元的代價向奇瑞控股轉讓336,900,000股股份，從而退出其於本公司的投資。該代價根據本公司於2021年12月31日的資產賬面淨值每股人民幣4.3218元為基準釐定，並於2022年8月31日全部結清。
- (8) 於2022年2月11日，為實現投資的資本收益，青島五道口分別將430,522,152股股份、262,441,165股股份及212,603,532股股份轉讓予立訊、青島鑫誠及蕪湖金斯曼，每股代價為人民幣8.4144元，乃根據投資金額加息釐定，並於2022年11月7日全部結清。

歷史、發展及公司架構

於2024年3月27日，由於自身的投資安排發生變動，青島鑫誠按珠海尚順、青島城投、青島火眼及蕪湖金斯曼於青島鑫誠的合夥權益比例向彼等分配57,215,218股、53,150,883股、41,457,689股及38,268,636股股份（即總資本承擔人民幣4,439,135,770.80元），作為該等有限合夥人於青島鑫誠退出的代價。於2024年11月8日，分配予蕪湖金斯曼及青島火眼的股份已根據彼等各自的實繳資本修訂為42,037,517股股份及37,688,808股股份。

蕪湖金斯曼不再為我們的股東。由於自身的投資安排發生變動，(i)於2022年11月29日，蕪湖金斯曼向寧波問鼎轉讓80,677,727股股份，代價為每股人民幣8.9324元，乃參考投資金額加息釐定，並於2022年12月9日全部結清；(ii)於2024年3月30日，蕪湖金斯曼按國軒高科於蕪湖金斯曼的合夥權益比例向國軒高科分配42,393,104股股份，作為國軒高科於蕪湖金斯曼退出的代價；(iii)於2024年3月30日，蕪湖金斯曼將餘下127,801,337股股份轉讓予奇瑞控股，代價為每股人民幣8.93元，乃參考投資金額加息釐定並於2024年3月30日全部結清；及(iv)於2024年11月9日，蕪湖金斯曼將青島鑫誠增配的3,768,881股股份轉讓給奇瑞控股，代價為每股人民幣10.75元，乃參考投資金額加息釐定並於2024年11月10日全部結清。

2. 所得款項用途

我們將[編纂]前投資所得款項用於研發投資和擴大生產。於最後實際可行日期，[編纂]前投資所得款項淨額已獲悉數動用。

3. 戰略利益

於[編纂]前投資時，董事認為本集團可受惠於[編纂]前投資為本集團提供的額外資金、行業洞察力、有關業務擴張及策略方向的建議、[編纂]前投資者為本公司帶來的上游及下游資源，以及[編纂]前投資者的知識及經驗。彼等的投資亦彰顯投資人對本集團營運的信心，是對本集團表現、實力和前景的認可。

4. 有關[編纂]前投資者資料

(1) 立訊

立訊為非執行董事王來春女士家族成員的控股公司。王來春女士的胞妹王來嬌女士及王來春女士的胞弟王來喜先生各自持有立訊50%的股權。

歷史、發展及公司架構

(2) 青島五道口

青島五道口是一家於2019年8月22日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。青島五道口的普通合夥人為青島興瑞智城新能源汽車產業有限公司（「**青島興瑞**」），持有青島五道口0.99%的合夥權益。青島興瑞由北京水木新創股權投資中心（有限合夥）（「**北京水木**」）及青島城鑫股權投資有限公司（「**青島城鑫**」）擁有51%及49%。持有北京水木0.33%合夥權益的普通合夥人由獨立第三方毛健先生擁有99%，持有北京水木98.67%合夥權益的有限合夥人為毛健先生。青島城鑫由青島市人民政府國有資產監督管理委員會（「**青島國資委**」）和青島市即墨區國有資產運營服務中心（「**即墨國有資產運營服務中心**」）分別最終擁有46%和54%。

青島五道口的有限合夥人包括濟南佳鼎投資合夥企業（有限合夥）（「**濟南佳鼎**」）及濟南暢贏金安投資合夥企業（有限合夥）（「**濟南暢贏**」），各自於青島五道口持有49.51%的合夥權益。濟南佳鼎的普通合夥人及有限合夥人各自最終由青島國資委及即墨國有資產運營服務中心擁有46%及54%。持有0.01%合夥權益的濟南暢贏普通合夥人最終由獨立第三方巴震先生及即墨國有資產運營服務中心控制37.64%及35%。濟南暢贏的有限合夥人（持有濟南暢贏99.99%的合夥權益）由即墨國有資產運營服務中心全資擁有。

(3) 常熟港建

常熟港建是一家於2007年8月13日在中國成立的有限責任公司，主要從事港口經營，由常熟經濟技術開發區管理委員會全資擁有。

(4) 寧波問鼎

寧波問鼎是一家於2017年4月6日在中國成立的有限責任公司，主要從事實業投資、投資管理及諮詢，由寧德時代新能源科技股份有限公司（於深圳證券交易所（股份代號：300750）及聯交所（股份代號：3750）雙重上市）全資擁有。

歷史、發展及公司架構

(5) 青島鑫誠

青島鑫誠是一家於2022年2月11日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。青島鑫誠的普通合夥人為青島鑫誠海順企業管理有限公司（「**鑫誠海順**」），於青島鑫誠持有0.0059%的合夥權益。鑫誠海順由珠海厚疆諮詢服務有限責任公司擁有52.83%，而珠海厚疆諮詢服務有限責任公司由謝永元先生及姜波先生分別擁有60%及40%，彼等均為獨立第三方；由青島城鑫擁有35.00%，而青島城鑫由青島國資委及即墨國有資產運營服務中心擁有46%及54%；及由青島即墨創智投資發展有限公司擁有12.17%，該公司由即墨國有資產運營服務中心全資擁有。

青島鑫誠的有限合夥人包括青島城投（由青島國資委全資擁有）及青島即墨科技控股有限公司（由即墨國有資產運營服務中心全資擁有），分別於青島鑫誠持有66.11%及21.64%的合夥權益。概無其他有限合夥人持有青島鑫誠30%或以上的合夥權益。

(6) 珠海尚順

珠海尚順為一家於2024年3月11日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。珠海尚順的普通合夥人為西藏錦坤企業管理有限公司（「**西藏錦坤**」），於珠海尚順持有0.0006%的合夥權益。西藏錦坤分別由牛奎光先生、李建光先生及王靜波先生（彼等均為獨立第三方）擁有34%、33.30%及32.70%。概無有限合夥人最終持有珠海尚順30%或以上的合夥權益。

(7) 青島城投

青島城投是一家於2016年7月21日在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資，由青島國資委全資擁有。

(8) 大連汽車

大連汽車是一家於2009年8月18日在中國成立的有限責任公司，主要從事投資控股，由大連市金普新區人民政府國有資產監督管理局全資擁有。

歷史、發展及公司架構

(9) 常熟經開

常熟經開為一家於2023年6月8日在中國成立的有限責任公司，主要從事科技推廣和應用服務業，由常熟市財政局（常熟市政府國有資產監督管理辦公室）全資擁有。

(10) 國軒高科

國軒高科為一家於2006年5月9日在中國成立的有限責任公司，主要從事磷酸鐵鋰材料及電芯、三元材料及電芯、動力電池組、儲能電池組及電池管理系統等，由國軒高科股份有限公司（其A股於深圳證券交易所上市，股份代號為002074）全資擁有。

(11) 青島火眼

青島火眼為一家於2024年1月16日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。青島火眼的普通合夥人為上海火眼貝愛私募基金管理有限公司（「火眼貝愛」），於青島火眼持有11.52%的合夥權益。火眼貝愛分別由王愛龍先生、張耀坤先生及孫小平先生（彼等均為獨立第三方）最終擁有51%、24.99%及24.01%。

青島火眼的有限合夥人包括華達汽車科技股份有限公司（其A股於上海證券交易所上市，股份代號為603358），持有青島火眼30.51%的合夥權益。概無其他有限合夥人持有青島火眼30%或以上的合夥權益。

(12) 開封投資

開封投資為一家於2009年2月19日在中國成立的有限責任公司，主要從事股權投資，由開封市人民政府國有資產監督管理委員會及開封市城鄉一體化示範區管理委員會分別持有其85%及15%權益。

(13) 開封交建

開封交建為一家於2014年6月3日在中國成立的有限責任公司，主要從事綜合建、收費公路運營管理和交通產業投資，由開封市財政局全資擁有。

歷史、發展及公司架構

(14) 鹽城祺瑞

鹽城祺瑞為一家於2024年3月14日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。鹽城祺瑞的普通合夥人為招商致遠資本投資有限公司，該公司為招商證券股份有限公司（於上海證券交易所（股份代號：600999）及聯交所（股份代號：06099）雙重上市）的全資附屬公司，於鹽城祺瑞持有0.103%的合夥權益。概無有限合夥人最終持有鹽城祺瑞30%或以上的合夥權益。

(15) 貴陽同盛

貴陽同盛為於2010年9月19日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資。貴陽同盛的普通合夥人為獨立第三方郭京軍先生，於貴陽同盛持有10%的合夥權益。貴陽同盛的有限合夥人為獨立第三方王季文先生，於貴陽同盛持有90%的合夥權益。

據董事所深知，除立訊外，其他[編纂]前投資者均為獨立第三方。

5. [編纂]前投資者的特殊權利

本公司已授予若干[編纂]前投資者相關之若干特別權利，包括但不限於董事提名權及其他提名權、否決權、轉讓限制、知情權、優先選擇權及排他權，且並無更優惠之條款。根據新上市申請人指南第4.2章所載的指引，所有特殊權利將於本公司與[編纂]前投資者協定的[編纂]時間終止。2025年4月3日，為保持本公司管理層的穩定性，本公司的現有股東簽訂了股東協議，據此各股東同意在本公司[編纂]後涉及董事選舉時，在股東大會上投票支持瑞創提名的兩名董事候選人，以確保瑞創的董事席位。前述股東協議不受新上市申請人指南第4.2章所載的指引所規限。

6. 公眾持股量

於[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使）及內資非上市股份轉換為H股後，[編纂]股內資非上市股份將轉換為H股並在聯交所[編纂]，而截至最後實際可行日期我們的股東持有的餘下[編纂]股非上市股份（包括[編纂]股境外非上市股份及[編纂]股內資非上市股份）將不會被視為公眾持股量的一部分，因為該等股份為非上市股份，於[編纂]完成後將不會轉換為H股及在聯交所[編纂]。

歷史、發展及公司架構

在將轉換為H股的[編纂]股內資非上市股份中，若干股東持有的[編纂]股H股將計入公眾持股量。內資非上市股份轉換為H股的詳情載列如下：

股東	截至最後實際可行日期		[編纂]完成及內資非上市股份轉換後 (假設[編纂]未獲行使)		
	截至最後實際 可行日期的 非上市股份數目	非上市股份 佔本公司 總股本的 概約百分比	將轉換為 H股的內資 非上市股份數目	轉換的H股佔 本公司總股本的 概約百分比	轉換的H股 是否計入 公眾持股量
燕湖投資控股	1,157,771,424	21.17	[編纂]	[編纂]	否
立訊	920,426,548	16.83	[編纂]	[編纂]	—
瑞創	629,670,207	11.51	[編纂]	[編纂]	否
安徽信用擔保	545,513,600	9.97	[編纂]	[編纂]	否
安徽投資控股	284,224,000	5.20	[編纂]	[編纂]	否
青島五道口	229,538,473	4.20	[編纂]	[編纂]	是
常熟港建	195,000,000	3.57	[編纂]	[編纂]	—
衡瑞	184,292,800	3.37	[編纂]	[編纂]	否
振瑞	184,292,800	3.37	[編纂]	[編纂]	否
寧波問鼎	172,483,393	3.15	[編纂]	[編纂]	是
青島鑫誠	154,676,594	2.83	[編纂]	[編纂]	是
珠海尚順	122,322,174	2.24	[編纂]	[編纂]	是
青島城投	113,632,908	2.08	[編纂]	[編纂]	是
大連汽車	100,000,000	1.83	[編纂]	[編纂]	是
常熟經開	100,000,000	1.83	[編纂]	[編纂]	—
國軒高科	90,634,090	1.66	[編纂]	[編纂]	是
燕湖經開區建投	85,065,600	1.56	[編纂]	[編纂]	否
青島火眼	80,576,062	1.47	[編纂]	[編纂]	是
開封投資	73,000,000	1.33	[編纂]	[編纂]	—
開封交建	27,000,000	0.49	[編纂]	[編纂]	是
鹽城祺瑞	10,410,960	0.19	[編纂]	[編纂]	是
貴陽同盛	9,300,000	0.17	[編纂]	[編纂]	是

就董事所深知，於[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後，假設[編纂]未獲行使及根據[編纂]將發行的[編纂]股H股由公眾人士持有，則合共[編纂]股H股（佔本公司總股本約[編纂]%）將計入公眾持股量，高於上市規則第8.08(1)條（經第19A.13A條

歷史、發展及公司架構

修訂及取代)所訂明須由公眾持有[編纂]%H股的佔比及預期市值達[編纂]港元的規定(按每股H股的最低[編纂][編纂]港元計算)。因此，本公司將能夠符合上市規則第8.08條(經上市規則第19A.13A條修訂及取代)的最低公眾持股量規定。

7. 禁售期

根據中國公司法，在[編纂]後12個月內，現有股東(包括[編纂]前投資者)不得出售其持有的任何股份。此外，燕湖投資控股、瑞創、衡瑞和振瑞各自承諾其持有的股份自[編纂]起5年內不進行轉讓，也不由本公司回購該部分股份。

8. 自由流通量

上市規則第19A.13C條規定，如新申請人為在上市時並無其他上市股份的中國發行人，這通常指尋求上市的部分H股在上市時由公眾持有且不受任何出售限制(無論根據合約、上市規則、適用法律或其他規定)，必須：(a)相當於上市時H股所屬類別已發行股份總數的至少10%(不包括庫存股份)，而上市時的預期市值不低於5,000萬港元；或(b)上市時的預期市值不少於6億港元。

本公司將符合上市規則第8.08A條(經第19A.13C條修訂及取代)的自由流通量規定。

9. 聯席保薦人確認

基於(i)[編纂]前投資的代價已於首次向聯交所遞交[編纂]日期前超過28個整日不可撤銷地結算；及(ii)如上文「[編纂]前投資者的特殊權利」所披露，授予[編纂]前投資者的特別權利將於[編纂]後終止，聯席保薦人確認[編纂]前投資符合新上市申請人指南第4.2章。

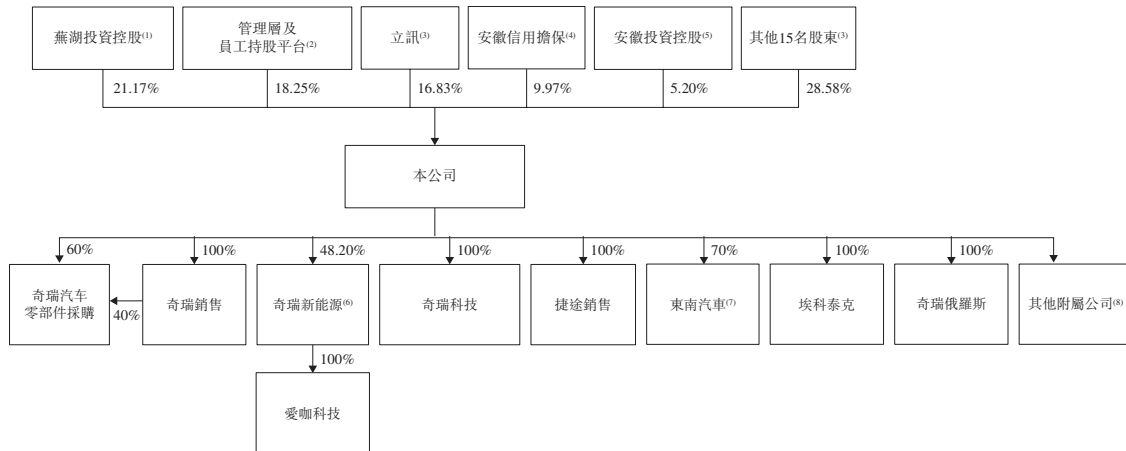
主要收購、出售及合併

於整個往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無進行任何我們認為對我們屬重大的收購、出售或合併的活動。

歷史、發展及公司架構

本公司股權架構

緊接[編纂]前的股權架構

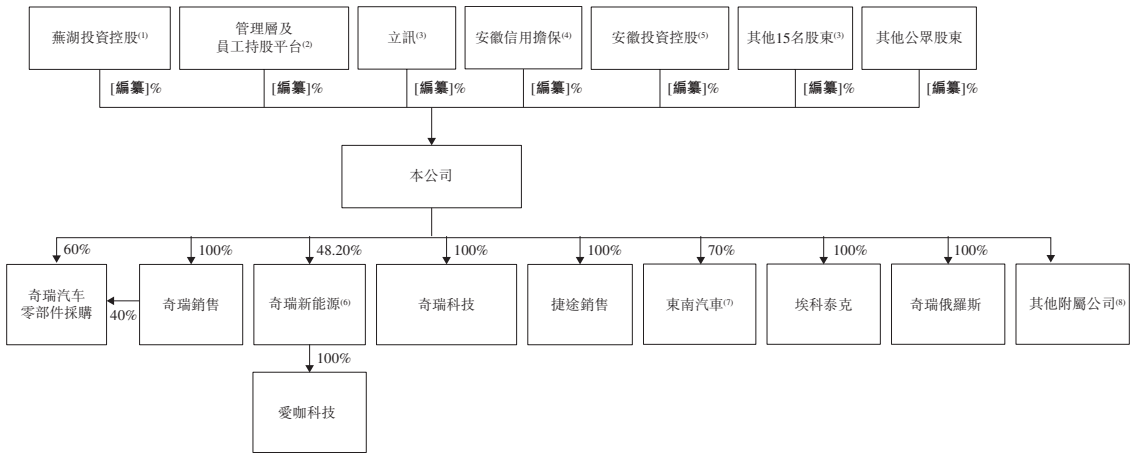


附註：

- (1) 蕪湖投資控股由蕪湖市國資委持股95.59%及安徽省財政廳持股4.41%。
- (2) 詳情請參閱「— 管理層及員工持股平台」。
- (3) 有關立訊、其他股東及其[編纂]後持股詳情，請參閱「— 有關[編纂]前投資者資料」和「— 公司發展」。
- (4) 安徽信用擔保由安徽省人民政府全資擁有。
- (5) 安徽投資控股由安徽省國資委全資擁有。
- (6) 奇瑞新能源由本公司及石家莊市人民政府國有資產監督管理委員會的全資附屬公司石家莊國有資本投資運營集團有限責任公司分別持有48.20%及13.16%的股權。奇瑞新能源的其他股東包括若干股東，即蕪湖投資控股、瑞創、立訊、安徽信用擔保、常熟港建、安徽投資控股、青島五道口、寧波問鼎、青島鑫誠、珠海尚順、青島城投、青島火眼、蕪湖經開區建投和國軒高科，各持有奇瑞新能源10%以下的股權。
- (7) 東南汽車由本公司、福建省人民政府國有資產監督管理委員會、閩侯縣國有資產服務中心及一名獨立第三方分別最終持有70%、22.02%、6.32%及1.66%的股權。
- (8) 於往績記錄期間末，我們的其他附屬公司包括107家在中國成立的附屬公司以及34家在海外成立的附屬公司。

歷史、發展及公司架構

緊隨[編纂]完成後的股權架構（假設[編纂]未獲行使）



附註(1)－(8)：請參閱「－緊接[編纂]前的股權架構」項下的相關附註。

業 務

概覽



我們是誰

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，滿足國內外市場用戶的不同及不斷變化的需求和喜好。

自1997年成立以來，我們始終堅持引領行業創新和深耕國際市場，為全球用戶提供高品質的乘用車。根據弗若斯特沙利文的資料，以2024年的全球乘用車銷量計算，我們是中國第二大自主品牌乘用車公司和全球第十一大乘用車公司。

業 務

下圖為我們的業務成就亮點：



附註：

- (1) 截至2024年12月31日止年度。
- (2) 根據弗若斯特沙利文的資料，以2024年的銷量（不包括中國企業從海外收購的品牌的銷量，僅用於比較中國自主品牌的銷量）計算（下同）。
- (3) 截至最後實際可行日期。
- (4) 根據同一資料來源，以2003年至2024年中國自主品牌的出口量（不包括中國企業從海外收購的品牌的出口量，僅用於比較中國自主品牌的出口量）計算（下同）。
- (5) 根據同一資料來源，以2024年的全球前二十大乘用車公司的銷量計算。
- (6) 以2023年至2024年的銷量計算。
- (7) 由2023年至2024年。

業 務

我們的業務和銷售業績

根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，我們是全球前二十大乘用車公司中唯一一家新能源汽車銷量、燃油車銷量、中國市場銷量及海外市場銷量較2023年均增長超過25.0%的乘用車公司。根據同一資料來源，於2024年，我們的乘用車銷量較2023年增長49.4%，增速位居全球前二十大乘用車公司之首。我們不斷推出受市場歡迎的車型。於2024年，我們有八款車型的平均月銷量超過10,000輛。迄今，我們在中國及海外市場取得成功：

- **國內市場。**憑藉領先業界的技術、多元化的產品組合、強大的品牌價值及龐大的銷售及分銷網絡，我們的業務規模及銷售收入實現迅速增長，市場份額不斷擴大。於2024年，我們在中國的乘用車銷量較2023年增長56.0%，而新能源汽車銷量較2023年增長277.3%。根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，我們的燃油車和新能源汽車於中國銷量的同比增速在中國前十大乘用車公司中均排名第一。我們相信，我們可持續依託高效安全的產品和前沿智能的科技創新能力支撐業績增長。
- **海外市場。**2001年，我們出口了第一輛汽車。自此之後歷經24年，截至最後實際可行日期，我們的乘用車已銷往100多個國家和地區，全球累計銷量超過1,300萬輛。憑藉先發優勢，我們以多樣化的品牌佈局、多層次的銷售網絡、強大的供應鏈部署、本地化的研發能力和良好的用戶口碑在海外市場取得成功。所有該等因素使我們的乘用車在海外市場廣受歡迎，並在全球燃油車市場下行中實現逆勢增長。根據弗若斯特沙利文的資料，自2003年以來，我們連續22年位居中國自主品牌乘用車公司乘用車出口量第一。此外，我們在多個主要乘用車市場的銷量中名列前茅。例如，根據同一資料來源，於2024年，我們分別在歐洲、南美和中東及北非地區銷量位列中國自主品牌乘用車公司第一，⁽¹⁾以及在北美及亞洲（中國除外）銷量位列中國自主品牌乘用車公司第二。

附註：

1 此排名不包括中國企業自國外收購的品牌的銷量，僅比較中國自主品牌在相關本地市場的銷量（下同）。

業 務

我們的品牌和產品



上圖展示了我們的五大品牌，即奇瑞、捷途、星途、iCAR和智界，以及其各自的價值理念。每個主要品牌都有獨特的定位、出行風格和審美認知，滿足不同客戶需求，並覆蓋各具顯著增長潛力的細分賽道。

奇瑞 — 打造大眾汽車品牌



作為我們的主品牌，奇瑞面向大眾和家庭用戶，打造安全舒適、質量過硬的一線品牌。根據弗若斯特沙利文的資料，奇瑞是中國最早突破百萬輛銷量的自主乘用車品牌。截至最後實際可行日期，我們已累計銷售超過1,000萬輛奇瑞品牌汽車。

- 奇瑞品牌包括瑞虎、艾瑞澤及風雲等核心序列和主要面向海外市場的OMODA及JAECOO品牌。主要車型包括瑞虎8、瑞虎7、瑞虎5x、艾瑞澤8、OMODA 5和風雲T9，而其中前五款車型於2024年平均月銷量超過10,000輛及風雲T9於同年的銷量亦錄得強勁增長。尤其是，根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，瑞虎8在全球及中國燃油車市場，中國自主品牌乘用車公司中銷量分別排名第一及第三。

業 務

- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出813.1千輛、1,141.2千輛及1,523.3千輛奇瑞品牌汽車，複合年增長率為36.9%。於截至2025年3月31日止三個月，我們售出了358.7千輛奇瑞品牌汽車。

捷途 — 打造越野旅行汽車品牌



捷途面向熱衷於家庭旅行及戶外越野等用戶群體。捷途品牌自2018年首款車型推出至2024年1月，快速達成100萬輛銷量的里程碑。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，捷途X70銷量在全球所有B級SUV車型中排名第四。
- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出164.7千輛、285.3千輛及533.7千輛捷途品牌汽車，複合年增長率為80.0%。於截至2025年3月31日止三個月，我們售出了148.0千輛捷途品牌汽車。

星途 — 打造科技豪華的汽車品牌



星途面向追求性能、沉穩雅致的用戶群體，為用戶帶來暢享精緻的出行體驗。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，星途品牌主力車型星紀元ET (增程式電動汽車版) 搭載了首款獲得中國汽車技術研究中心(CATARC)「Premium Drive高品質增程」技術驗證的增程動力系統。
- 於2022年、2023年及2024年，我們分別售出47.1千輛、109.5千輛及135.8千輛星途品牌汽車，複合年增長率為69.7%。於2024年，根據同一資料來源，星途品牌汽車的出口量在中國自主高端品牌中排名第一。於截至2025年3月31日止三個月，我們售出了22.0千輛星途品牌汽車。

業 務

iCAR – 打造最懂年輕人的汽車品牌



iCAR面向熱衷科技和崇尚自由的Z世代客戶，為用戶帶來前沿智趣的出行體驗。

- 根據弗若斯特沙利文的資料，於2024年，iCAR 03在中國A級純電SUV中銷量排名第五。我們於2024年12月推出iCAR V23。根據同一資料來源，2025年1月，iCAR V23在中國純電SUV銷量中排名第七。
- 於2024年，iCAR品牌汽車的銷量為64.5千輛，根據弗若斯特沙利文的資料，在中國自主品牌A級純電SUV銷量中排名第四。自iCAR 03 (iCAR旗下首款車型) 在2023年底預售上線以來，我們於2023年售出約1千輛iCAR品牌汽車。於截至2025年3月31日止三個月，我們售出了18.4千輛iCAR品牌汽車。

智界 – 打造卓越智能的新能源汽車品牌



智界面向追求智能化、高性能與創新性的用戶群體，為用戶帶來創新引領和科技出行的智能駕駛體驗。

- 截至最後實際可行日期，我們已推出兩款智界品牌車型，即智能轎車S7及智能轎跑SUV R7。根據弗若斯特沙利文的資料，R7於2025年1月在中國市場純電中大型SUV銷量中排名第一。
- 於2024年及截至2025年3月31日止三個月，我們售出38.5千輛及33.0千輛智界品牌汽車。

業 務

我們的ESG舉措

我們秉持「In somewhere, For somewhere」理念，致力於為全球用戶提供綠色產品，為社會貢獻持續發展的價值。

- **可持續發展**。我們全面啟動全價值鏈降碳管理。於2024年，我們的能源消耗中可再生能源佔比17%，較2023年提升9.4個百分點。同年，我們的電力使用總量中可再生電力佔比約30%，較2023年提升15.3個百分點。
- **綠色運營**。我們有五座中國生產工廠獲得國家級「綠色工廠」認證。2024年，我們發佈了十款全新車型，其中九款為新能源車型，以持續提升新能源汽車在我們產品矩陣中的比例。

我們的ESG發展理念獲得了廣泛認可。我們入選《財富》發佈的「2024年中國ESG影響力榜」，還獲評工信部「綠色供應鏈管理企業」，並於2024年獲得中國汽車工業協會授予的「可持續發展實踐優秀案例」。

我們的競爭優勢

我們認為，我們的成功有賴於以下競爭優勢：

卓越的產品及多樣化的品牌矩陣，持續實現品牌向上攀升

我們相信產品力是品牌價值的關鍵。經過多年傳承和積澱，我們亦擁有全面的體系化能力和深厚的技術專長，為打造產品實力奠定了堅實的基礎。我們依託於持續創新的技術及不斷提升的產品品質和服務水平，為全球用戶提供安全、可靠和卓越的駕乘體驗。我們的產品在國內外享有廣泛的市場認可和信賴，從而使我們的品牌形象深入人心。我們的產品滿意度在中國自主品牌乘用車公司中處於領先地位。根據全球消費者洞察和市場研究公司君迪的排名，在2023年和2024年中國新車質量研究中，奇瑞品牌連續兩年位居中國自主乘用車品牌第一，2024年中國汽車產品魅力指數研究及2024年中國銷售服務滿意度研究中，奇瑞品牌也位居中國自主乘用車品牌第一。此外，我們的多款暢銷車型獲得《中國汽車風雲盛典》重量級獎項，2023年，瑞虎9、星紀元ES分獲年度最佳SUV與年度最佳轎車稱號，2024年，星紀元ET榮膺年度風雲車，風雲T9、iCAR V23分獲年度動力汽車與設計汽車稱號。根據弗若斯特沙利文的資料，

業 務

2024年按銷量計，我們是中國第二大自主品牌乘用車公司及全球第十一大乘用車公司。此外，根據同一資料來源，2024年相較於2023年，我們在全球前二十大乘用車公司中實現最快銷量增速。

我們五大品牌擁有鮮明的市場定位與特色。我們將市場洞察及多樣化的客戶需求融入產品定義、設計和開發中。該舉措使得我們能夠推出受歡迎的車型，推動銷量增長，捕捉細分市場的顯著增長潛力。2024年，共有八款車型的平均月銷量超過10,000台，分別為瑞虎8、瑞虎7、捷途旅行者、瑞虎5X、捷途X70、艾瑞澤8、OMODA 5及智界R7，覆蓋轎車及SUV。其中，瑞虎8及瑞虎7在同年均錄得超過20,000台的月均銷量。2024年9月，我們推出了智能轎跑SUV智界R7，一經推出就受到市場歡迎。根據弗若斯特沙利文的資料，R7於2024年12月的交付量超過15,000台，成為該月中國售價超過人民幣250,000元的最暢銷中國自主品牌純電SUV車型。根據同一資料來源，2025年1月，R7在中國市場純電中大型SUV中銷量排名第一。

我們積極擁抱全球汽車業向新能源轉型帶來的行業機遇。憑藉強大的技術研發與產品開發能力，快速推出高端新能源品牌及車型，進一步提升了品牌價值。自2023年以來，我們已成功推出iCAR品牌和智界品牌；星途品牌下的高端產品序列星紀元；奇瑞品牌和捷途品牌下的兩款新能源汽車產品序列——風雲和山海。以上各品牌和序列涵蓋了從A級至C級車型，以及包括純電動汽車、插電式混合動力汽車和增程式電動汽車在內的多種動力類型，完成新能源品牌矩陣向高端拓展。我們推出的高端新能源車型快速搶佔市場心智。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的新能源汽車銷量2024年相較於2023年增長267.4%，在全球前二十大乘用車公司中排名第一。

憑藉不斷擴大的品牌組合、技術先進及性能卓越的多樣化產品序列，我們的產品矩陣持續完善，在乘用車行業競爭加劇的情況下，能夠實現更高的產品定價。我們乘用車的平均售價穩步增長，2022年至2024年增加33.5%。於同期，國內、國外乘用車平均銷售單價增長率分別為37.0%及19.4%，奇瑞及捷途兩大品牌平均銷售單價增長率分別為30.9%及39.5%。

業 務

強大的研發能力支撐全面技術專業知識，實現未來技術突破

我們堅持「技術立企」的發展理念。技術創新是我們業務增長的核心。依託我們的多層次、全方位的研發體系、在整車架構、動力系統、智能化等方面的行業領先技術優勢以及前瞻性的研究，我們能夠迅速開發和推出行業領先的產品，滿足中國和海外市場客戶的多樣化需求。

全面的研發體系及強大的研發能力。我們多層次、全覆蓋的研發體系包括(i)開陽創新開放聯合體，旨在促進整個產業價值鏈的前沿創新，並推廣科學突破的商業化，(ii)瑤光實驗室(我們的核心技術研發平台)，以及(iii)我們分佈在中國、歐洲、南美及北美以及東南亞的研發中心。我們的研發體系涵蓋基礎和跨學科研究、核心技術和創新功能以及汽車量產。此全面的研發體系是我們橫跨三個階段技術發展策略的支柱：「量產一代、開發一代、預研一代」，持續推動我們的技術創新。我們的技術和產品屢獲殊榮。例如，我們曾獲得國家科學技術進步獎一等獎及二等獎和中國汽車工業科學技術進步獎一等獎。我們亦參與多項國家重點研發計劃。截至2025年3月31日，我們擁有超過14,400名專業研發人員，佔非生產員工數量逾50%。截至2025年3月31日，我們已取得超過13,900項專利，其中包括4,400多項發明專利。

廣覆蓋和高沿用的汽車平台。我們的主要汽車平台，即T1X、T2X及E0X，具有廣覆蓋性和高沿用性。我們致力於開發及製造具有高安全性、寬敞內部設計、低能耗以及舒適駕駛體驗的底盤。根據弗若斯特沙利文的資料，基於符合國際標準的整車安全開發體系，我們有16款車型在海內外累計25次獲得了「五星安全」認證，位居行業前列；我們的星紀元ES是國內首批獲得中汽中心NESTA六維電安全認證的車型。我們的汽車平台架構能夠涵蓋不同定位、尺寸和動力形式的車型。此外，我們利用平台化開發體系，在同一平台開發的不同車型上使用標準汽車組件及零部件，實現規模效應和成本效益，從而減少研發投入，縮短開發週期。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，在同一汽車平台上開發的車型中同類動力系統零部件的標準率達到80%以上，領先同業。此外，基於我們T1X、T2X及E0X平台的新車型開發週期可達到18個月之內。我們的多款汽車車身和底盤被中國汽車技術研究中心評為「中國十佳」。此外，我們星紀

業 務

元ET的智能底盤榮獲「2024中國十佳底盤」和「最佳智能獎」雙項大獎，且我們已向多家海外整車廠就自主平台架構進行技術授權，彰顯我們自有優勢技術向海外知名整車廠輸出賦能的榜樣。

行業領先的動力系統。我們堅持「油電並舉」技術戰略，實現了燃油車和新能源汽車車型的技術協同發展。根據弗若斯特沙利文的資料，1999年，我們開發了中國第一台國產乘用車專用發動機。根據同一資料來源，我們的ACTECO 1.6 TGDI和ACTECO 2.0 TGDI發動機是世界上最先進的發動機之一。我們自主研發的鯤鵬8AT變速箱是中國第一款擁有完整知識產權的8AT變速箱。我們的八款燃油發動機被中國汽車報社主辦的《汽車與運動》雜誌譽為「中國心」十佳。我們在內燃機技術領域多年累積的深厚實力，使我們能夠迅速實現新能源汽車混合動力系統的技術突破。根據弗若斯特沙利文的資料，我們的高性能混合動力發動機擁有領先業界的熱效率，我們的增程式電動汽車發動機油電轉換效率達到3.7度／升，名列行業前茅。根據同一資料來源，我們的電混DHT在純電模式下的最高機械效率亦可位列全球前列。依靠突出的技術性能，為此我們的混合動力發動機及電混DHT獲得了《汽車與運動》雜誌授予的「中國心」十佳稱號。

廣泛覆蓋的汽車智能解決方案。為推動新能源汽車智能技術邁上新台階，加快燃油車智能解決方案的普及，我們致力於為燃油車及新能源汽車用戶提供經濟實惠的智能化解決方案，從而使其享受輔助駕駛及智能座艙技術帶來的智能出行體驗。憑藉多模態、多網絡的通訊管理平台，我們的車載互聯智能座艙具備在近30個國家和地區搭建服務的能力。憑藉我們在中間件、應用層的自主開發以及我們特定領域自研的AI大模型，我們可提供交互流暢的、個性智慧的、功能全面的、覆蓋海內外市場的智能座艙系統及應用。此外，我們為汽車提供不同級別的輔助駕駛系統，根據弗若斯特沙利文的資料，我們在輔助駕駛技術能力方面躋身中國自主品牌乘用車公司前列。我們致力於推動技術平權，為全球用戶提供卓越的高性價比輔助駕駛解決方案。於2023年，我們的車輛配備輔助駕駛系統（可為駕駛員提供轉向及制動／加速支持）的比例為43.8%，而根據弗若斯特沙利文的資料，全球平均比例為31.0%。根據同一資料來源，2024年，我們的比例進一步增加至49.6%，而全球平均比例為35.6%。

業 務

全球化能力最突出的中國乘用車企業，持續推動市場向海外拓展

我們長期致力於打造世界一流的全球化乘用車公司。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是最早將整車、散件組裝(KD)散件、發動機出口至國外的中國自主品牌乘用車公司之一。二十多年來，我們從一家汽車生產及出口企業，發展成為一家憑借技術、品牌和管理在海外取得成功的企業，成為一家貢獻當地、惠及全球的全球化汽車製造商。我們與西班牙老牌車企EV MOTORS合作在巴塞羅那經營生產工廠，使我們成為首家在歐洲生產整車的中國自主品牌公司。該巴塞羅那工廠於2024年12月下線首台EBRO S700汽車。得益於我們在全球化戰略上的成功，我們先後五次榮獲中國外文出版發行事業局頒發的中國「最佳海外形象企業20強」。在谷歌和凱度共同發佈的2024年中國全球化品牌50強榜單中，我們位列汽車品類榜首。

我們採用全球化策略，已在全球範圍建立研發、生產及銷售網絡，使得我們能夠把握海外市場的重大增長機遇。截至最後實際可行日期，我們已在德國、西班牙、巴西、墨西哥及馬來西亞設立研究機構，分別在歐洲、南美、北美及東南亞市場進行研發工作。依託全球規模的研發資源，我們具備將本地化開發與前沿研究相結合的研發能力。透過直接投資及與當地合作夥伴的合作，我們已在亞洲、歐洲、非洲及南美洲等海外市場擴大產能，為拓展海外市場提供高效率的生產及交貨支持。此外，我們憑藉在海外市場的先發優勢，建立了有效且廣泛的海外銷售網絡。根據弗若斯特沙利文的資料，截至2024年12月31日，我們擁有1,075家海外經銷商，排名中國自主品牌乘用車公司前列。

憑藉我們在本地化產品開發方面的深厚專業知識，我們可以提供符合客戶需求和偏好以及當地市場法規要求的定制化產品和服務。我們以平台化的製造能力，結合全球規模的營運佈局，推動了我們在全球多元化的消費群體、不同駕駛環境及法規要求中快速擴張。自成立以來，我們在全球銷售超過1,300萬輛乘用車，涵蓋100多個國家和地區。於往績記錄期間，我們將業務及銷售由新興市場拓展至主要乘用車市場。根據弗若斯特沙利文的資料，自2003年起，我們連續22年在中國自主品牌乘用車公司中乘用車出口量排名第一。根據弗若斯特沙利文的資料，按乘用車銷量計，2024年我們在歐洲、南美和中東及北非的銷量分別排名中國自主品牌乘用車公司第一，以及在北美和亞洲（中國除外）的銷量分別排名中國自主品牌乘用車公司第二。2024年，我們海外市場產生的收入佔我們總收入的37.4%。

業 務

協同創新的產業生態圈，賦能產業向高端聚焦

憑藉豐富的產業專業知識和對汽車出行技術趨勢的深刻洞察，我們秉持「核心自研，全棧可控」的發展理念。我們致力於整車技術、動力系統、智能化技術、核心系統與零部件的自主開發與創新，我們相信這是累積核心技術的關鍵。同時，我們採用與產業價值鏈中的生態系統合作夥伴協同創新的模式，與產業合作夥伴共享在全球汽車及科技產業中的技術積累和比較優勢。我們通過股權投資及戰略合作，與業務合作夥伴開展廣泛合作以共同打造具有可控全棧供給鏈的產業生態系統。截至目前，我們已投資了多家汽車底盤、車身模具等領域的企業。在汽車智能化和動力系統方面，我們與全球產業領導者建立了戰略合作關係，實現了供應鏈效率、高產品質量和共同技術創新。

我們相信，協同產業生態系統能為我們提供安全、靈活、高效的供應鏈，使我們能夠以高性價比打造高質高效的整車開發體系，支持我們在中國及海外市場的多品牌佈局和多元化產品組合。這也使我們能夠在競爭激烈的市場中實現技術和產品創新。此外，與產業生態合作夥伴的合作強化了我們的全棧技術能力，推動向產業價值鏈高端聚焦。例如，我們與一家新能源汽車組件及零部件的世界領先供應商合作開發業界領先的混動變速箱電機控制器，其精巧的設計可大幅提升電機控制器的效能。此外，我們與一家全球領先的動力總成系統公司合作開發雙矢量電機。截至最後實際可行日期，我們已完成樣機開發，目前正在進行車輛測試。此外，通過與多家行業領先企業的密切合作，我們縮短了輔助駕駛解決方案的開發週期，降低了開發成本，快速構建了輔助駕駛技術能力。

能力突出的管理團隊和高效的組織架構，為企業成功作出貢獻

我們擁有一支卓越及具遠見的管理團隊。我們的創始人兼董事長尹同躍先生擁有超過40年的汽車行業經驗，是中國汽車功勳人物、中國十大創新人物、中國品牌人物和出海領軍人物，曾榮獲國家科學技術進步獎（二等獎）、中國機械工業科學技術獎、改革開放30年中國汽車工業傑出人物獎及何梁何利基金科學與技術創新獎等多個獎項。我們的核心管理團隊在汽車行業平均擁有20年的豐富經驗，以深刻的市場洞察力和敏銳的全球視野，把握行業發展週期和我們的企業發展階段。在管理團隊的領導下，我們抓住了戰略性的市場發展機遇，穿越市場週期，在競爭激烈的行業中繁榮發展。

業 務

我們實行科學高效的組織管理方式。針對我們的用戶，我們在本公司內設立各種形式的阿米巴自主經營體，專注於不同的業務分部和用戶群，對業務流程進行精細化的自主管理和運營優化，確保每個業務流程都能精準滿足用戶需求並高效運行。對內，我們致力於實施數字化轉型戰略。通過統一的數據安全和基礎支持服務，我們在營銷、研發、物流、製造、質量、服務及營運等整個價值鏈上實施數字化轉型。

我們秉承「以人為本」的企業文化，高度重視員工的個人價值，著力實現員工與企業的共同成長。我們已建立市場化激勵和培訓機制，並不斷擴大股權激勵計劃範圍，為員工提供充分的支持和關懷，大幅提升員工的創新動力，吸引並挽留行業內最優秀的人才。

我們的戰略

我們致力於成為創新驅動、全球信賴的智能出行生態參與者。為實現這一目標，我們擬堅定不移地實施以下戰略，不斷提升企業價值，積極履行環境和社會責任，在全球範圍內提高我們的品牌知名度：

進一步拓寬產品序列、銳化產品定位，持續深化品牌向上

我們的五大品牌構成了互補的品牌佈局。每個品牌都有不同的定位及特色，專注於不同的細分市場，並不斷擴大產品陣容，以滿足不同客戶的需求。展望未來，我們計劃進一步擴大產品組合。具體而言，(i)根據客戶需求和品牌定位，針對各細分市場未被滿足的需求，開發和推出新車型，並推出各車型中具有品牌辨識度的暢銷產品；(ii)結合和考慮各國家和地區的文化差異、客戶偏好、氣候環境、基礎設施等條件，開發本土化產品，提升我們的品牌在全球的知名度和產品競爭力；及(iii)我們計劃通過提高生產智能化水平、實施更嚴格的質量控制體系和標準、不斷優化和升級售後服務體系等措施，進一步提升產品和服務質量，提高客戶滿意度和品牌忠誠度，使我們的五個品牌在全球用戶中深入人心。

業 務

大力投入新技術研發，進一步突出「科技奇瑞」優勢

堅持三代技術發展戰略：通過「量產一代、開發一代、預研一代」，我們計劃持續投資於研發，強化技術優勢，加快前沿創新：(i)開發熱效率更高、能耗更低、性能更強的燃油車動力總成技術，保持燃油車的技術壁壘；(ii)推進新能源技術，包括優化電池、電機、電控技術、電子／電氣架構(E/E架構)相關技術、智能底盤技術等，打造性能更強、能耗更優、出行體驗更佳的新能源汽車；(iii)持續提高我們的輔助駕駛技術、智能座艙、智駕智艙AI大模型等新興服務或技術的核心競爭力，推動乘用車智能化轉型升級；(iv)透過加大對新材料、綠色能源、下一代電池等前沿領域的投入，大力推動前沿技術的開發，促進綠色低碳足跡。我們擬加大對人工智能的投入，推動數字化、數據產業化轉型，在打造高科技生態系統的同時，促進商業模式創新；我們亦擬拓展其他生態產品，如車載無人機及人形機器人等，以進一步豐富我們的科技產業鏈佈局。

持續加強乘用車的電動化及智能化，擁抱全球出行變革浪潮

我們積極擁抱乘用車行業電動化、智能化帶來的變革，力爭成為創新驅動、全球信賴的智能出行生態參與者。

為推動電動化持續發展，我們計劃(i)結合全球不同市場的法規政策及用戶需求和喜好，在國內外市場推出涵蓋純電、插混、增程等多重動力形式的新能源汽車車型，豐富我們的新能源產品矩陣並進一步探索新一代能源技術汽車車型，致力於在國內全面推行新能源汽車，在國外加速推動新能源化，為全球用戶提供最符合自身需求的綠色出行產品；及(ii)繼續大力投入新能源領域相關技術的研發，包括在插混、增程及純電領域持續升級電機、發動機、變速箱等核心部件，推動混動系統的再度進階；以及盡快實現自主研發的更高性能動力電池量產上車，並加快新一代電池技術的研發和產業化進程。

在輔助駕駛技術方面，我們計劃向全球新能源車及燃油車用戶提供高智價比的輔助駕駛解決方案，利用我們汽車在全球市場的高滲透率，推進技術平權，讓更多的用戶享受到輔助駕駛解決方案帶來的便利和安全。此外，通過與領先的輔助駕駛解決方案行業合作夥伴合作，我們計劃進一步投資研發輔助駕駛技術，加速自主研發的更高

業 務

級別輔助駕駛解決方案的商業化，鞏固我們在中國品牌乘用車公司中的輔助駕駛技術領導地位。在智能座艙方面，我們計劃繼續通過自主研發或與行業夥伴合作進行軟硬件開發，擴大智能座艙覆蓋範圍，優化車載智能系統的交互體驗，加強人工智能大模型在移動出行場景中的應用，為用戶創造個性化、類人化的智能座艙體驗。

實施全球化戰略，繼續鞏固和擴大出海優勢

我們擬通過以下舉措繼續堅定不移地實施全球化戰略，以鞏固我們的海外市場領導地位：(i)進一步擴大我們的全球銷售及服務網絡，包括進軍右舵車型市場及歐洲市場，並積極探索北美、日本及韓國等高門檻市場的機遇，以不斷擴大我們的海外拓展範圍及全球市場份額；(ii)加強在歐洲、北美等技術先進地區的研發能力，吸引當地高端人才，並加強與當地科研機構的合作，聯合研發及共享前沿技術，將行業領先技術融入產品，提升產品競爭力；(iii)繼續在全球範圍內尋找合適的地區建設生產基地，擴大全球化生產能力，強化供應鏈本土化和抗風險能力；及(iv)採用靈活的銷售策略及開發符合當地客戶需求的產品，並結合市場的發展趨勢和新能源基礎設施的普及情況以及當地的法規政策，提高產品的競爭力和適應性。

我們的業務

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，以滿足國內外市場用戶的獨特及不斷變化的需求和喜好。此外，我們還設計、開發和製造主要用於乘用車的發動機、傳動系統和底盤。

我們對我們的技術實力引以為傲。憑藉我們的技術突破和創新（包括行業領先的汽車平台、先進的燃油和混合動力發動機及變速箱系統、E/E架構、輔助駕駛技術和智能座艙系統），我們為全球用戶提供高性能、全面安全、舒適和智能的卓越出行體驗。請參閱「— 我們的技術實力」。

業 務

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自乘用車銷售及汽車組件及零部件。此外，我們生產和銷售KD套件，其收入包括在銷售乘用車內。下表載列所示期間按產品類別劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
(未經審計)										
乘用車 ⁽¹⁾⁽²⁾										
燃油車	70,258	75.9	143,316	87.8	187,891	69.6	45,951	83.7	42,974	63.0
新能源汽車	12,253	13.2	7,912	4.9	58,931	21.9	4,596	8.4	18,665	27.3
— 插電式混合動力汽車及 增程式電動汽車	1,301	1.4	2,727	1.7	35,314	13.1	2,584	4.7	10,709	15.6
— 純電動汽車	10,952	11.8	5,185	3.2	23,617	8.8	2,012	3.7	7,956	11.7
汽車組件及零部件 ⁽³⁾	8,675	9.4	8,904	5.5	15,864	5.9	2,936	5.3	5,743	8.4
其他 ⁽⁴⁾	1,432	1.5	3,073	1.8	7,211	2.6	1,427	2.6	841	1.3
總計	<u>92,618</u>	<u>100.0</u>	<u>163,205</u>	<u>100.0</u>	<u>269,897</u>	<u>100.0</u>	<u>54,910</u>	<u>100.0</u>	<u>68,223</u>	<u>100.0</u>

附註：

1. 包括：(1)在國內外市場銷售乘用車；及(2)銷售作為乘用車進行組裝和銷售的KD套件。請參閱「一銷售及營銷—其他銷售渠道」及「一製造—海外生產設施」。於往績記錄期間內各期間，銷售KD套件產生的收入佔總收入的比例少於10.0%。
2. 我們的所有乘用車(包括KD套件)均歸類至我們的五大品牌。
3. 主要包括：(1)銷售發動機、變速箱及其他汽車組件及零部件；及(2)銷售與售後服務相關的零部件。
4. 包括汽車業務相關的採購、生產、技術開發等配套服務。

我們的規模及盈利能力實現了巨大增長。我們的收入自2022年的人民幣92,618百萬元增加至2023年的人民幣163,205百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣269,897百萬元，複合年增長率為70.7%。我們的年內利潤自2022年的人民幣5,806百萬元增加至2023年的人民幣10,444百萬元，並進一步增加至2024年人民幣14,334百萬元，複合年增長率為57.1%。我們的收入及淨利潤分別由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元及人民幣2,476百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元及人民幣4,726百萬元，增幅分別為24.2%及90.9%。

業 務

2024年是我們取得非凡業績的一年。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，我們為全球前二十大乘用車公司中唯一一家中國市場銷量、海外市場銷量、新能源汽車銷量及燃油車銷量與2023年相比增幅均超過25.0%的公司。2024年，我們在中國及海外市場的乘用車銷量較2023年分別增長56.0%及37.4%。我們的新能源汽車及燃油車銷量較2023年分別增長267.4%及29.2%。2024年，本公司三大品牌（即奇瑞、捷途及星途）各自汽車的銷售毛利率均高於10%。往績記錄期間，星途品牌乘用車的毛利率逐漸下降，主要原因是：(i)海外市場競爭加劇；及(ii)國內市場銷售增加，但國內的毛利率相對較低。iCAR汽車的銷售在2024年已經實現了正毛利，但智界汽車的銷售在2024年仍然為負毛利，是因為我們仍處於銷量爬升階段。

根據弗若斯特沙利文的資料，自2003年起，我們連續22年在中國品牌乘用車公司中出口量排名第一。截至最後實際可行日期，我們已在100多個國家和地區銷售乘用車，全球累計銷量超過1,300萬輛。於2024年，來自中國及海外市場的銷售毛利率均高於10%。由於(i)海外市場競爭加劇；及(ii)俄羅斯自2024年第四季度以來提高進口汽車的報廢稅，海外市場銷售的毛利率於整個往績記錄期間出現下降。下表載列於所示期間本公司乘用車按地區劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
	(未經審計)									
中國 ⁽¹⁾	53,359	64.7	76,695	50.7	148,954	60.3	30,901	61.1	36,971	60.0
其他國家及地區	29,152	35.3	74,533	49.3	97,868	39.7	19,646	38.9	24,668	40.0
— 亞洲(不含中國)	6,048	7.3	18,341	12.1	29,449	11.9	5,844	11.6	10,382	16.8
— 歐洲 ⁽²⁾	13,964	16.9	42,289	28.0	51,297	20.8	10,103	20.0	10,420	16.9
— 美洲	8,545	10.4	12,427	8.2	13,268	5.4	2,918	5.8	2,394	3.9
— 非洲	558	0.7	482	0.3	2,170	0.9	578	1.1	805	1.3
— 大洋洲及其他	37	0.0	994	0.7	1,684	0.7	203	0.4	667	1.1
總計	<u>82,511</u>	<u>100.0</u>	<u>151,228</u>	<u>100.0</u>	<u>246,822</u>	<u>100.0</u>	<u>50,547</u>	<u>100.0</u>	<u>61,639</u>	<u>100.0</u>

附註：

1. 包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區。
2. 於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們來自俄羅斯乘用車銷售的收入分別佔我們乘用車銷售收入的14.6%、26.8%、18.6%、18.4%及10.9%。

業 務

我們預計，未來五大品牌的不同車型和版本的燃油車和新能源汽車的銷量將進一步增長。請參閱「－我們的戰略－進一步拓寬產品序列、銳化產品定位，持續深化品牌向上」和「－我們的產品－未來車型的產品線」。

我們的品牌組合

我們設計、開發、製造及銷售五個主要品牌的乘用車，包括奇瑞、捷途、星途、iCAR及智界。

奇瑞－打造大眾汽車品牌



- 作為我們的主品牌，奇瑞面向大眾和家庭用戶，打造安全舒適、質量過硬的一線品牌。奇瑞品牌主要包括瑞虎、艾瑞澤及風雲產品序列，以及針對海外市場的OMODA及JAECOO。奇瑞品牌涵蓋轎車和SUV，提供燃油車、插電式混合動力汽車和純電動汽車版本。

捷途－打造越野旅行汽車品牌



- 捷途面向熱衷於家庭旅行及戶外越野的用戶群體。捷途品牌包括燃油車和插電式混合動力汽車。

星途－打造科技豪華的汽車品牌



- 星途面向追求性能、沉穩雅致的用戶群體，為用戶帶來暢享精緻的出行體驗。星途品牌包括星途和星紀元兩個產品序列，涵蓋轎車和SUV，提供多種動力系統選擇，包括燃油車、插電式混合動力汽車、增程式電動汽車和純電動汽車版本。

業 務

iCAR – 打造最懂年輕人的汽車品牌



- iCAR面向熱衷科技和崇尚自由的Z世代客戶，為用戶帶來前沿智趣的出行體驗。iCAR目前提供兩款車型：iCAR 03和iCAR V23，主打純電動SUV車型。

智界 – 打造卓越智能的新能源汽車品牌



- 智界面向追求智能化、高性能與創新性的客戶群體，為用戶帶來創新引領和科技出行的智能駕駛體驗。智界提供兩款車型：S7（智能轎車）和R7（智能轎跑SUV，有純電動汽車和增程式電動汽車兩種版本）。

我們的產品

乘用車

於往績記錄期間，我們銷售的乘用車主要分為兩個產品類別，即轎車及SUV，有多種動力系統可供選擇，面向大眾、中高端和豪華細分市場，以滿足客戶獨特且不斷變化的需求和偏好。下表載列截至最後實際可行日期，我們五大品牌下可供銷售的每個產品主要序列的市場定位、產品類別、動力系統選項及製造商建議零售價範圍：

	市場定位 ⁽¹⁾	產品類別	動力系統	中國製造商 建議零售價範圍 ⁽³⁾ (人民幣元)
奇瑞				
— 瑞虎序列.....	大眾型及中高端	SUV	燃油／插電式混合動力	57,900 – 203,900
— 艾瑞澤序列....	大眾型及中高端	轎車	燃油	59,900 – 148,900
— 風雲序列.....	中高端	轎車／SUV	插電式混合動力	99,900 – 229,900
— OMODA及 JAECOO	— ⁽²⁾	SUV	燃油／插電式混合動力／純電動	— ⁽²⁾

業 務

	市場定位 ⁽¹⁾	產品類別	動力系統	中國製造商 建議零售價範圍 ⁽³⁾ (人民幣元)
捷途				
— 捷途序列.....	中高端	SUV	燃油	93,900 – 191,900
— 山海序列.....	中高端	SUV	插電式混合動力	123,900 – 234,900
星途				
— 星途序列.....	中高端	SUV	燃油／插電式 混合動力	109,900 – 233,900
— 星紀元序列....	中高端及豪華	轎車／SUV	增程式電動／ 純電動	152,800 – 319,800
iCAR				
— iCAR 03	中高端	SUV	純電動	109,800 – 169,800
— iCAR V23	中高端	SUV	純電動	99,800 – 149,800
智界				
— S7	中高端及豪華	轎車	純電動	229,800 – 329,800
— R7	中高端及豪華	轎跑SUV	增程式電動／ 純電動	249,800 – 339,800

附註：

- 根據弗若斯特沙利文的資料，中國乘用車市場按售價主要可劃分為三個細分市場，即(i)大眾市場（人民幣80,000元以下）、(ii)中高端市場分類（人民幣80,000元至人民幣300,000元）及(iii)豪華市場（人民幣300,000元以上）。
- OMODA及JAECOO主要面向海外市場，市場定位為中高端。
- 我們定期在我們的網站發佈製造商建議零售價格。我們汽車的零售價在不同的市場各有差異。

奇瑞

我們的主品牌奇瑞的定位是為大眾市場和家庭用戶打造安全、舒適、質量過硬的一線汽車品牌。奇瑞品牌下的主要產品序列包括瑞虎、艾瑞澤和風雲以及主要面向海外市場的OMODA及JAECOO。暢銷產品序列瑞虎和艾瑞澤非常適合日常駕駛，成為家庭尋求高性價比與時尚的熱門選擇。此外，奇瑞品牌還擁有小螞蟻及QQ冰淇淋等產品序列，專注於緊湊型及迷你電動汽車。

業 務

瑞虎

瑞虎是奇瑞品牌的核心產品序列，提供經濟、可靠、時尚的SUV，注重現代設計、先進技術和實用性，是家庭和年輕用戶群體的首選。

我們生產和銷售瑞虎序列下五款不同版本和規格的主要車型，分別為瑞虎9、瑞虎8、瑞虎7、瑞虎5x和瑞虎3x。

- 2023年推出的最新車款瑞虎9，集先進技術與強勁性能於一身。瑞虎9搭載我們最新的連續阻尼控制(CDC)電磁懸掛系統與智能四驅(AWD)系統，提供穩定舒適的乘坐體驗。此外，燃油車版瑞虎9搭載2.0TGDI發動機和8AT變速箱，可實現高效能發動機運轉與低油耗。插電式混合動力汽車版瑞虎9搭載1.5TGDI混合動力發動機和DHT變速箱，從靜止加速至時速100公里僅需8.8秒，中國輕型汽車行駛工況(CLTTC)續航最長達106公里。
- 瑞虎8和瑞虎7是兩款具有卓越性能、高安全性和高性價比的汽車。兩款車均搭載了ACTECO 1.6TGDI發動機，該發動機是我們榮獲「中國心」十佳的發動機之一，最大功率145千瓦，最大扭矩290牛米。兩款車均配備六個安全氣囊，並採用高強度鋼材製造，大大提高了車輛的安全性。瑞虎7於2017年獲得C-NCAP乘員保護五星安全評級，而瑞虎8於2019年獲得C-NCAP乘員保護、行人保護及主動安全五星安全評級。

瑞虎7及瑞虎8是我們往績記錄期間最暢銷的車型。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，瑞虎7是中國自主品牌乘用車中出口量排名第一的車型。根據同一資料來源，2024年，在中國自主品牌乘用車公司的燃油車型中，瑞虎8在全球和中國市場的銷量分別排名第一和第三。

業務

下表載列截至最後實際可行日期瑞虎產品序列下主要車型的詳情：

車型	瑞虎9	瑞虎8	瑞虎7	瑞虎5x	瑞虎3x
首次推出年份.....	2023年	2018年	2016年	2017年	2016年
產品類別.....	中型SUV	中型SUV	緊湊型SUV	超緊湊型SUV	超緊湊型SUV
動力總成.....	瑞虎9提供兩種動力系統選項：燃油車版及插電式混合動力汽車版。	瑞虎8提供兩種動力系統選項：燃油車版及插電式混合動力汽車版。燃油版配備1.6TGDI和2.0TGDI發動機並搭載7DCT或8AT變速箱。插電式混合動力汽車版配備1.5TGDI發動機及2.0TGDI發動機。	瑞虎7提供兩種動力系統選項：燃油版及插電式混合動力汽車版。燃油版提供以下兩種選項：(i) 1.5升渦輪增壓發動機及CVT變速箱，或(ii) 1.6TGDI發動機及7DCT變速箱。插電式混合動力汽車版配備1.5TGDI混合動力發動機和DHT變速箱。	瑞虎5x是一款燃油車，配備1.5升自然吸氣發動機和MT或CVT變速箱。	瑞虎3x是一款燃油車，配備1.5升自然吸氣發動機和9CVT變速箱。
輔助駕駛系統.....	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。	不適用	不適用
智能座艙系統.....	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	不適用
製造商建議零售價範圍.....	在中國為人民幣152,900元至人民幣203,900元	在中國為人民幣109,900元至人民幣164,900元	在中國為人民幣74,900元至人民幣142,900元	在中國為人民幣62,900元至人民幣83,900元	在中國為人民幣57,900元

業 務

艾瑞澤

艾瑞澤產品序列是面向大眾和中高端細分市場的轎車。我們生產和銷售艾瑞澤序列下兩款不同版本和規格的主要車型，分別為艾瑞澤8和艾瑞澤5。艾瑞澤面向追求安全舒適駕駛體驗及高性價比車輛的客戶。

下表載列截至最後實際可行日期艾瑞澤產品序列下主要車型的詳情：

車型	艾瑞澤8	艾瑞澤5
		
首次推出年份	2022年	2016年
產品類別	緊湊型轎車	緊湊型轎車
動力總成	艾瑞澤8是一款燃油車， 提供1.6TGDI和2.0TGDI 兩種發動機選項， 並配備7DCT或8AT 變速箱。	艾瑞澤5是一款燃油車， 搭載1.5升DVVT 發動機，並配備MT或 CVT變速箱。
輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統	不適用
智能座艙系統	配備雄獅操作系統。	不適用
製造商建議 零售價範圍	在中國為人民幣99,900元 至人民幣148,900元	在中國為人民幣59,900元 至人民幣69,900元

風雲

風雲產品序列於2024年上市，專注於混合動力SUV和轎車。我們生產和銷售風雲序列下四款不同版本和規格的主要車型，分別為T10、T9、T8及A8L。下表載列截至最後實際可行日期風雲產品序列下主要車型的詳情：

車型	T10	T9	T8	A8L
首次推出年份	2024年	2024年	2025年	2024年
產品類別	中型SUV	中型SUV	中型SUV	緊湊型轎車
動力系統	T10為插電式混合動力汽車，配備1.5TGDI混合動力發動機和3DHT變速箱。	T9為插電式混合動力汽車，配備1.5TGDI混合動力發動機和DHT或3DHT變速箱。	T8為插電式混合動力汽車，配備1.5TGDI混合動力發動機和DHT變速箱。	A8L為插電式混合動力汽車，配備1.5TGDI混合動力發動機和DHT變速箱。
輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統
智能座艙系統	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。
製造商建議零售價範圍	在中國為人民幣189,900元至229,900元	在中國為人民幣132,900元至183,900元	在中國為人民幣99,900元至146,900元	在中國為人民幣109,900元至149,900元

業 務

OMODA及JAECOO

OMODA及JAECOO序列產品主打不同版本和規格的SUV，主要面向海外市場。

下表載列截至最後實際可行日期OMODA及JAECOO品牌下主要車型的詳情：

車型	OMODA 5	JAECOO 7
		
首次推出年份.....	2022年	2023年
產品類別.....	緊湊型SUV	緊湊型SUV
動力總成.....	OMODA 5提供兩種動力總成選擇：燃油車和純電動汽車版本。燃油車版本配備1.5升DVVT發動機及9CVT變速箱。	JAECOO 7提供兩種動力總成選擇：燃油車和插電式混合動力汽車版本。燃油車版本搭載1.6TGDI發動機及7DCT變速箱。插電式混合動力汽車版本搭載1.5TGDI混合動力發動機及DHT變速箱。
輔助駕駛系統.....	可配備輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統
智能座艙系統.....	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。

捷途

捷途品牌面向熱衷於家庭旅行及戶外越野等用戶群體。捷途品牌提供不同版本和規格的燃油車和混合動力SUV。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，捷途X70的銷量在全球所有B級SUV車型中排名第四。

下表載列截至最後實際可行日期捷途序列下主要燃油車型的詳情：

型號	捷途旅行者	捷途X90	捷途X70	捷途大聖
首次推出年份.....	2023年	2019年	2018年	2022年
產品類別.....	緊湊型SUV	中型SUV	中型SUV	緊湊型SUV
動力總成.....	捷途旅行者為燃油車，配備(i)2.0TGD I發動機，並搭載7DCT或8AT變速箱，及(ii)1.5TGD I發動機，搭配7DCT變速箱兩種選項。	X90為燃油車，配備1.6TGD I和2.0TGD I發動機，並搭載7DCT或6MT變速箱。	X70為燃油車，配備1.5TGD I及1.5升渦輪增壓發動機，並搭載7DCT或6DCT變速箱。	捷途大聖為燃油車，配備(i)1.5TGD I發動機，並搭載7DCT變速箱；及(ii)1.5升渦輪增壓發動機，搭配6DCT變速箱兩種選項。
輔助駕駛系統.....	可配備輔助駕駛解決方案	可配備輔助駕駛解決方案	可配備輔助駕駛解決方案	可配備輔助駕駛解決方案
智能座艙系統 ⁽¹⁾	配備TOUR OS操作系統。	配備TOUR OS操作系統。	配備TOUR OS操作系統。	配備TOUR OS操作系統。
製造商建議零售價範圍 ...	在中國為人民幣139,900元至人民幣191,900元	在中國為人民幣105,900元至人民幣169,900元	在中國為人民幣102,900元至人民幣137,900元	在中國為人民幣93,900元至人民幣127,900元

附註：

1. TOUR OS 由第三方智能座艙解決方案供應商共同開發。

業 務					
型號	山海T2	山海T1	山海L9	山海L7	山海L6
首次推出年份	2024年	2024年	2023年	2024年	2024年
產品類別	緊湊型SUV	緊湊型SUV	中型SUV	中型SUV	緊湊型SUV
動力總成	山海T2為 插電式混合 動力汽車，配備 1.5TGDI 混合動力發動 機，並搭載3DHT 變速箱。 可配備輔助駕駛系 統。	山海T1為 插電式混合 動力汽車，配備 1.5TGDI 混合動力發動 機，並搭載DHT 變速箱。 可配備輔助駕駛系 統。	山海L9為 插電式混合 動力汽車，配備 1.5TGDI 混合動力發動 機，並搭載2DHT 變速箱。 可配備輔助駕駛系 統。	山海L7為 插電式混合 動力汽車，配備 1.5TGDI 混合動力發動 機，並搭載2DHT 變速箱。 可配備輔助駕駛系 統。	山海L6為 插電式混合 動力汽車，配備 1.5TGDI 混合動力發動機 ，並搭載DHT變 速箱。 可配備輔助駕駛系 統。
輔助駕駛系統	配備TOUR OS 操作系統。 在中國為人民幣 179,900元至 人民幣234,900元	配備TOUR OS 操作系統。 在中國為人民幣 154,800元至 人民幣174,800元	配備TOUR OS 操作系統。 在中國為人民幣 164,900元至 人民幣183,900元	配備TOUR OS 操作系統。 在中國為人民幣 129,800元至 人民幣159,800元	配備TOUR OS 操作系統。 在中國為人民幣 123,900元至 人民幣144,900元
製造商建議零售價範圍					
附註：					
1. TOUR OS 由第三方智能座艙解決方案供應商共同開發。					

業 務

星途

星途品牌於2018年推出，定位為科技新豪華的汽車首選品牌。星途旨在為注重性能與優雅的客戶提供高品質的汽車產品及帶來暢享精緻的出行體驗。我們生產及銷售兩個產品序列的星途品牌汽車，即星途序列和星紀元序列。

星途序列

星途序列主打SUV，包括燃油車和插電式混合動力汽車兩個版本。截至最後實際可行日期，我們的星途序列下有不同版本和規格的四款車型，即攬月、瑤光、凌雲及追風。

下表載列截至最後實際可行日期星途序列的詳情：

型號	攬月	瑤光	凌雲	追風
首次推出年份	2021年	2023年	2019年	2019年
產品類別	中型SUV	中型SUV	中型SUV	緊湊型SUV
動力總成	攬月提供兩種動力總成 選項：燃油車版本及 插電式混合動力汽車 版本。燃油車可配備 2.0TGDI發動機和8AT 變速箱。插電式混合 動力汽車版本配備 1.5TGDI混合動力發動 機及3DHT變速箱。	瑤光提供兩種動力總成 選項：燃油車版本及 插電式混合動力汽車 版本。燃油車版本 配備2.0TGDI發動機， 並搭載7DCT或8AT變 速箱。插電式混合 動力汽車版本搭載1.5 TGDI混合動力發動機 及3DHT變速箱。	凌雲是一款燃油車， 配備1.6TGDI及 2.0TGDI發動機 兩種選項，並搭載 7DCT或8AT 變速箱。	追風提供兩種動力總成 選項：燃油車型與 插電式混合動力 汽車車型。燃油車 型配備1.5TGDI發動 機。插電式混合動力 汽車版本則配備 1.5TGDI混合動力發動 機，並搭載3DHT變速 箱。
輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。
智能座艙系統	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。
製造商建議零售價範圍	在中國為人民幣 189,900元至人民幣 233,900元	在中國為人民幣 149,800元至人民幣 219,900元	在中國為人民幣 129,900元至人民幣 169,900元	在中國為人民幣 109,900元至人民幣 149,800元

業 務

星紀元序列

星紀元序列主打SUV和轎車車型，包括增程式電動汽車及純電動汽車。我們在星紀元產品序列下提供不同版本和規格的兩個車型，即星紀元ET及星紀元ES。作為星途品牌的主力車型，星紀元ET(增程式電動汽車版本)搭載了我們最先進的增程式電動汽車動力系統，根據弗若斯特沙利文的報告，這是中國首款獲得中國汽車技術研究中心(CATARC)的「Premium Drive－高品質增程」技術驗證的車型。

下表載列截至最後實際可行日期星紀元序列的詳情：

車型	星紀元ET	星紀元ES
		
首次推出年份.....	2024年	2023年
產品類別.....	中大型SUV	中大型轎車
動力總成.....	增程式電動汽車版本及 純電動汽車版本	增程式電動汽車版本及 純電動汽車版本
CLTC續航里程 (公里).....	增程版配備200公里或 240公里CLTC續航里程 純電版配備540公里、 625公里、655公里及 760公里CLTC續航里程	增程版配備255公里 CLTC續航里程 純電版配備705公里或 710公里CLTC續航里程
0-100公里／小時 加速度(秒).....	4.8秒(增程版) 3.8秒(純電版)	4.6秒(增程版) 3.7秒(純電版)
輔助駕駛系統.....	可配備輔助駕駛系統。	可配備輔助駕駛系統。
智能座艙系統.....	配備雄獅操作系統。	配備雄獅操作系統。
製造商建議 零售價範圍.....	在中國為人民幣189,800元 至人民幣319,800元	在中國為人民幣152,800元 至人民幣269,800元

業 務

iCAR

iCAR面向熱衷科技和崇尚自由的Z世代客戶，為用戶帶來前沿智趣的出行體驗。iCAR是一款純電動汽車品牌。我們目前生產和銷售iCAR品牌下的兩款車型，即iCAR 03和iCAR V23，並提供不同的版本和型號。

iCAR將時尚和個性化的設計與安全標準和可靠性能相結合。iCAR提供廣泛的可定制配置，對年輕客戶很有吸引力。例如，用戶能夠選擇iCAR V23的顏色、觸摸屏、車燈或其他內飾以及定制車頂，預留200千克的改裝額度。此外，iCAR V23的後輪配備了五連桿式獨立懸架，增強了對車輪運動的控制，提高了穩定性和乘坐舒適性。iCAR V23車身所用高強鋼佔比超過70%，其底盤經過調校，可在不同地形輕鬆駕駛，且擁有六種駕駛模式，提供安心舒適的駕駛體驗。

下表載列iCAR品牌截至最後實際可行日期的詳情：

車型	iCAR 03	iCAR V23
		
首次推出年份	2024年	2024年
產品類別	緊湊型SUV	緊湊型SUV
動力總成	純電動汽車	純電動汽車
CLTC續航里程 (公里)	配備401公里、472公里 或501公里CLTC續航 里程	配備301公里、401公里 或501公里CLTC續航 里程
0-100公里／小時 加速度(秒)	兩驅版10.5秒 四驅版6.5秒	兩驅版11秒 四驅版7.5秒
輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛系統
智能座艙系統 ⁽¹⁾	iCAR OS	iCAR OS
製造商建議 零售價範圍	在中國為人民幣109,800元 至人民幣169,800元	在中國為人民幣99,800元 至人民幣149,800元

附註：

1. iCAR OS 由第三方智能座艙解決方案供應商共同開發。

業 務

智界

智界面向追求智能化、高性能與創新性的客戶群體，為用戶帶來創新引領和科技出行的智能駕駛體驗。智界主打中大型電動轎車和SUV。我們目前在智界品牌下生產及銷售兩種車型，即S7和R7。S7是一款純電動汽車，目前提供四個版本，而R7提供兩種動力總成選擇：一種純電動汽車及另一種增程式電動汽車，分別提供三種及兩種版本。

R7作為最新車型，具備長續航、高安全性以及先進的輔助駕駛系統及智能座艙。R7搭載800V「巨鯨」高壓電池平台，最大CLTC行駛里程可達802公里，可實現充電5分鐘續航增加200公里，大大緩解了新能源汽車用戶的里程焦慮。此外，R7配備了全方位防撞系統(CAS3.0)、乾崑高階駕駛系統及鴻蒙智能座艙系統，提供安全先進的駕駛體驗。

下表載列R7和S7截至最後實際可行日期的詳情：

車型	R7	S7
		
首次推出年份	2024年	2023年
產品類別	中大型轎跑SUV	中大型轎車
動力總成	純電動汽車和增程式電動汽車	純電動汽車
CLTC續航里程	單電機RWD版CLTC續航里程高達802公里 雙電機AWD版CLTC續航里程高達736公里	單電機RWD版CLTC續航里程高達855公里 雙電機AWD版CLTC續航里程高達785公里
0-100公里／小時 加速度	單電機RWD版7.4秒 雙電機AWD版3.9秒	單電機RWD版5.6秒 雙電機AWD版3.3秒
輔助駕駛系統	可配備輔助駕駛解決方案	可配備輔助駕駛解決方案
智能座艙系統	鴻蒙操作系統	鴻蒙操作系統
製造商建議 零售價範圍	在中國為人民幣249,800元至人民幣339,800元	在中國為人民幣229,800元至人民幣329,800元

業 務

我們與華為終端有限公司、華為技術有限公司和彼等各自的聯屬公司就智界S7及R7進行合作。我們主要參與產品開發、供應鏈管理、製造、質量保證和售後服務。華為終端有限公司主要為我們提供產品定義、市場營銷和管理諮詢等服務。此外，我們亦自華為技術有限公司及其聯屬公司採購輔助駕駛系統、智能座艙系統和其他相關汽車組件及零部件。

未來車型的產品線

我們將繼續推出新車型，擴大產品組合，以滿足不同客戶的需求，進一步向中高端和豪華細分市場滲透。2025年，我們計劃推出60多款新車型和新版本乘用車，涵蓋轎車和SUV，並提供燃油車、插電式混合動力汽車、增程式電動汽車和純電動汽車版本。請參閱「—我們的戰略—進一步拓寬產品序列、銳化產品定位，持續深化品牌向上」。

汽車組件及零部件

除銷售乘用車外，我們(i)還主要向第三方汽車製造商銷售發動機、變速箱和汽車組件及零部件；及(ii)與售後服務相關的零部件。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年3月31日及2025年3月31日止三個月，我們銷售汽車組件及零部件所得收入分別為人民幣8,675百萬元、人民幣8,904百萬元、人民幣15,864百萬元、人民幣2,936百萬元及人民幣5,743百萬元，分別佔同期總收入的9.4%、5.5%、5.9%、5.3%及8.4%。

我們的技術實力

技術實力是我們汽車開發的核心，亦是我們迄今為止取得成功的關鍵。多年來，我們建立了全方位技術堆棧，包括(i)鯤鵬動力（我們的動力總成系統）；(ii)火星架構（我們的汽車開發平台）；(iii)雄獅智艙（我們的智能座艙系統）；及(iv)我們的輔助駕駛系統。

鯤鵬動力 — 我們的動力總成系統

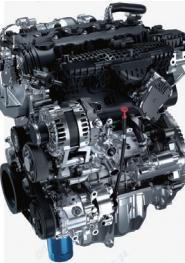
鯤鵬動力涵蓋發動機、變速箱、電驅動及電池安全系統四大核心技術。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國汽車行業發動機及變速箱系統開發和製造的領跑者。憑藉業內領先的燃油和混合動力總成技術，我們的專用動力系統在能效、續航里程和加速性能方面帶來駕駛體驗。截至最後實際可行日期，我們的八款燃油發動機及我們的混合動力發動機及電混DHT被《中國汽車報》主辦的《汽車與運動》雜誌評為「中國心」十佳。

業 務

內燃機動力總成

內燃機動力總成主要由發動機和變速箱組成。我們自主開發並生產了ACTECO 1.6TGDI和2.0TGDI發動機。與相同排量的傳統自然吸氣發動機相比，TGDI發動機提供更高的動力和燃油效率以及更低的排放。我們的1.6TGDI及2.0TGDI發動機分別於2019年和2021年被《汽車與運動》雜誌評為「中國心」十佳發動機。於2023年，我們開發並生產先進的ACTECO 1.5TGDI發動機。三款發動機型號均配備具有智能功能的熱管理系統，其中1.5TGDI發動機最高熱效率可達40%，根據弗若斯特沙利文的資料，高於中國品牌乘用車內燃機動力約35%的行業均值。此外，我們對這三款機型分別進行了30,000多個小時的台架測試，確保在排放、安全和性能方面符合主要乘用車市場的監管規定。

下表分別載列ACTECO 1.6TGDI、2.0TGDI和1.5TGDI發動機的若干技術特徵和配置。

配置	ACTECO 1.6 TGDI發動機	ACTECO 2.0 TGDI發動機	ACTECO 1.5 TGDI發動機
			
發動機排量 (升)	1.598	1.998	1.499
壓縮比	9.9:1	10.2:1	11.6:1
最大淨功率／轉速 (千瓦／轉每分鐘) . .	140/5500	180/5500	125/5500
最大淨扭矩／轉速 (牛米／轉每分鐘) . .	275/2000-4000	375/1750-4000	270/2000-3500
最高熱效率	37%	38%	40%
重量 (千克)	125	137	≤108
排放標準	國6b (國六， 第6階段)、 歐6D及歐6E	國6b (國六， 第6階段) 及 歐6D	國6b (國六， 第6階段)、 歐6D及歐6E

業 務

除我們自研的燃油發動機外，根據弗若斯特沙利文的資料，我們自主研發的鯤鵬8AT變速箱是中國第一款擁有完整知識產權的自研自動變速箱。該8AT變速箱主要搭配我們的ACTECO 1.6TGDI和2.0TGDI發動機。該8AT變速箱採用拉維納式行星齒輪組結構，緊湊且節省空間。其速比範圍為7.8，有8個前進檔，該8AT變速箱確保發動機高效運轉和低油耗。

插電式混合動力汽車和增程式電動汽車動力總成

插電式混合動力汽車同時具有內燃機和電動機，其能源來自汽油和電池，或通過充電電纜接入外部電源充電。對比之下，增程式電動汽車僅由電動機驅動，但其能源和動力來自電池組和增程系統。插電式混合動力汽車的動力總成主要由發動機、變速箱、電機和電池組成，增程式電動汽車的動力總成主要由發動機、電機、發電機和電池組成。我們的專用混合動力總成系統以混合動力發動機、專用混合動力變速箱、電池系統和電力驅動系統為關鍵部件，為我們的插電式混合動力汽車和增程式電動汽車提供動力，在保持高安全標準的同時，實現高能效、長續航和更卓越的性能。

混合動力發動機

於2023年，我們自主研發並生產了用於插電式混合動力汽車的ACTECO 1.5TGDI混合動力發動機。ACTECO 1.5TGDI混合動力發動機亦是我們為增程式電動汽車提供的混合動力發動機，是中國首款獲得中國汽車技術研究中心「Premium Drive高品質增程」認證的增程式電動汽車發動機。其於燃料燃燒過程中具有高能量轉換效率，壓縮比高達14.5:1。憑藉智能熱管理系統和低摩擦技術，ACTECO 1.5TGDI混合動力發動機的最高熱效率達到44.5%，根據弗若斯特沙利文的資料，高於中國品牌乘用車混合動力發動機約40%的行業均值。

業 務

下表載列ACTECO 1.5TGDI混合動力發動機的若干技術特徵和配置。

配置	ACTECO 1.5TGDI混合動力發動機



發動機排量 (升).....	1.498
壓縮比	14.5:1
最大淨功率／轉速 (千瓦／轉每分鐘).....	105/5200
最大淨扭矩／轉速 (牛米／轉每分鐘).....	215/2500
最高熱效率.....	44.5%
重量 (千克)	106
排放標準.....	國6b及歐7

專用混合動力變速箱

我們自主開發了兩款專用混合動力變速箱，即DHT165和DHT150。DHT165是一款配備雙電機驅動的3速變速箱，可讓發動機和電機高效運轉。DHT165的最大輸出功率為165千瓦，最大輸出扭矩為4,000牛米，車輛從0加速至100公里／小時僅需4.3秒。DHT150是一款E-CVT，其利用電子控制系統來調節電磁離合器的接合和分離，使變速過程平穩無級。E-CVT集電動機和發電機為一體，並根據車輛的行駛狀況自動調整發動機、電動機與發電機之間的功率分配。DHT150擁有純電模式下的最高機械效率98.5%，可降低噪音與油耗，進而提高續航里程及駕乘舒適性。

業 務

下表分別載列DHT165和DHT150的若干技術特徵和配置：

配置	DHT165	DHT150
電動機1 峰值功率 (千瓦)	75	150
峰值扭矩 (牛米)	170	310
電動機2 峰值功率 (千瓦)	90	不適用
峰值扭矩 (牛米)	220	不適用
發電機 峰值功率 (千瓦)	不適用	100
峰值扭矩 (牛米)	不適用	120
峰值傳動效率	97.6%	98.5%
重量 (千克)	122 (包括 微控制單元)	121 (包括 微控制單元)

守護者電池安全系統

我們自主設計並開發守護者電池安全系統，以提高我們汽車的動力性能和續航里程。我們從頂級供應商採購電池單體，並使用專有封裝技術將其封裝至電池模塊中。我們要求該等電池單體防水、防撞、防火，並符合各種國家和國際測試和驗證標準。我們採用獨特設計的電池組結構，將電池單體與高性能材料密封在模塊中，通過吸收多餘熱量防止電池過熱，並將其與高效的熱管理組件和耐用的電池外殼集成。該結構進一步將電池系統的振動保持在最低水平，提高了碰撞時的安全性，並實現了高標準的防水和防塵性能。

此外，我們的守護者電池安全系統配備了自主開發的大數據雲平台，使我們能夠監測電池組的狀態，如溫度、電壓、電流和功率輸出。該系統準確計算剩餘電池能量，該計算的準確性對電池的安全性和使用壽命及客戶的駕駛體驗至關重要。

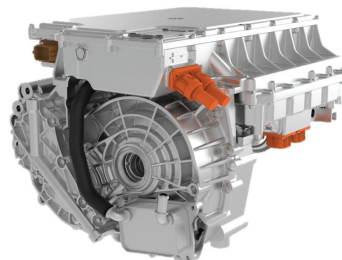
業 務

電力驅動系統

電力驅動系統利用電池作為動力源驅動汽車，主要由電動機、電動機控制單元和固定齒輪變速器組成。我們自主研發的AEH240電力驅動系統具有七合一集成，並採用800V高壓技術。下表載列ACTECO AEH240的若干技術特徵：

配置

ACTECO AEH240



一體化	電機／MCU／減速機／ OBC/DCDC/PDU/DAC
效率	91.1% (CLTC條件下測量)
功率密度 (千瓦／千克)	2.297
冷卻方式	MCU：水冷／電機：油冷
峰值功率 (千瓦)	240
輪端峰值扭矩 (牛米)	4,800
最大輸出轉速 (轉／分)	1,490

火星架構－我們的汽車開發平台

火星架構主要包括兩項核心技術－汽車平台及E/E架構，是一個用於設計、開發和製造汽車的平台。得益於模塊化硬件和跨平台軟件，火星架構使我們能夠實現研發成本效益，降低開發風險，加快推出適用於不同平台車型的可靠的新產品。

汽車平台

於往績記錄期間，我們主要在三個車輛平台上設計及開發車輛，即T1X、T2X和E0X。這些車輛平台旨在適應和擴展未來的車型和功能。

T1X平台是我們首個自主開發的平台。2016年，瑞虎7成為其首個量產車型。T1X平台用於開發燃油車、插電式混合動力汽車和純電動汽車。其亦用於開發配備機械式四輪驅動系統和電動四輪驅動系統的A0至A+級的车辆。此外，瑞虎3x及瑞虎5x等車型均在T1X平台上開發。

業 務

T2X平台用於開發高性能的燃油車、插電式混合動力汽車和純電動汽車，涵蓋配備機械式或電動四輪驅動系統的A+到C級轎車和SUV。T2X平台提供連續阻尼控制(CDC)磁懸浮系統，可利用磁性阻尼器調整阻尼強度。此外，T2X平台可用於開發配備智能全驅(AWD)系統的汽車。此系統可適應即時的駕駛與路況，自動調整前後輪的動力分配，以達到穩定的性能。在T2X平台上開發的CDC磁懸浮系統與AWD系統，可為用戶帶來順暢舒適的乘駕體驗。我們的瑞虎9、風雲T9和T10以及星途瑤光和攬月均在T2X平台上開發。

E0X平台用於開發具有高性能、高智能和安全駕駛的增程式電動汽車和純電動汽車，覆蓋具有寬敞內部空間的B到C+級轎車和SUV。該平台提供我們專有的E/E架構，以支持高階輔助駕駛解決方案。E0X平台將主動安全解決方案與輔助駕駛功能無縫整合，包括AEB、LKA、ACC和前方碰撞警示。請參閱「—我們的技術實力—我們的輔助駕駛系統」。此外，E0X平台提供先進的技術解決方案，例如800V高壓架構、電池安全系統和鋼鋁複合車身結構，具有高度的安全性。我們的星紀元ET和ES以及智界S7和R7均基於E0X平台開發。

E/E架構

E/E架構連接電子部件系統並控制各種車輛功能。我們為汽車設計E/E架構，以實現軟件和硬件的無縫集成及快速的技術創新。我們的E/E架構與燃油車、插電式混合動力汽車、增程式電動汽車及純電動汽車兼容。我們的最新E/E架構具有支持多業務接口的高帶寬以太網數據通信功能，可支持車載通信和數據、輔助駕駛系統和智能座艙功能。請參閱「—我們的技術實力—雄獅智艙」及「—我們的技術實力—我們的輔助駕駛系統」。

此外，我們的E/E架構使我們能夠通過靈活高效的固件和軟件無線下載技術(OTA)更新來升級我們的汽車。從中控屏界面、操作菜單和車載信息娛樂系統的增強，到輔助駕駛系統的重大升級，我們在整個汽車生命週期內定期提供OTA更新。我們主動並定期向用戶尋求反饋，並根據其反饋及時提供OTA升級。

業 務

雄獅智艙

雄獅操作系統是我們的智能座艙系統，旨在透過提供更安全、更舒適的駕駛環境和智能艙內功能，提升駕駛員和乘客的艙內體驗。雄獅操作系統採用我們自研的操作系統和應用軟件，可依個人用戶喜好進行定制。此外，雄獅操作系統採用模組化設計，只需進行極少的重新配置，即可適用於我們的各種車型。主要功能要點載列如下：

- **AI語音助手**。我們的智能車載助手具有連續語音指令識別功能，可控制大部分車載功能。
- **定制互動功能**。雄獅操作系統可根據每位用戶的喜好，自訂車內設定的配置，例如後視鏡、座椅位置、空調和駕駛模式。
- **導航系統**。我們開發了一套內部導航系統，並將此系統用於我們的輔助駕駛系統，以實現更好的用戶體驗。
- **互動娛樂**。我們為不同年齡段的用戶提供多種互動娛樂功能，如音樂、電子遊戲和車載KTV。
- **車輛遠程控制**。我們提供各種遠程控制功能，如鎖車及解鎖、打開和關閉空調、打開和關閉後備箱及座椅加熱。

我們可通過OTA繼續更新雄獅操作系統，增加新功能和應用程序。未來，我們將把人工智能大模型運用到我們的智能座艙系統中，以完善有關特性和功能並提升用戶體驗。

我們的輔助駕駛系統

我們為乘用車提供輔助駕駛系統。配備我們輔助駕駛系統的車型符合中國及歐盟的主動安全法規，且被多個評測項目或系統（包括ENCAP、ANCAP、CNCAP、IVISTA及C-ICAP）評為五星級或卓越級，且很好地適應中國及海外市場的不同路況及複雜場景。

業 務

我們的輔助駕駛系統主要提供以下輔助駕駛功能：

- **自適應巡航控制(ACC)**。自適應巡航控制控制車輛的縱向移動，以確保駕駛安全。自適應巡航控制亦支持識別和跟蹤數十種車型（包括非常規車型），從而提供流暢的跟車體驗。
- **車道保持輔助(LKA)**。車道保持輔助持續監測車輛相對於車道標記的位置，並連續或在必要時控制車輛的橫向移動，以確保車輛保持在車道內。
- **自動緊急制動(AEB)**。當駕駛員剎車過晚、制動力不足或根本無法剎車時，自動緊急制動會激活警報或自動啟動制動。
- **智能車速自適應(ISA)**。智能車速自適應可協助駕駛員遵守交通法規，並通過提供限速警示或控制車輛來加強道路安全。它利用GPS和攝影機等技術來辨識交通標誌，包括車速限制和停車標誌。系統會通過視覺提示（例如儀表板或HUD顯示）、聽覺訊號（例如警告聲音）或觸覺反饋（例如方向盤震動）提醒駕駛人。在部分情形下，它還可以啟動自動限速控制或根據動態限速變化進行調整。
- **自動泊車輔助(APA)**。自動泊車輔助使用車輛自身的傳感器來監測車輛與周圍障礙物之間的相對距離、速度和角度。自動泊車輔助控制車輛的加速、減速和轉向，自動將車輛停入或駛出指定停車位。此外，自動泊車輔助具有停車記憶功能，可適應長達一公里的路綫長度。
- **盲點偵測(BSD)**。盲點偵測可監視車輛兩側盲點範圍內的其他車輛、機車、自行車、行人及物體。它可提醒駕駛人確保安全變換車道，並降低車道轉換時發生碰撞的風險。
- **交通擁堵輔助(TJA)**。交通擁堵輔助可在低速擁擠的交通情況下管理車輛的橫向移動。它可在擁擠的道路上提供自動跟進駕駛與輔助，減少駕駛員的工作量，並提升交通擁堵時的舒適度。

業 務

- **駕駛員監測系統(DMS)**。駕駛員監測系統監測駕駛員在駕駛時的狀態，並提醒駕駛員保持專注，有助於防止因疲勞或分心駕駛而造成的安全風險。
- **車道變換控制(LCC)**。車道變換控制允許車輛使用轉向燈桿啟動變換車道。它還能協助車輛保持在目前車道的中心位置，並確保車輛在有清晰標記的車道或彎道中保持一致的跟車距離。即使沒有導航地圖的輔助，車道變換控制的基本功能也能運行。

我們的輔助駕駛系統可在各種場景下提升駕駛體驗，包括(i)在路邊零速啟動自動駕駛導航；(ii)在內部道路上導航；(iii)在狹窄空間調頭；(iv)通過障礙閘門升降；(v)變換車道並避開障礙物；(vi)通過城市環島；及(vii)點對點駕駛和記憶駕駛輔助。

我們的全球佈局

我們立足中國，放眼全球，成功實現了卓越的全球業務佈局。根據弗若斯特沙利文的資料，我們是最早將整車、KD套件、發動機出口至國外的中國自主品牌乘用車公司之一。二十多年來，我們從一家汽車生產及出口的企業，發展成為一家憑借技術、品牌和管理在海外取得成功的企業，成為一家貢獻當地、惠及全球的全球化汽車製造商。於往績記錄期間，我們在海外市場實現了顯著的業務增長。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們在海外市場的乘用車銷售收入分別為人民幣29,152百萬元、人民幣74,533百萬元、人民幣97,868百萬元、人民幣19,646百萬元及人民幣24,668百萬元，分別佔同期乘用車收入的35.3%、49.3%、39.7%、38.9%及40.0%。

銷售

多年來，我們在海外市場建立了廣泛的經銷商網絡。截至2025年3月31日，我們在亞洲（不包括中國）、歐洲、非洲、大洋洲及美洲擁有1,092家海外經銷商，以及2,958個海外經銷網點。請參閱「一 銷售及營銷 — 經銷商 — 海外經銷商」。我們在海外市場採取多品牌戰略。在新興市場，我們通常會引入並推廣具有本地化設計的高品質自主汽車品牌，並快速搶佔市場份額。在成熟市場，我們與當地知名汽車OEM成立合營企業以進入當地市場，為未來自主汽車品牌的滲透奠定基礎。

業 務

我們的乘用車在海外市場受到歡迎。2024年，OMODA汽車的海外銷量較2023年增長35.5%。根據弗若斯特沙利文的資料，按乘用車出口量計，2024年，瑞虎7成為中國自主品牌乘用車中最暢銷的乘用車。此外，星途品牌汽車在中東市場的銷量及售價在2024年較2023年均實現增長，根據弗若斯特沙利文的資料，同期星途品牌出口量位列中國自主高端品牌第一。此外，捷途旅行者及捷途X70在海外市場成為越野旅行的熱門車型，其中，截至最後實際可行日期，捷途旅行者已銷往50多個國家和地區。

生產

我們已通過我們的附屬公司或與當地OEM合作建立海外生產設施網絡。於最後實際可行日期，我們的附屬公司在馬來西亞擁有一個生產基地，與西班牙老牌車企EV MOTORS成立的合營企業在巴塞羅那擁有一個生產基地。此外，我們亦與位於印尼、巴西和烏茲別克斯坦等海外司法管轄區的海外OEM簽訂合約，製造乘用車並於當地市場銷售。請參閱「一 製造 — 海外生產設施」。其中，我們與EV MOTORS的合營企業於2024年12月下線首輛EBRO S700汽車，使我們成為首家在歐洲生產整車的中國自主品牌乘用車企業。我們在馬來西亞的生產工廠專注於右舵車型汽車的生產。憑藉海外的生產能力，我們可以實現量產和快速交貨，從而把握海外市場的重大增長機遇。

研發

我們在德國、西班牙、巴西、墨西哥和馬來西亞設立了研究機構，分別在歐洲、南美、北美和東南亞市場進行研發活動。我們具備強大的本地化、適應性開發能力。我們針對海外市場客戶的不同需求和偏好，提供量身定制的乘用車。我們的研發工作確保符合當地法規並注重產品適應性，使我們能夠為當地市場提供定制化的產品與服務。例如，我們建立了全球適應性開發和驗證體系，涵蓋溫度、濕度、燃油品質、腐蝕、陽光、降水和風沙七個維度。我們在巴西、沙特阿拉伯、馬來西亞、東歐等地進行車輛測試，涵蓋冷熱、高海拔、高濕度等挑戰性環境，符合不同地區的全天候測試標準。基於超過30,000小時的發動機台架驗證和5,000,000公里的整車驗證，我們能夠將不同的使用場景和條件轉化為車輛開發和工程要求，開發出全球標準化的車輛，實現全球化的產品定義和車輛開發。

業 務

銷售及營銷

我們的銷售網絡

我們主要通過中國和海外市場的經銷商網絡銷售奇瑞、捷途、星途和iCAR品牌的乘用車。此外，OMODA及JAECOO為主要面向海外市場的品牌。有關銷售及經銷智界品牌汽車，請參閱「一 銷售及營銷 — 其他銷售渠道」。我們與經銷商建立買賣關係，而經銷商無權將任何未售出的乘用車退還給我們，除非有瑕疵。我們的經銷商戰略性地在中國主要城市及海外國家和地區均設有網點，以推廣及銷售我們的汽車。多年來，我們在全球建立了廣泛的經銷商網絡。截至2025年3月31日，我們在中國有3,663個經銷商網點，覆蓋逾310個城市，在海外有2,958個經銷商網點，遍及亞洲（中國除外）、歐洲、非洲、大洋洲和美洲。

下表載列於所示期間我們乘用車的銷售渠道及其各自的收入貢獻：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
	(未經審計)									
經銷商 ⁽¹⁾	69,734	84.5	128,809	85.2	216,222	87.6	40,642	80.4	56,133	91.1
其他 ⁽²⁾	12,777	15.5	22,419	14.8	30,600	12.4	9,905	19.6	5,506	8.9
總計	<u>82,511</u>	<u>100.0</u>	<u>151,228</u>	<u>100.0</u>	<u>246,822</u>	<u>100.0</u>	<u>50,547</u>	<u>100.0</u>	<u>61,639</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 包括來源於智界品牌乘用車銷售的收入。

(2) 請參閱「一 銷售及營銷 — 其他銷售渠道」。

業 務

經銷商

中國經銷商

根據行業規範，我們主要通過經銷商網絡銷售奇瑞、捷途、星途和iCAR等品牌的乘用車，以有效覆蓋中國市場。銷售及營銷活動根據奇瑞、捷途、星途和iCAR品牌分開進行。我們允許候選人通過公開申請流程申請新的經銷商和經銷商網點。在選擇經銷商時，我們考慮諸多標準，包括財務狀況、經營規模和擬設經銷商網點的位置、交通狀況、管理能力、聲譽和信譽。我們要求候選人提交申請，方可授予許可證。在審查後，我們邀請候選人進行面談，並前往潛在經銷商網點所在地進行實地考察。我們根據實地考察結果、正式建議書和候選人的資格作出最終決定。

選定新經銷商後，經銷商將支付保證金並與我們簽訂意向書。我們為新經銷商網點的設立提供指導，包括標準的內外部裝修、我們的標識及車輛展示、新經銷商網點建設和啟動的時間框架以及人員配備和培訓。我們會安排自己的工作人員現場監督工作。此外，我們將向新經銷商提供我們的專有信息系統，該系統將安裝在經銷商網點以跟蹤銷售和庫存，並收集相關的財務和運營數據。新經銷商網點須通過我們的檢查並獲得我們的正式授權後，方可開始經營。我們通常與各經銷商簽訂經銷商協議。

下表載列於所示期間我們在中國的奇瑞、捷途、星途和iCAR品牌乘用車經銷商的變動情況：

	截至12月31日／ 截至12月31日止年度			截至3月31日／ 截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
期初	1,556	2,312	2,528	3,480
新增經銷商	1,174	988	1,361	401
終止現有經銷商 ⁽¹⁾	418	772	409	224
經銷商數量增加／ (減少) 淨額	756	216	952	177
期末	2,312	2,528	3,480	3,657

附註：

- 2023年終止的經銷商相對多於2022年及2024年終止的經銷商，主要是由於逐步淘汰若干不再為我們未來戰略重心的部分純電動汽車車型所致。

業 務

下表載列所示期間我們的經銷商在中國就奇瑞、捷途、星途和iCAR品牌經營的經銷商網點的變動情況：

	截至12月31日／ 截至12月31日止年度			截至3月31日／ 截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
期初	1,556	2,813	2,673	3,486
開設新經銷商網點	1,858	992	1,361	401
關閉經銷商網點 ⁽¹⁾	601	1,132	548	224
經銷商網點數量增加／ (減少) 淨額	1,257	(140)	813	177
期末	2,813	2,673	3,486	3,663

附註：

- 2023年關閉的經銷商網點相對多於2022年及2024年關閉的經銷商網點，主要是由於逐步淘汰若干不再為我們未來戰略重心的部分純電動汽車車型所致。

我們通常與經銷商簽訂經銷商協議。下表概述我們通常與經銷商簽訂的主要商業條款和安排：

期限：	一至五年，期滿可自動續約，或經雙方書面同意續約。
定價及付款：	我們發佈的市場指導價格，會根據市場情況進行調整。我們透過銀行轉賬或銀行承兌票據與經銷商結算。
銷售目標：	我們與經銷商訂立月度、季度或年度銷售目標，並在協議中規定不同車型的銷售量。經銷商達成銷售目標是關鍵的績效指標，也是銷售措施和返利計劃的基礎。

業 務

次級經銷商：	經銷商可委任次級經銷商。
存貨：	我們與經銷商協定指定的車型和數量，並維持合理的存貨水平。
產品退回：	根據適用的法律法規，只有出現質量問題時才可退貨。
終止：	在發生若干慣常終止事件時，例如經銷商(i)破產或進入清算程序；(ii)被吊銷營業執照；(iii)暫停營業；(iv)損害我們的利益和形象；或(v)嚴重違反我們的管理政策，我們可單方面終止經銷協議。

海外經銷商

除國內市場外，我們還在海外市場建立了廣泛的經銷商網絡。多年來，我們在一些具有巨大潛力及回報的市場設立了海外附屬公司，並通過海外附屬公司建立了當地經銷商網絡。對於我們並無海外附屬公司的司法管轄區，我們通常會指定總代理，總代理同時亦為我們的經銷商，負責向指定司法管轄區的客戶推廣及銷售我們的乘用車。除標準經銷商責任（例如經銷商管理和客戶參與）之外，總代理亦負責利用其當地資源，在該指定司法管轄區設立分銷及銷售網絡。此外，有別於其他經銷商，就我們的部分總代理而言，我們通常於經銷協議中訂明最低採購量要求條款，有關採購量實質上為可調整銷售目標，旨在激勵總代理進行銷售並體現其在各指定司法管轄區推廣及銷售乘用車的承諾。利用總代理設立的經銷及銷售網絡，我們能夠有效地開拓新市場。截至2025年3月31日，我們與全球1,092家海外經銷商建立了合作關係。在選擇海外經銷商時，我們通常採用與選擇國內市場經銷商及經銷網點類似的選聘方法。在選擇總代理時，我們會考慮一系列因素，包括行業經驗、財務實力以及地區或全國銷售網絡及實力。

業 務

下表載列所示期間我們的海外經銷商變動情況。

	截至12月31日／ 截至12月31日止年度			截至3月31日／ 截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
期初	252	327	741	1,075
新增海外經銷商	112	469	432	19
終止現有海外經銷商 ⁽¹⁾ ..	37	55	98	2
海外經銷商數量增加／ (減少) 淨額	75	414	334	17
期末	327	741	1,075	1,092

附註：

- (1) 於往績記錄期間，終止海外經銷商的主要原因是：(i)經銷協議到期後我們並無與若干經銷商續訂或當其表現未能令本集團滿意時經互相協定不再與其續訂經銷協議；及(ii)若干經銷商基於其本身的商業考慮而結束其乘用車經銷業務。

下表載列所示期間我們的經銷商經營的海外經銷商網點的變動情況：

	截至12月31日／ 截至12月31日止年度			截至3月31日／ 截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
期初	905	1,088	1,997	2,799
開設新海外經銷商網點 ..	243	1,032	1,041	174
關閉海外經銷商網點 ...	60	123	212	15
海外經銷商網點數量 增加／(減少) 淨額 ...	183	909	802	159
期末	1,088	1,997	2,799	2,958

業 務

下表概述我們通常與海外經銷商簽訂的主要商業條款和安排：

期限：	一至五年，期滿可自動續約，或經雙方書面同意續約。
定價及付款：	我們提供指導價目表，該價目表可由我們不時全權酌情通過事先書面通知進行更改。我們透過銀行轉賬或銀行承兌票據與海外經銷商結算。
銷售目標：	我們與海外經銷商設定銷售目標或最低採購要求，通常選擇與部分總代理設定最低採購要求。最低購買要求並不是強制性的購買承諾，而是一個可調整的銷售目標。最低採購要求賦予本公司在總代理未達到協定銷售目標時首先進行協商的優先權，若協商失敗，本公司有權選擇終止經銷協議。本公司會先與該總代理接洽，討論及評估原因。然後，雙方將參考下一年度的銷售目標、過去數年的銷售成績以及考慮當時的市場狀況、競爭情況和經銷商的能力，重新協商最低採購金額。根據弗若斯特沙利文的資料，設定銷售目標或同等的最低採購要求，以有效激勵和管理經銷商，符合行業規範。海外經銷商完成銷售目標是一項關鍵的績效指標，也是銷售措施和返利計劃的依據。
存貨：	我們和經銷商協定指定的車型和數量，及經銷商維持合理的存貨水平。

業 務

次級經銷商： 代表總代理的經銷商可在其國家或地區委任次級經銷商。

產品退回： 根據適用的法律法規，只有出現質量問題時才可退貨。

終止： 在發生若干慣常終止事件時，例如經銷商(i)破產或進入清算程序；(ii)被吊銷營業執照；(iii)暫停營業；(iv)損害我們的利益和形象；或(v)嚴重違反我們的管理政策，我們可單方面終止經銷協議。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們與中國及海外市場的經銷商並無任何重大糾紛。據董事所知，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們的所有經銷商均為獨立第三方。

經銷商管理

我們建立了健全的經銷商管理系統以管理我們的經銷商網絡，提供一致的品牌形象和客戶體驗。下文載列我們經銷商管理政策和措施的主要方面：

- **最大限度地降低侵蝕效應：**為最大限度地降低經銷商之間的侵蝕風險，我們採取了以下措施：(i)管理每個地區的區域經銷商數量；(ii)明確劃分其地理覆蓋範圍，並明確禁止經銷商在各自指定的地理區域之外銷售我們的汽車，及授權我們的經銷商管理其各自的次級經銷商以避免侵蝕效應。我們要求經銷商確保其次級經銷商必須在指定區域範圍內經營；及(iii)管理定價政策，為我們在國內和海外銷售的車輛提供市場指導價。
- **海內外市場汽車經銷商管理。**我們採取各種措施監督和檢查經銷商。我們要求經銷商連接我們的經銷商管理系統，以便我們能夠密切監控其銷售和經營活動。此外，我們會對經銷商網點進行現場檢查，以監控業務運營，包括銷售業績、庫存水平、服務質量、銷售和營銷工作及對我們政策和指導方針的遵守情況。根據檢查結果，我們找出表現不佳或異常的經銷商。該等經銷商須在規定時間內解決並整改所有發現的問題，否則我們將終止其經銷商資格。我們與我們的總代簽訂直接合同，他們可能會進一步將

業 務

我們的車輛分銷給次級經銷商。我們允許經銷商在其指定區域內發展次級經銷商，並接受我們的監督和控制。我們與次級經銷商並無合約關係。我們主要通過我們的經銷商來規範和監督次級經銷商的銷售活動。我們的經銷商會定期追蹤彼等各自次級經銷商的銷售及存貨水平並向我們報告有關情況，而且我們會相應調整對經銷商作出的銷售，以避免次級經銷商積累大量存貨的風險。此外，我們的經銷商會進行年度檢查或評估，以確保次級經銷商符合相關法律法規及我們的管理政策。倘經銷商出現不當銷售行為，我們概不負責。

- **銷售及存貨管理。**為降低渠道堵塞風險，我們管理經銷商以確保其將維持合理的存貨水平。我們主要通過實時經銷商管理系統監控和記錄我們車輛的銷售情況及經銷商的庫存水平或定期進行存貨檢查。通過該系統，我們能夠對經銷商的車輛預訂、開票、交付和售後進行銷售全程監控。對於無法訪問我們經銷商管理系統的部分海外經銷商，我們通過當地員工每月監察訂單和存貨水平來管理它們。此外，在中國，我們可通過車輛登記系統進一步監控我們汽車的實際需求，從而更好地了解經銷商的庫存週轉情況。此外，除產品缺陷外，我們不允許汽車退回。
- **經銷商內部控制政策與措施。**我們已實施針對經銷商行為的內部控制政策與措施，包括：(i)要求經銷商及時有效地透過多種溝通管道，就我們收到的查詢與消費者進行溝通與處理，尤其在交付緊急情況下；(ii)在車輛交付確認表格中明確載明，交付時，必須同時交付合格證；(iii)將客戶反饋納入我們的經銷商評估，作為其經銷商滿意度管理的一部分；(iv)若發現經銷商存在惡意競爭、誤導性定價、財務虛報及不當處理訂金等違規行為，將對我們的經銷商實施處罰，作為銷售營運評估體系的一部分；及(v)建立經銷商誠信評分系統，每兩個月從六個維度對經銷商進行評估，包括市場行為、財務誠信、誠信核實與問責、合規誠信、客戶管理誠信及員工誠信。

業 務

- **合規管理。**我們要求經銷商在銷售實踐中嚴格遵守相關法律及法規和我們的管理政策。倘我們的任何經銷商未能遵守相關法律及法規或我們的管理政策，我們可保留單方面終止與其之經銷協議的權利。

智界企業經銷商

我們向一家企業經銷商銷售智界品牌汽車，該經銷商主要在中國從事新能源汽車銷售，並進一步在中國向終端客戶銷售智界品牌汽車。我們已與該經銷商訂立總經銷協議，該協議的條款在各重大方面與我們典型的經銷協議條款並無不同。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與該經銷商並無任何重大糾紛。據董事所知，該經銷商為獨立第三方。

下表載列我們與企業經銷商訂立的重要條款及安排概要：

期限：	總經銷協議的期限為五年，到期時經雙方協定可續期。
定價及支付：	我們與總經銷商就汽車的購買價格達成協議，經雙方協定可不時予以變更。我們通過銀行轉賬與經銷商結算。
存貨：	總經銷商應維持若干汽車存貨。其根據終端客戶的採購訂單及市場預測向我們採購汽車。
產品退回：	總經銷商接收汽車後，我們通常不允許總經銷商將產品退回給我們。

業 務

續期及終止：

於總經銷協議的期限內，除非任何一方於經銷協議到期前至少三個月以書面形式通知對方不打算繼續合作，否則應於協議到期後訂立新協議。為確保合作維持不變，總經銷協議的期限應自動延長三個月。如在此三個月期限內未完成續期，則應終止總經銷協議。

於總經銷協議的期限內，若一方在各重大方面違反任何條款，且在非違約方提出糾正要求90天后未能糾正有關違約行為，則另一方可終止協議。

其他銷售渠道

乘用車

於往績記錄期間，我們還直接向個人和企業用戶以及貿易公司銷售奇瑞、捷途、星途及iCAR品牌的乘用車。

KD套件

於往績記錄期間，我們主要向下列公司銷售KD套件：(i)海外OEM及海外合營企業，以供在其各自的海外生產廠組裝成乘用車，並以我們的品牌（如奇瑞、OMODA及JAECOO以及星途）或以海外合營企業和海外OEM（如EBRO）的品牌進行銷售；及(ii)中國貿易公司，該等貿易公司向其客戶銷售KD套件。

我們亦聘請海外合同製造商將我們的KD套件組裝成乘用車，可供海外市場銷售。我們就組裝服務向該等海外合同製造商支付服務費。於往績記錄期間，向海外合同製造商支付的裝配服務費分別為零、人民幣40百萬元、人民幣779百萬元及人民幣928百萬元，分別佔各同期我們銷售成本的零、0.03%、0.33%及1.55%。海外OEM及海外合營企業為向我們採購KD套件的客戶，而海外合同製造商則是向我們提供裝配服務的供應商。請參閱「— 製造 — 海外生產設施」。

業 務

定價

考慮到市場成熟度、滲透率、購買能力、競爭格局和產品成本等因素，我們的定價政策因國家和地區而異。我們向經銷商提供市場指導價，供其參考。我們通常會在車型的不同開發階段（包括開發之初、開發完成時和正式發佈之前）審查我們的定價模型。此外，我們會根據當前市況不時審查和調整市場指導價格。

營銷

我們通過傳統營銷活動、經銷商網絡與社交媒體平台上的在線推廣的方式增加品牌知名度。我們的線下營銷和品牌建設活動包括參與組織新車型發佈會、研討會、貿易展會和展覽，以展示我們的產品並獲得用戶反饋。例如，我們每年參加廣州國際汽車展覽會，向用戶和潛在客戶展示我們的最新概念車和前沿技術。

此外，對於以奇瑞、捷途、星途和iCAR品牌銷售的汽車，我們依靠經銷商分別開展各品牌的銷售和營銷活動。我們的經銷商會制定年度營銷預算和計劃，以推廣我們的產品，從而提高在中國的品牌滲透率，並擴大我們的經銷商網絡。我們對經銷商的營銷計劃進行審閱並提供反饋，及他們會相應地開展營銷活動。我們不時邀請經銷商參與我們的營銷活動。

我們致力於通過在主要社交媒體平台上創建內容來增加我們的品牌曝光率。我們透過抖音、快手和小紅書等熱門社交媒體平台宣傳我們的品牌歷史以及新推出的車型和版本。我們的營銷內容還包括新車型和新版本的現場直播試駕。利用該等平台的數據驅動功能，我們能夠準確定位我們的終端客戶。我們的線上營銷取得了巨大成功，讓我們在社交媒體平台上累積了大量粉絲。這反映出我們有能力接觸並影響廣大的受眾，以及透過品牌知名度和用戶互動獲利的潛力。

我們相信，通過經銷商網絡優化我們的營銷渠道，結合社交媒體上的優質內容，能夠使我們實現持續品牌曝光，並有效吸引潛在客戶。

業 務

客戶

於往績記錄期間，我們主要通過經銷商在國內及海外市場銷售乘用車，另外，我們於同期還向海外OEM、海外合營企業及貿易公司進行銷售。我們擁有廣泛的客戶群，我們認為我們不存在重大集中風險。於往績記錄期間內各期間，來自前五大客戶的收入為人民幣16,035百萬元、人民幣23,799百萬元、人民幣41,698百萬元及人民幣12,989百萬元，分別佔於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月總收入的17.3%、14.6%、15.4%及19.0%。我們通常以銀行轉賬方式或銀行承兌票據與前五大客戶結算。下表載列於往績記錄期間各期內我們的五大客戶詳情：

截至2022年12月31日止年度

客戶	背景	自我們採購 的產品	業務關係概約年限
客戶A	一間主要從事生產及銷售汽車及 汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	6
客戶B	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	9
客戶C	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	11
客戶D	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	19
客戶E	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	3

業 務

截至2023年12月31日止年度

客戶	背景	自我們採購 的產品	關係概約年限
客戶A	一間主要從事製造及銷售汽車及 汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	6
客戶B	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	9
客戶C	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	11
奇瑞控股..	一間主要從事生產及研發汽車及 汽車組件及投資的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	15
客戶F	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	7

截至2024年12月31日止年度

客戶	背景	自我們採購 的產品	關係概約年限
客戶A	一間主要從事製造及銷售汽車及 汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	6
客戶G	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	2
客戶B	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	9
客戶C	一間主要從事銷售汽車及汽車組 件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	11
奇瑞控股..	一間主要從事生產及研發汽車及 汽車組件及投資的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	15

業 務

截至2025年3月31日止三個月

客戶	背景	自我們採購 的產品	關係概約年限
客戶G	一間主要從事銷售汽車及汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	2
客戶A	一間主要從事生產及銷售汽車及汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	6
客戶H	一間主要從事銷售汽車及汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	4
客戶C	一間主要從事銷售汽車及汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	11
客戶I	一間主要從事銷售汽車及汽車組件的公司	乘用車、汽車組件及零 部件	2

於往績記錄期間各年度／期間及直至最後實際可行日期，董事或彼等各自的緊密聯繫人或據董事所知擁有已發行股份超過5%的任何股東概無於本公司任何前五大客戶（除奇瑞控股外）中擁有任何權益。於往績記錄期間，我們與客戶之間並無任何重大糾紛，亦無收到客戶的任何重大投訴。

供應商

我們為乘用車採購各種原材料，主要包括鋼製品、座椅、輪胎、電池組及電子元件。我們亦委聘海外合同製造商將我們的KD套件組裝成乘用車，以供在海外市場銷售。本地化及穩定的供應鏈是我們汽車生產的重點。基於供應商的價格、質量、產能、財務狀況、交貨計劃、業務規模及聲譽等因素，我們非常謹慎地選擇供應商。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的供應品並未出現對我們的業務有重大影響的質量問題，我們的汽車製造亦無因任何主要部件供應短缺而出現任何重大中斷。我們擁有廣泛的供應商基礎，且我們認為我們不會有重大集中風險。

業 務

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，於往績記錄期間內各期間，我們自前五大供應商的原材料採購金額分別為人民幣12,096百萬元、人民幣20,503百萬元、人民幣28,672百萬元及人民幣8,903百萬元，分別佔我們同期原材料採購總額的15.8%、16.9%、14.4%及17.1%。我們通常以銀行轉賬方式或銀行承兌票據與前五大供應商結算付款。下表載列於往績記錄期間各期內我們的五大供應商詳情：

截至2022年12月31日止年度

供應商	背景	向我們提供的產品／服務	業務關係概約年限
奇瑞控股...	一間主要從事生產及研發汽車及汽車組件及投資的公司	汽車組件及零部件	15
供應商A...	一間主要從事汽車製造供應鏈業務的公司	KD套件及汽車組件	4
供應商B...	一間主要從事生產汽車組件及零部件的公司	汽車變速器	27
供應商C...	一間主要從事生產汽車變速器的公司	汽車變速器	9
供應商D...	一間主要從事生產汽車安全系統及部件的公司	汽車制動系統、轉向系統及懸掛系統	19

業 務

截至2023年12月31日止年度

供應商	背景	向我們提供的產品／服務	業務關係概約年限
供應商A...	一間主要從事汽車製造供應鏈業務的公司	KD套件及汽車組件	4
供應商B...	一間主要從事生產汽車組件及零部件的公司	汽車變速器	27
奇瑞控股...	一間主要從事生產及研發汽車及汽車組件及投資的公司	汽車組件及零部件	15
供應商C...	一間主要從事生產汽車變速器的公司	汽車變速器	9
供應商D...	一間主要從事生產汽車安全系統及零部件的公司	汽車制動系統、轉向系統及懸掛系統	19

截至2024年12月31日止年度

供應商	背景	向我們提供的產品／服務	業務關係概約年限
供應商B...	一間主要從事生產汽車組件及零部件的公司	汽車變速器	27
供應商E...	一間主要從事研發、生產及銷售電池的公司	動力電池	5
供應商D...	一間主要從事生產汽車安全系統及零部件的公司	汽車制動系統、轉向系統及懸掛系統	19
供應商F...	一間主要從事生產汽車組件及零部件的公司	發動機零部件	5

業 務

供應商	背景	向我們提供 的產品／服務	業務關係 概約年限
供應商A...	一間主要從事汽車製造供應鏈業務的公司	KD套件及汽車組件	4

截至2025年3月31日止三個月

供應商	背景	向我們提供 的產品／服務業	業務關係 概約年限
供應商E...	一間主要從事研發、生產及銷售電池的公司	動力電池	5
供應商B...	一間主要從事生產汽車組件及零部件的公司	汽車變速器	27
供應商G...	一間主要從事通信系統設備製造的公司	輔助駕駛系統、智能座艙系統及其他相關汽車組件及零部件	3
供應商H...	一間主要從事汽車生產的公司	OEM	2
供應商D...	一間主要從事生產汽車安全系統及零部件的公司	汽車制動系統、轉向系統及懸掛系統	19

於往績記錄期間各年度／期間及直至最後實際可行日期，本公司董事或彼等各自的緊密聯繫人或據本公司董事所知擁有我們已發行股份超過5%的本公司任何股東概無於本公司前五大供應商（除奇瑞控股外）中擁有任何權益。

業 務

重疊客戶與供應商

於2022年、2023年及2024年，供應商A為我們五大供應商之一，截至2025年3月31日止三個月亦為本公司的供應商。與此同時，於往績記錄期間各期內，供應商A亦為本公司客戶。供應商A是一家從事中國汽車製造供應鏈業務的公司。除購買及銷售交易外，我們與供應商A、其各自的主要股東、董事或高級管理層或其各自的任何聯繫人在過去或現時並無任何其他關係（包括但不限於融資、家族、僱傭、信託或其他關係）。我們主要向供應商A出售汽車組件及零部件，並主要向供應商A採購KD套件。為生產售予我們的KD套件，供應商A使用我們向其銷售的部分汽車組件及零部件作為原材料，並從第三方供應商處採購其他原材料。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，本公司向供應商A的銷售額分別為人民幣1,577百萬元、人民幣2,133百萬元、人民幣3,959百萬元及人民幣989百萬元，分別佔同期本公司總收入的1.7%、1.3%、1.5%及1.4%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，我們向供應商A的採購額分別為人民幣2,529百萬元、人民幣5,976百萬元、人民幣4,107百萬元及人民幣603百萬元，分別佔同期原材料採購總額的3.3%、4.9%、2.1%及1.2%。

奇瑞控股為於2022年及2023年的五大供應商之一，亦為本公司於2024年及截至2025年3月31日止三個月的供應商。與此同時，奇瑞控股亦為於往績記錄期間各期內的五大客戶之一。有關本公司與奇瑞控股的關係，以及本公司與奇瑞控股的股權架構，請參閱「歷史、發展及公司架構－公司發展」。於往績記錄期間各期內，(i)於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，我們向奇瑞控股採購的產品（主要包括電池組）分別為人民幣3,124百萬元、人民幣3,415百萬元、人民幣2,426百萬元及人民幣858百萬元，分別佔我們同期原材料採購總額的4.1%、2.8%、1.2%及1.7%；及(ii)於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，我們向奇瑞控股（主要包括乘用車、發動機、變速箱、底盤及其他主要零部件）的銷售額分別為人民幣1,339百萬元、人民幣2,111百萬元、人民幣3,018百萬元及人民幣120百萬元，分別佔我們同期總收入的1.4%、1.3%、1.1%及0.2%。

我們與供應商A及奇瑞控股各自的銷售及採購條款均以個別基準進行協商，銷售與採購並不互為條件。此外，與供應商A及奇瑞控股各自交易的主要條款與我們其他客戶及供應商交易的條款類似，並符合一般商業條款。除上文所披露者外，據我們所知，於往績記錄期間各期內概無我們的前五大客戶／供應商為我們的供應商／客戶。

業 務

物流及庫存管理

物流及倉庫

我們在蕪湖、鄂爾多斯、大連、青島及開封設有倉庫，主要用於儲存汽車組件及零部件及原材料。原材料及汽車組件及零部件由供應商直接或透過第三方運輸服務供應商運送至我們。在可能的情況下，我們優先與營運地點靠近我們倉庫的供應商合作，以盡量降低物流成本。我們聘用第三方物流服務供應商，將我們的乘用車從我們的生產設施運送至我們的經銷商網點。

存貨管理

我們的存貨主要包括製成品及半成品乘用車、汽車組件及零部件。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月的存貨週轉天數分別為43.5天、58.4天、52.6天及56.3天。我們實施嚴格的存貨控制政策，以監控生產設施及倉庫的存貨水平，並維持相對較低的存貨水平，因為我們一般採用按單製造的方式。

研究及開發

我們強大而全面的研發能力為我們的技術實力提供保障。我們將研發工作的戰略重點放在設計和開發高品質的乘用車上，為用戶提供卓越的智能出行體驗。多年來，我們在開發多樣化和不斷擴展的乘用車產品組合以及電動化和智能化先進汽車技術方面取得了巨大成功。請參閱「－我們的技術實力」及「－知識產權」。

截至2025年3月31日，我們在中國蕪湖、合肥及上海建立了3個研發中心，並在德國、西班牙、巴西、墨西哥和馬來西亞建設5個海外研發中心。截至同日，我們擁有逾14,400名專業研發人員，其中約23%的研發人員擁有碩士及以上學歷。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，我們的研發投入分別為人民幣4,128百萬元、人民幣6,849百萬元、人民幣10,544百萬元及人民幣2,761百萬元。

業 務

研發體系

我們的核心競爭力是在汽車架構、燃油和電動動力系統以及汽車智能化方面的強大研發能力。我們建立了多層次的研發體系，包括開陽創新開放聯合體（旨在促進整個產業價值鏈的前沿創新和科技突破的商業化）、瑤光實驗室（我們的核心技術研發平台）、我們的全球研發中心和先進的生產設施，涵蓋基礎研究和跨學科研究、核心技術和功能創新以及新車型和解決方案的量產。我們秉承「量產一代、開發一代、預研一代」的三代技術發展戰略，開展前瞻性技術研發，進一步強化技術優勢，加速前沿創新。

研發合作

作為研發工作的一部分，我們與知名的行業龍頭及頂尖學術機構合作，共同開發關鍵的汽車組件及零部件。例如，我們與一家全球領先的動力總成系統公司合作開發下一代高效混合動力發動機，熱效率達到48.0%，突顯了卓越的效率和較長的續航里程。我們亦與該公司合作開發雙矢量電機，並已完成樣機開發，目前正在進行車輛測試。此外，我們與中國一所頂尖大學合作進行固態電池的研發項目，探索固態鋰電池能量密度的極限和模式。我們亦與一家世界領先的新能源汽車組件及零部件供應商合作開發業界領先的混動變速箱電機控制器，其精巧的設計可大幅提升電機控制器的效能。透過與多家業界領先公司的緊密合作，我們縮短了輔助駕駛解決方案的開發週期，降低了開發成本，並快速建立了我們的輔助駕駛解決方案能力。

製造

我們在中國和海外建立了生產設施網絡，以製造乘用車和KD套件。截至最後實際可行日期，我們在中國擁有10個生產基地，分別位於蕪湖、鄂爾多斯、大連、青島、開封、德州及石家莊。截至同日，我們在馬來西亞的附屬公司擁有一個生產基地，而與一家成立於西班牙的老牌車企EV MOTORS成立的合營企業亦擁有一個生產基地。我們亦與海外OEM簽訂合約，生產乘用車，並在當地市場銷售。請參閱「一 製造 — 海外生產設施」。

業 務

國內生產設施

下表載列我們在中國的生產基地於往績記錄期間的設計年產能、乘用車產量（包括KD套件）及利用率：

	截至12月31日止年度									截至3月31日止三個月		
	2022年			2023年			2024年			2025年		
	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾	設計產能 ⁽¹⁾	實際產量 ⁽²⁾	利用率 ⁽³⁾
	(千輛)	(千輛/套)	(%)	(千輛)	(千輛/套)	(%)	(千輛)	(千輛/套)	(%)	(千輛)	(千輛/套)	(%)
乘用車	1,018	1,150	113.0	1,198	1,622	135.4	1,498	2,411	161.0	368	585	158.9

附註：

1. 相關年度／期間的設計產能乃(i)根據噴漆及組裝階段的瓶頸產能及(ii)假設生產線每天運作17小時（包括換班及休息所需的時間）及每年運作250天計算。根據弗若斯特沙利文的資料，瓶頸產能是計算汽車行業設計產能的主要依據。
2. 包括(i)乘用車及(ii) KD套件。
3. 利用率乃根據所示期間的實際產量除以設計產能計算。
4. 利用率在所示期間超過100.0%，主要原因是(i)因本公司產品的需求量大，本公司主要生產基地的部分生產線每天運作24小時（包括換班及休息所需的時間）或每年運作超過250天；及(ii)所示期間的設計產能不包括單獨生產KD套件的產能，乃由於生產KD套件的生產過程與生產整車的生產過程不同，而KD套件可能不會經過生產乘用車的所有階段。
5. 乘用車生產週期約為2.5天，包括生產流程中的所有階段。請參閱「一 製造 — 我們的生產流程」。視乎KD套件類型而定，KD套件的生產週期各有不同，一般少於2.5天。

海外生產設施

我們採用雙管齊下的方式建立海外生產網絡。對於存在有製造能力OEM的市場，我們(i)與海外合同製造商簽訂合同製造安排，例如印尼和烏茲別克斯坦的合同製造商作為我們的OEM服務供應商，將我們的KD套件組裝成乘用車並在當地市場銷售，(ii)將KD套件銷售給(a)與西班牙、巴西、泰國和越南的OEM成立的合營企業，以及(b)作為我們客戶的海外OEM，如哈薩克斯坦和巴西的OEM，供其自行組裝成乘用車並在當地市場銷售。於往績記錄期間，由我們海外合同製造商組裝的乘用車銷量分

業 務

別佔我們同期乘用車總銷量的零、0.5%、1.3%及3.9%。對於我們認為適合建立由海外附屬公司營運的生產基地的海外市場，我們會建立自己的生產基地，例如我們在馬來西亞的生產基地。截至最後實際可行日期，位於泰國及越南的合營企業生產基地正在規劃中。我們亦計劃擴大馬來西亞生產基地的產能。

於往績記錄期間，海外生產基地主要用「散件組裝」模式。我們在中國生產KD套件。海外OEM、海外合營企業及海外合同製造商將KD套件組裝成乘用車成品，再主要通過當地經銷商以我們的品牌或我們海外合營企業及海外OEM的品牌在當地市場銷售。我們的KD套件主要有全散件組裝(CKD)、半散件組裝(SKD)及直接散件組裝(DKD)三種形式，視客戶的要求（例如當地汽車行業的法律法規、稅收和關稅影響以及整體成本）而定。CKD是指完全拆解的零部件，主要包括焊接車身部件、動力系統和其他部件，包括內部和外部裝飾、汽車電子系統和底盤。SKD指半拆解零部件，主要包括車身、動力系統和其他部件，包括內飾和外飾、汽車電子系統。DKD是指直接拆解的零部件，較SKD預組裝程度更高。DKD包括帶有內飾和外飾的車身，以及預先安裝的電動系統、動力系統、懸架和輪胎。

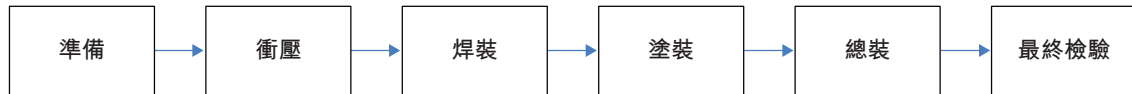
我們透過派遣當地員工到生產基地，監督海外合營企業或OEM的組裝及檢驗流程。我們的員工為組裝和檢驗流程提供技術支持。我們按照相關協議對出售予合營企業客戶及OEM客戶的KD套件產品質量負責。我們的合營企業客戶及OEM客戶負責汽車生產及整車的產品質量。

我們相信散件組裝模式使我們能夠快速進入新市場，並建立強大的市場網絡，同時滿足客戶的需求和喜好，並適應當地的法律法規。第三方物流服務供應商負責將所有製成品從海外生產設施運送至當地經銷商網點。

業 務

我們的生產流程

我們的乘用車生產流程旨在促進高質量標準，同時能夠迅速提高產量以滿足客戶需求。下圖闡釋我們乘用車生產的主要步驟：



- **準備**：我們將汽車組件及零部件加工並組裝成完整的底盤和動力總成系統。我們亦準備座椅、內側板、照明和空調設備等內飾部件，以及電池、前燈等其他部件，以備總裝。
- **衝壓**：將鋼板及鋁板衝壓製成車身零部件。
- **焊裝**：焊裝指將相關車身零部件與供應商提供的其他衝壓件和配件焊接形成車身。我們使用焊接機器人自動焊接接頭，並在車頂採用激光焊接，以增強車身的剛度，從而提高車身的安全性。
- **塗裝**：塗裝包括中間電泳噴塗、面塗和表塗，以防止侵蝕。噴漆工藝完全自動化並由電腦控制。
- **總裝**：在此階段，底盤、車輪、電力驅動系統、照明和制動系統組裝到車身上。我們的組裝線配備全自動質量控制和檢測系統。
- **最終檢驗**：最終檢驗包括道路測試和生產檢查，包括尾氣排放、轉向、制動、發動機、變速箱和電器檢查。還要檢查車輛的內部及外部。

業 務

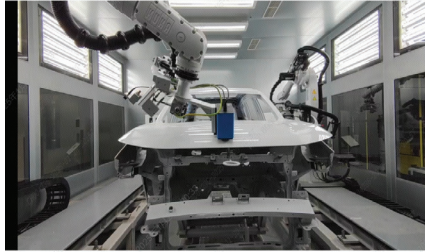
以下所載是我們中國生產基地生產線的範例：



衝壓



焊裝



塗裝



總裝

質量控制程序貫穿於我們生產過程的每個階段，以確保我們的車輛符合我們的質量控制標準。請參閱「－質量控制、保修及售後服務和產品召回－質量控制」。

質量控制、保修及售後服務和產品召回

質量控制

我們致力於保持乘用車產品的高質量。我們已根據國際公認的質量管理體系標準ISO9001及國際通用的汽車行業質量管理標準IATF16949，實施有效的質量管理體系，涵蓋從研發、採購、生產、銷售及營銷至售後服務的整個汽車生命週期。我們的系統化質量控制措施以汽車行業的良好實踐為基準。

研發

在研發過程中，我們根據相關法律法規的要求及行業慣例開發產品。我們對原型產品進行一系列嚴格的測試及驗證流程，以確保產品質量，同時控制生產成本。我們在各種環境條件下測試新車型，以滿足全球用戶的多樣化需求。

業 務

製造

在製造過程中，我們實施嚴格的質量控制措施，並採用先進的質量檢測設備及工具，確保每輛車都符合高質量標準。我們已將大量資源投入自動化生產，以確保全面的質量管理系統。此外，我們的生產設施有嚴格的系統來監控生產的關鍵過程，確保向用戶交付始終如一的產品。一旦發現任何產品缺陷，我們的質量控制部門會對質量或技術問題進行分析，制定整改計劃，並據此實施糾正和預防措施。我們已制定我們評估標準，我們的質量評估部門負責審查和評估我們的產品質量和生產流程。我們定期進行內部審計和管理評估，確保我們的質量控制系統是正確、有效和充分。

供應鏈

在供應鏈管理方面，為確保我們向供應商採購的零部件及原材料的質量，我們已制定全面的政策及詳細的程序。我們已建立一個系統來識別和管理合格的供應商，並要求所有採購都必須透過合格的供應商進行。評選合格的供應商時，我們會進行盡職調查並考慮多項因素，包括但不限於其聲譽、資質、經驗、服務或產品供應、定價及交付時間表。對於為我們的汽車定制的零部件而言，我們要求供應商根據我們的項目計劃及質控標準進行開發、測試及生產。我們要求我們的供應商遵從我們有關產品標籤及包裝識別的規定，從而確保可追溯性。

售後服務

我們對售後服務和產品維修實施質量控制措施，確保高水平的客戶滿意度。我們積極採取措施，一旦通過內部追蹤系統發現車輛的任何缺陷，我們會及時通知用戶，並提供免費維修服務。此外，我們的客服部門將跟進用戶的任何反饋，確保任何問題得到及時解決。

嚴格的質量管控為我們贏得了廣泛的市場認可和行業榮譽。2023年及2024年，奇瑞品牌連續兩年在君迪（一家全球消費者洞察和市場研究公司）發佈的中國新車質量研究排名中榮獲中國乘用車品牌第一名，並在2024年君迪發佈的2024年中國汽車產品魅力指數研究及2024年中國銷售服務滿意度研究中榮獲中國乘用車品牌第一名。

業 務

保修及售後服務

我們以客戶為中心，高度重視客戶滿意度。我們的產品還配備了全面的售後服務套餐。我們致力於提供高品質和愉悅的數字售後服務。

在保修期間，我們的用戶可以尋求免費的維修和保養服務，包括因質量缺陷而更換零部件。不論購買地點，用戶均可在我們的任何經銷店享受服務。根據《家用汽車產品修理、更換、退貨責任規定》和行業慣例，出售後兩年或50,000公里的里程數內（以較早者為準），我們為乘用車提供「三包政策」（即保修、保換及保退）。此外，對於大部分的乘用車，我們提供不少於三年或在售出後60,000公里的里程數內（以較早者為準）的整車保修。我們透過經銷店提供保修期內的維修服務，並就保修期內所進行的維修補償經銷商。我們的經銷商提供收費的保修期屆滿後維修服務，包括更換磨損的零部件或修理因碰撞或其他事故導致的損壞。

我們已建立一整套系統（包括400熱線、人工客戶服務熱線、車主俱樂部和企業郵件）來處理用戶投訴。一旦接到用戶的投訴，我們會通知我們指定經銷商的銷售人員，並要求其在一小時內與用戶取得聯繫。我們要求我們指定經銷商的銷售人員上報、更新狀態，直到問題解決、結案。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，我們的產品保修撥備分別為人民幣2,858百萬元、人民幣5,213百萬元、人民幣7,477百萬元及人民幣2,046百萬元。

產品召回

汽車召回長期以來一直是我們行業的一個重要方面，它提醒我們，即使是設計精良的汽車，偶爾也需要進行干預，以確保公眾安全。隨著消費者期望的提高及技術的進步，安全標準和解決召回問題的策略也在不斷提高。我們須遵守中國的《缺陷汽車產品召回管理規定》、《缺陷汽車產品召回管理條例實施辦法》及《機動車排放召回管理規定》，同時還需遵守我們銷售乘用車所在的其他司法管轄區的其他召回法規及規定。

業 務

於往績記錄期間，作為質量控制措施的一部分，我們在中國和海外市場發起了12次召回，召回乘用車約307,900輛，旨在糾正可能危及汽車性能或安全的缺陷。產品召回的主要原因是汽車組件及零部件和軟件問題，如與變速箱油冷卻器管路、空調系統、散熱器芯以及集成制動系統軟件相關的問題。我們的供應商承擔了12次召回中7次的責任，因為相關的汽車組件及零部件和軟件問題是由於供應商的生產過程控制和軟件管理所致。我們承擔了5次召回的責任，因為汽車組件及零部件問題是由於我們的生產過程控制所致。我們已就該等產品召回向用戶和經銷商支付人民幣23.3百萬元，與我們於往績記錄期間的總收入總和相比微不足道。我們召回了所有問題乘用車，更換相關汽車組件及零部件，並將維修後的車輛返還予用戶。不存在召回後整車報廢的情況。於往績記錄期間，召回對本集團的經營業績及財務狀況並無任何重大不利影響。

就質量控制及產品安全而言，我們加強生產過程中的質量控制標準，並升級自動化生產設備，以最大限度地減少生產過程中的產品缺陷。我們建立了涵蓋汽車組件及零部件從採購、生產、交付到售後的整個產品週期的管理系統。我們亦實施了全面的售後系統和協議，以便及時處理客戶投訴和產品召回等緊急事務。

知識產權

我們認為我們的專有域名、版權、商標、商業秘密及其他知識產權對我們的業務運營至關重要，是我們成功的根本和競爭力的基礎，因此我們將大量的時間及資源投入到知識產權的開發及保護中。我們依靠專利、版權、商標、商業秘密法律及披露限制保護我們的知識產權。截至2025年3月31日，我們有13,900多項註冊專利、7,100多項專利申請、7,300多個商標、140多個註冊軟件版權。

有關我們重要知識產權的詳細資料，請參閱「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的其他資料－2.知識產權」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無捲入會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生任何重大不利影響的有關侵犯任何知識產權的任何法律訴訟。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能需要針對知識產權侵權

業 務

索賠進行自我辯護，這可能相當耗時，並且會導致我們承擔巨額費用」及「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們未必能防止他人未經授權使用我們的知識產權，這可能損害我們的業務及競爭地位」。

季節性

我們的乘用車銷量在1月和2月普遍下降，特別是在中國農曆新年前後，並在春季和夏季逐漸回升。乘用車銷量通常在日曆年的最後一個季度達到頂峰，這在傳統上是汽車行業的銷售旺季，主要是由於全國性的車展以及臨近年底汽車購買量增加所致。

COVID-19的影響

COVID-19疫情對中國及全球經濟造成影響。於2022年COVID-19疫情期間，我們的生產並無出現重大中斷。我們位於蕪湖的總部臨時關閉一段時間，但我們的業務營運並無受到任何重大中斷。我們的董事已確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，COVID-19疫情對我們的業務、經營業績及財務狀況並無造成重大不利影響，亦無對我們的供應鏈造成重大中斷。我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增至2023年的人民幣163,205百萬元，並進一步增至2024年的人民幣269,897百萬元，複合年增長率為70.7%。此外，我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元增加24.2%至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元。

數據隱私及保護

概覽

我們致力於遵守數據隱私法律，保護客戶數據的安全。在業務過程中，我們主要收集和存儲與輔助駕駛解決方案和智能座艙系統使用有關的數據，以及通過我們的銷售和服務渠道收集的數據。該等數據主要包括姓名、身份證號碼、地址、電話號碼、駕駛執照資料及支付信息。此外，我們亦收集或與合資格夥伴合作收集乘用車數據，包括車輛狀態、位置資料、輔助駕駛資料、維護狀態以及智能座艙系統資料、有關人工智能語音助手的資料。該等資料根據適用法律法規，在事先徵得客戶同意的情況下收集。我們向每位客戶提供的數據使用和隱私政策描述了我們的數據實踐。具體

業 務

而言，我們承諾按照適用法律管理和使用向客戶收集的數據，並盡合理努力防止客戶數據被未經授權使用、丟失或洩露，且未經客戶同意，不會向任何第三方披露敏感客戶數據，但法律要求或根據適用的法律法規的若干情況除外。我們實行訪問控制及賬號權限控制，並嚴格限制和監控員工對客戶數據的訪問。我們為員工提供數據隱私培訓，並要求員工報告任何數據安全漏洞。我們的業務合作夥伴可能有權訪問於其服務範圍內收集的數據。我們採取多項措施以保護該等數據，如與業務合作夥伴訂立單獨的保密協議、採用加密數據存儲及將個人資料轉換、脫敏與刪除身份信息。

由於個人及公司數據與相關信息的存儲及保護對我們至關重要，因此我們密切關注與我們IT系統有關的風險管理。當客戶數據中的個人身份信息與我們的業務無關時，我們會刪除此類信息，從而降低客戶數據的敏感度。為確保數據安全，我們採用嚴格的加密算法來存儲敏感數據，並嚴格執行數據訪問和傳輸政策，以確保我們數據的機密性。我們還制定了嚴格的內部控制和數據訪問機制，以及有關數據存儲和處理的詳細審批及操作程序。我們制定了一套關於數據安全及隱私保護的內部規定，其中就數據及個人信息的使用、披露和保護，訂明詳細、嚴格的要求。其中，有關內部協議還為我們特定職位的特定級別僱員提供有限授權，允許他們在需要知情的基礎上訪問及處理公司數據，而該等僱員只能將有關數據用於執行其工作任務。

就提供輔助駕駛服務而言，我們提供一系列功能（如語音辨識、駕駛員監控系統(DMS)、車內人員監控系統(OMS)及車輛控制），並在取得終端客戶同意後收集智能駕駛相關數據及位置資料。同意的形式、時點及週期載列如下：

- **語音辨識數據：**i) 形式：當車輛啟動時，透過彈出視窗取得終端客戶的同意。ii) 時點：在客戶點選彈出視窗上的「同意」後，數據收集隨即開始。iii) 週期：點選彈出視窗後，我們會持續收集數據，直至車輛關機或客戶撤回同意為止。
- **車輛控制相關數據（如車輛位置信息）：**i) 形式：客戶主動點選應用中的車輛控制功能（即無鑰匙進入、車輛定位及地圖顯示），以同意收集必要的車輛位置信息。ii) 時點：數據收集於客戶點選應用中的車輛控制功能後開始。iii) 週期：每次客戶點選應用中的車輛控制功能時，即開始收集車輛位置資料。

業 務

數據存儲和跨境傳輸

本集團在中國日常業務過程中收集或生成的所有數據均存儲在中國內地。具體而言，與生產和研發相關的數據存儲在位於中國內地生產基地的國內本地數據中心機房。與營銷和其他業務活動相關的數據存儲在位於中國內地的國內公共雲服務器中。本集團不會將在中國日常業務過程中收集或生成的任何個人信息或重要數據傳輸到中國內地以外的地方，因此不會觸發中國相關法律法規對跨境數據傳輸的事先審批要求。

經我們的中國數據合規法律顧問確認，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們在所有重大方面一直遵守有關網絡安全、數據安全及個人信息保護的適用中國法律及法規。

內部控制及數據訪問機制

我們針對數據儲存及處理建立了嚴格的內部控制及數據訪問機制，涵蓋數據安全管理、網絡安全管理及人員管理：

- **數據安全管理：**我們制定了統一的數據安全管理規範，明確了全生命週期數據安全管理的要求。在此機制下，i)在核實數據訪問的目的後，需經事先核准方可訪問客戶數據；及ii)倘發現任何可疑企圖，而又無法證明其訪問數據的真實目的，將採取保護措施。數據使用活動將透過日誌加以記錄，並接受定期審核，而異常操作（如大量數據匯出或下載）將受到監控並觸發警報。於收到警報後，將立即採取緊急措施。此外，訪問機密數據必須經過身份驗證，如多因素驗證及二次授權，以防止未經授權的訪問行為。
- **網絡安全管理：**我們制定了統一的網絡安全管理規範，在此規範下，我們資料系統的網絡配置由數字化智能中心統一規劃，並按照相關標準實施，因此不允許任何未經授權的修改。基於統一的系統賬戶及權限管理規範，訪問應用控制的實施遵循默認禁止及最小授權原則，並設立訪問控制政策，禁止一切未經授權的存取行為及開啟高風險端口。為強化我們的網絡安全管理，在批准訪問及分配相應的網絡資源前，我們會對網絡訪問請求進行審查及驗證。

業 務

- **人員管理：**我們每年透過各種方式對僱員進行網絡安全及數據安全培訓。與此同時，通過背景審查、簽署保密條款或責任函等方式以實施人員安全管控。僱員離職後，隨即停用資料系統賬號，以防範數據安全風險。

競爭

全球及中國乘用車市場競爭激烈，主要受以下因素推動：(i)開發能夠滿足客戶多樣化及不斷變化的需求的產品；(ii)電動化及智能化方面的技術創新；(iii)強大的品牌資產；(iv)擁有強大的本地化供應鏈的高效生產能力；及(v)廣泛佈局、因地制宜的銷售網絡及售後服務。新能源汽車市場競爭於國內和海外市場均日趨激烈。於中國市場，隨著新能源汽車滲透率不斷增加，傳統OEM及新興的新能源汽車品牌均加快了產品的推出速度。在零售價、產品設計、智能座艙、駕駛輔助系統、電池性能及充電效率等方面的競爭亦日趨激烈。與此同時，海外市場的競爭亦在不斷升級。傳統海外OEM利用其已建立的品牌知名度、全球供應鏈系統以及製造技術建立其新能源汽車產品組合，而中國自主品牌乘用車企業則通過優化生產流程以降低成本，以及快速回應市場需求及客戶偏好迅速搶佔市場份額。為應對中國有關的激烈競爭，中國汽車工業協會(CAAM)和工信部已發佈相關舉措，呼籲嚴格遵守公平競爭原則，並實施有力措施遏制汽車行業內的不正當定價行為。新能源汽車市場的競爭已不再僅僅依靠技術優勢或價格競爭力，而是越來越注重包括營運效率、全球擴張及品牌建設在內的綜合能力。我們主要在國內及海外市場與全球乘用車公司和中國自主品牌乘用車公司競爭。未來，我們還可能面臨來自中國及全球新進入者的競爭，此將加劇競爭。

根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，按銷量計，我們為中國第二大自主品牌乘用車公司，亦為全球第十一大乘用車公司。根據同一資料來源，2024年，我們為全球前二十大乘用車公司中唯一一家新能源汽車銷量、燃油車銷量、中國市場銷量及海外市場銷量與2023年相比增幅均超過25.0%的公司。詳情請參閱「行業概覽－全球乘用車市場的競爭格局」。依託我們的前沿技術、強大的研發及製造能力以及廣泛的銷售及分銷網絡，我們相信我們能夠抓住全球及中國乘用車市場的增長機遇。針對中國汽車工業協會和工信部發佈的相關倡議，首先，我們將繼續致力於我們的技術創新。其中，我們將繼續大力投資於核心汽車技術的研發，同時加速汽車電氣化及智能化的採用。通過這些努力，我們希望為用戶提供更好的駕駛體驗，並促進整個行業更健康、更理

業 務

性的競爭。其次，根據弗若斯特沙利文的資料，自2003年起，我們連續22年在中國品牌乘用車企業中出口量排名第一。2024年，我們在海外市場的乘用車銷量較2023年增長37.4%。憑藉我們在海外市場的成功及強勁的增長潛力，我們不會在中國市場上進行價格競爭，而是繼續通過在中國及海外市場的技術及產品創新實現差異化競爭優勢。

僱員

截至2025年3月31日，我們在中國擁有54,408名全職僱員及在中國境外擁有1,712名全職僱員。

下表載列截至2025年3月31日我們按職能劃分的全職僱員人數及百分比：

職能／部門	僱員人數	佔僱員 總數百分比
生產	29,011	51.7
研發	14,461	25.8
銷售及營銷	6,318	11.2
採購	955	1.7
管理	4,214	7.5
財務	1,161	2.1
總計	56,120	100.0

我們認為，僱員為寶貴資產，對本集團的成功作出貢獻。在招聘僱員時，我們將綜合考慮諸多因素，例如其在乘用車行業的行業經驗、其教育背景及我們的空缺職位需求。一般而言，我們將根據僱員各自的職位及職責，向其支付固定薪資及其他津貼。我們亦會與僱員訂立個人勞動合同，列明薪金、僱員福利、受僱範圍及終止僱傭理由等事宜。我們根據中國社會保險法規的要求為員工提供強制性社會保險，如養老保險、失業保險、工傷保險、醫療保險及生育保險。

我們的僱員將接受培訓，以提高其技術技能、對行業質量標準、職業健康和安全標準以及適用法律法規的認識。我們認為，我們一直與僱員保持良好的工作關係。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無發生任何導致本集團營運中斷的重大勞資糾紛、停工或罷工。

業 務

保險

我們認為我們的保險保障足夠，且符合我們所經營行業的商業慣例。我們主要投保財產保險、機械故障保險、國內貨物運輸保險、進出口貨物保險及出口產品責任保險，我們認為這與中國同行業同等規模的其他公司一致。我們亦為員工購買人壽保險。我們沒有投保業務中斷保險或關鍵人保險。我們的管理層會不時評估我們的保險是否足夠，並在需要時購買額外的保險。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的保險範圍可能不足以覆蓋與我們業務經營有關的所有損失」。

物業

自有物業

截至2025年3月31日，本公司及中國主要附屬公司擁有35幅土地（總佔地面積約5,136,000平方米）的土地使用權及151項物業（總建築面積約2,040,000平方米）。我們將該等物業用作生產設施、辦公室、研究中心及其他附屬用途的處所。有關我們在中國的主要附屬公司詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－我們的主要附屬公司」。

截至2025年3月31日，我們於馬來西亞擁有一項物業，總建築面積約為18,673平方米。我們將該物業用作生產設施的處所。

截至最後實際可行日期，我們及我們的主要附屬公司尚未取得總建築面積約2,000平方米（佔我們自有物業總建築面積不足0.2%）的若干項物業的房屋所有權證。該等物業位於蕪湖，我們主要將其用作污水處理站及保衛室等配套用途以及員工宿舍。我們的董事認為，該等物業的瑕疵不會對我們的業務營運造成重大不利影響，主要乃由於我們已取得相關主管機關的確認函，表明該等瑕疵並不構成嚴重違反相關法律法規的行為，且我們尚未遭受任何行政處罰。據我們的中國法律顧問告知，相關主管政府機關可能要求我們拆除或遷離或停止使用該等樓宇或可能對我們施加任何行政處罰的風險相對較低。

截至最後實際可行日期，我們及我們的主要附屬公司正取得總建築面積約32,975.1平方米的2項物業的房屋所有權證。該等物業位於福建省，目前用作辦事處及住宅用途。我們的董事認為，該等樓宇的瑕疵不會對我們的業務營運造成重大不利影響，主要乃由於我們已取得相關主管機關的確認函，表明該等瑕疵並不構成嚴重違反

業 務

相關法律法規的行為，且我們尚未受到任何行政處罰。董事認為，我們的業務營運並無嚴重依賴該等物業，且該等自有樓宇的瑕疵不會對我們的業務造成重大不利影響。據我們的中國法律顧問告知，我們申請及取得房屋所有權證並無重大法律障礙。請參閱「風險因素－我們對若干物業的所有權或使用權存在瑕疵」。

截至2025年3月31日，我們並無賬面值佔總資產15%或以上的單一物業。根據香港上市規則第5章及公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）公告第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例第342(1)(b)條有關按公司（清盤及雜項條文）條例附表三第34(2)段所述將所有土地或樓宇的權益納入估值報告的規定。

租賃物業

截至2025年3月31日，本公司及我們於中國的主要附屬公司向獨立第三方租賃11處主要用作生產設施及附屬用途的物業，總建築面積約為1,284,000平方米。

截至2025年3月31日，我們在中國的租賃物業中有四項的業主尚未向我們提供有效的權證。該等租賃物業主要用作倉庫及車間。董事認為，該等物業的瑕疵不會對我們的業務營運造成重大不利影響，主要因為我們的業務營運並不嚴重依賴該等租賃物業。據我們的中國法律顧問告知，該等租賃樓宇的瑕疵不會對我們的業務運營及財務表現造成重大不利影響。

根據適用的中國法律法規，物業租賃合同必須向中華人民共和國住房和城鄉建設部地方主管機關登記。於最後實際可行日期，我們尚未就我們在中國訂立的物業租賃合同完成登記。據我們的中國法律顧問告知，根據中國法律，未能完成租賃登記不會影響租賃協議的有效性，但倘若我們日後的任何租賃協議在中國政府主管機關要求我們完成登記後仍未能完成登記，我們可能會就每份未登記租賃被處以最高人民幣10,000元的罰款。截至最後實際可行日期，我們尚未被住房和城鄉建設部的地方主管機關責令作出更正。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能因未在中國登記租賃協議而面臨處罰」。

業 務

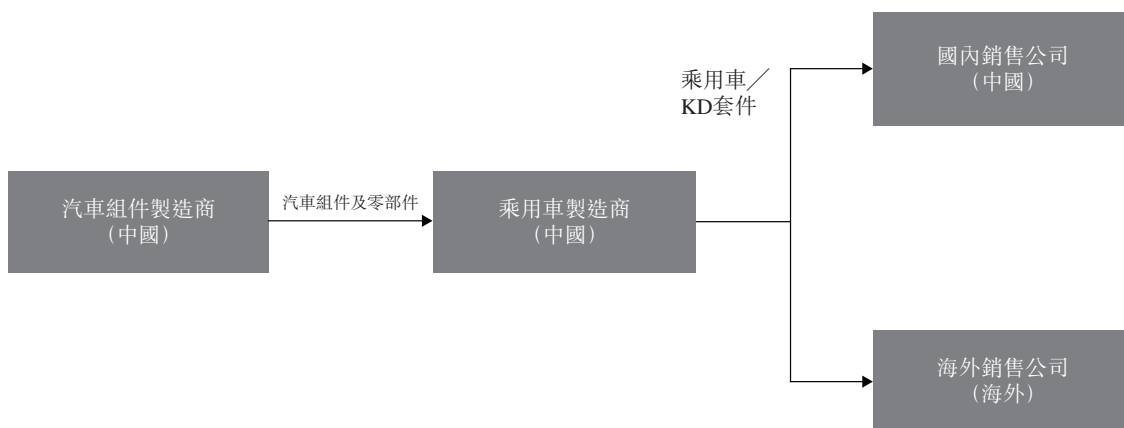
截至2025年3月31日，我們亦在中國以外的司法管轄區租賃物業。該等物業主要用作辦公大樓、倉庫及員工宿舍。

集團內公司間交易

經濟合作與發展組織（「經合組織」）是一個國際合作組織，為跨國企業和稅務管理部門頒佈了轉讓定價指引（「經合組織轉讓定價指引」）。根據經合組織轉讓定價指引，我們的集團內公司間交易應在公平交易的基礎上進行。

我們主要通過本公司及中國和海外附屬公司開展業務，於往績記錄期間內進行了以下重大集團內公司間交易（「集團內公司間交易」）：(i)我們部份在中國從事乘用車製造的附屬公司（「乘用車製造商」）向我們部份在中國從事汽車組件製造的附屬公司（「汽車組件製造商」）採購汽車組件及零部件；及(ii)乘用車製造商將乘用車及／或KD套件銷售予我們的若干從事乘用車及／或KD套件銷售的中國附屬公司（「國內銷售公司」）及位於俄羅斯、墨西哥、意大利、印尼及馬來西亞等司法管轄區從事乘用車及／或將購買的KD套件組裝為乘用車以供進一步在當地市場銷售的海外附屬公司（「海外銷售公司」）。

下圖列示了往績記錄期間內集團內公司間交易的業務和物流流程：



業 務

於往績記錄期間，本集團主要就集團內公司間交易採用以下轉讓定價方法：

- (i) 乘用車製造商向汽車組件製造商採購汽車組件及零部件時，交易各方主要通過集中招標過程中反映的可比非受控價格，或在無法獲得市場價格的情況下，確保汽車組件製造商獲得符合公平交易原則的全成本加成利潤水平來確定零部件的轉讓定價。
- (ii) 乘用車製造商將乘用車銷售予國內銷售公司以供在中國國內市場銷售時，交易各方主要根據乘用車製造商和國內銷售公司在特定乘用車車型上的貢獻，通過利潤分配法確定乘用車的轉讓定價。
- (iii) 當乘用車製造商將乘用車銷售予國內銷售公司以供出口或售予海外銷售公司以供於海外當地市場銷售時，交易各方通常會根據國內銷售公司及海外銷售公司所履行的職能及承擔的風險，按照公平交易原則，確保國內銷售公司或海外銷售公司保留經營利潤水平，來確定乘用車的轉讓定價；及
- (iv) 當乘用車製造商向海外銷售公司出售KD套件以供在當地市場進一步組裝時，交易各方通常會根據海外銷售公司履行的職能及承擔的風險，按照公平交易原則，確保海外銷售公司保留全部成本加成的利潤水平，來確定KD套件的轉讓定價。

根據相關稅收管轄區的適用稅收法律和法規，集團內公司間交易必須遵守公平交易原則。我們已聘請轉讓定價顧問安永（中國）企業諮詢有限公司（「轉讓定價顧問」）審閱和評估本集團的轉讓定價安排。轉讓定價顧問審閱了集團內公司間交易，與本集團管理層進行了面談，進行了行業分析和可比性分析，並根據適當的轉讓定價方法評估了集團內公司間交易的價格或利潤水平是否符合公平交易原則所要求的價格和利潤水平。轉讓定價顧問主要基於經合組織轉讓定價指引及中國相關轉讓定價法律法規的要求進行審閱及分析。

轉讓定價顧問根據集團內公司間交易的性質和特點選擇了以下評估方法：(i)可比非受控價格（「CUP」）方法或交易淨利潤法（「TNMM」）適用於乘用車製造商從汽車組

業 務

件製造商採購汽車組件及零部件；(ii)利潤分成法或TNMM適用於乘用車製造商向國內銷售公司銷售乘用車，以供在中國國內市場銷售乘用車；(iii)TNMM適用於評估乘用車製造商向國內銷售公司出口銷售乘用車和向海外銷售公司銷售乘用車的轉讓定價；及(iv)TNMM適用於評估乘用車製造商向海外銷售公司銷售的KD套件。TNMM將集團內公司間交易的淨利潤率與獨立第三方之間可比交易的淨利潤率進行比較。CUP法將集團內公司間交易的收費價格與獨立第三方之間可比交易的價格進行比較。利潤分成法根據集團內公司間交易參與者的價值貢獻分配轉讓定價價格或利潤。

基於上述分析，轉讓定價顧問認為：(i)本集團於往績記錄期間進行的集團內公司間交易的加權平均價格及／或利潤水平在各自的公平價格及／或利潤率範圍內；(ii)本集團的轉讓定價安排符合公平交易原則的規定；及(iii)於往績記錄期間，本集團的集團內公司間交易並無發現重大轉讓定價風險。

法律訴訟及合規情況

法律訴訟

我們可能會不時受到日常業務過程中產生的各種法律或行政索賠訴訟的影響。訴訟或任何其他法律或行政訴訟程序，不論結果如何，都可能產生巨額成本，並分散我們的資源，包括我們管理層的時間和注意力。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能不時面臨索賠、糾紛、訴訟以及其他法律及行政程序」。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們或董事概無遭受單獨或整體對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的未決或面臨威脅的法律訴訟。

法律合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無捲入任何將對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的重大不合規事件。

業 務

牌照、批文及許可證

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已取得對我們業務營運所在司法管轄區屬重大及必要的牌照、批文及許可證，且該等牌照、批文及許可證均為有效及持續存續。

下表載列我們的重要牌照及許可證詳情：

牌照／許可證	持有人	項目許可證 ⁽¹⁾		製造商准入許可證 ⁽¹⁾	
		頒發機構	授出日期	頒發機構	授出日期
整車生產資質.....	本公司	安徽省發展和改革委員會	2006年11月10日	國家發改委	2004年9月10日
	本公司	安徽省發展和改革委員會	2023年10月16日	工信部	2024年2月4日
	本公司	安徽省發展和改革委員會	2024年8月13日	工信部	2024年12月30日
	本公司大連分公司	工信部裝備工業司	2009年9月27日	工信部	2012年11月5日
	本公司鄂爾多斯分公司	工信部裝備工業司	2012年11月20日	工信部	2013年6月24日
	本公司青島分公司	青島市發展和改革委員會	2021年2月8日	工信部	2023年7月17日

業 務

牌照／許可證	持有人	項目許可證 ⁽¹⁾		製造商准入許可證 ⁽¹⁾	
		頒發機構	授出日期	頒發機構	授出日期
	本公司河南分公司	河南省發展和改革委員會	2024年5月14日	工信部	2024年10月18日
	奇瑞新能源	國家發改委	2016年10月25日	工信部	2018年9月5日
	奇瑞新能源石家莊分公司	河北省發展和改革委員會	2019年1月8日	工信部	2023年9月13日
	奇瑞新能源齊河分公司	山東省發展和改革委員會	2018年7月9日	工信部	2020年7月20日

附註：

- 項目許可證及製造商准入許可證各自並無屆滿日期。

獎項與認可

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們榮獲有關我們產品、技術及創新的獎項及認可，其中重要獎項及認可載列如下：

年份	獎項／認可	頒獎機構／部門
2022年	第47屆國際質量管理小組會議金獎	第47屆國際質量管理小組會議 (ICQCC)
2023年	2023福布斯中國ESG創新企業	福布斯中國ESG創新獎組委會
2023年	綠色供應鏈管理企業	工信部
2023年	第二十八屆全國企業管理現代化創新成果一等獎	中國企業聯合會、 中國企業家協會

業 務

年份	獎項／認可	頒獎機構／部門
2023年	2023中國新車質量研究(IQS) 自主品牌－第一名	君迪
2023年	「中國心」十佳發動機及 混動系統大獎	《汽車與運動》雜誌
2024年	《財富》2024年中國ESG 影響力榜	《財富》雜誌
2024年	全國企業文化最佳實踐企業	中國企業聯合會、 中國企業家協會
2024年	可持續發展實踐優秀案例	中國汽車工業協會
2024年	質量技術獎－二等獎	中國質量協會
2024年	2024年度中國500最具價值 品牌榜單第187位	世界品牌實驗室
2024年	2024中國銷售服務滿意度研究 (SSI)自主品牌－第一名	君迪
2024年	2024中國汽車產品魅力指數 研究(APEAL)自主 品牌－第一名	君迪
2024年	2024中國新車質量研究 (IQS)自主品牌－第一名	君迪

業 務

年份	獎項／認可	頒獎機構／部門
2024年	2024年中國全球化品牌50強 榜單汽車品類第一名	谷歌及凱度
2025年	2025年《財富》中國ESG 影響力榜	《財富》雜誌
2025年	風雲序列T9名列2025年中國 新能源汽車新車質量研究 — 插電式混合動力汽車榜首	君迪

於受國際制裁地區的業務活動

若干國家或組織（包括美國、歐盟、英國、聯合國及澳大利亞）對受國際制裁的部分地區內的若干行業或部門實施經濟制裁及貿易限制。一般而言，國際制裁分為兩種：(i)當交易與制裁執行管轄區有關聯時，就會觸發一級制裁；(ii)二級制裁，當某些交易涉及若干受制裁的地區、活動、實體及／或行業時，可在與制裁執行管轄區沒有關聯的情況下執行。

美國制裁

一級制裁

當交易與美國有關聯時，即交易一般涉及美國個人或實體、美國物品或交易以美元計價時，即會觸發美國的一級制裁。於往績記錄期間，我們向位於巴爾幹半島（塞爾維亞）、白俄羅斯、古巴、剛果民主共和國、埃及、埃塞俄比亞、香港、伊朗、伊拉克、黎巴嫩、利比亞、緬甸、尼加拉瓜、俄羅斯、索馬里、突尼斯、土耳其、烏克蘭（不包括克里米亞／所謂的盧甘斯克人民共和國及所謂的頓涅茨克人民共和國地區／赫爾松／紫波羅熱地區）、委內瑞拉及也門（「**相關地區**」）的非制裁客戶銷售原產地為

業 務

中國的乘用車和汽車組件及零部件。於相關地區中，伊朗及古巴為在美國制裁制度中的全面受制裁國家並受到廣泛的地域制裁。於往績記錄期間的各期間，我們銷往伊朗及古巴的收入佔我們總收入的不足0.5%。我們銷往俄羅斯的收入分別佔我們於往績記錄期間的期間總收入的約13.4%、25.5%、17.7%及10.7%。於最後實際可行日期，本集團在與伊朗及古巴的交易方面並無尚未履行的承諾。美國針對伊朗及古巴的制裁制度禁止美籍人士與有關全面受制裁國家及其政府以及有關國家或地區的個人或實體進行交易；與伊朗和古巴涉及其他美國關係的交易（包括以美元計價的交易）亦在上述制裁制度的禁止之列，而不論是否涉及美國人士。相反，其他相關地區受到針對在該等國家或地區中若干受制裁實體及／或行業的制裁較為有限。

為減輕制裁風險，於截至2024年12月31日，本集團已停止與伊朗和古巴的銷售。根據我們的國際制裁法律顧問告知，於往績記錄期間，本集團在相關地區的活動不構成一級制裁活動或對美國一級制裁的違反，理由如下：(i)除了與伊朗及古巴的交易外，我們與其他全面受制裁國家並無交易；及就我們與伊朗及古巴的交易而言，交易僅涉及以人民幣或歐元計價的原產於中國的乘用車及維修配件的銷售，因此該等交易不涉及美國關係，亦不會觸發美國的一級制裁；及(ii)就與其他相關地區（即非全面受制裁國家）的交易而言，我們在該等國家或地區的客戶並非受制裁目標。因此，有關交易並未違反美國一級制裁。

二級制裁

美國的二級制裁可在無美國關係的情況下在域外適用。美國已通過行政命令為包括OFAC在內的政府部門提供了法律依據，可指定被視為在受制裁國家或地區（包括相關地區）的若干行業「營運」的實體。由於我們向俄羅斯銷售汽車以及我們在俄羅斯設有附屬公司，有風險OFAC可能會將我們視為在俄羅斯的「運輸」行業經營，因此可能會面臨二級制裁執行風險。然而，OFAC通過常見問題解釋，依據EO 14024作出的行業判定並不會自動對所有在該行業營運或已在該行業營運的所有人士施加制裁，只有依據EO 14024被指定視為在某個指定行業營運或視為已在該行業營運的人士才會受到制裁。在OFAC常見問題1151中，OFAC提供了指引，說明在決定某項或某些交易是否「重大」時，可歸因於OFAC是否會根據EO 14024指定的事實和情況（包括整體情況），其中包括「(a)交易的規模、數量和頻率；(b)交易的性質；(c)管理層的認知程度，以及交易是否屬於行為模式的一部分；(d)交易與根據EO 14024受制裁的人士，或與在俄羅斯軍事工業基地營運的人士的關係；(e)交易是否涉及欺騙行為；(f)交易對美國國家安全目標的影響；及(g) OFAC認為相關的其他相關因素。」

業 務

經考慮OFAC提供的指引，於評估我們對俄羅斯銷售的整體情況時，我們的國際制裁法律顧問考慮了我們提供的以下因素，包括：

- (i) 我們的產品（即車輛或用於維修的售後零件）未列入根據EO 14024第11(a)(ii)條發佈的《俄羅斯關鍵物品清單》（為OFAC確認若干支持俄羅斯軍事工業基地的物品清單），也未列入於2024年2月23日由工業安全局(BIS)發佈的《共同高優先級清單》（為BIS列出的50個常見高優先級的物品清單，向業界強調該等物品因對俄羅斯的戰爭活動很重要，因此被非法交付至俄羅斯的風險較高）；
- (ii) 我們並無向俄羅斯出售受《出口管理條例》(EAR)管制的車輛或零件；
- (iii) 我們向俄羅斯的銷售以俄羅斯盧布計值並通過非制裁銀行辦理；
- (iv) 我們並無參與任何直接或間接涉及或使任何受制裁目標（包括因制裁所有權而受到制裁限制的目標）、特別指定國民、「軍事最終用戶」或「軍事最終用途」（如國家武裝部隊（陸軍、海軍、海軍陸戰隊、空軍或海岸警衛隊）、國民警衛隊及國家警察、政府情報或偵察組織、武裝部隊或國民警衛隊的情報或偵察組織，或任何旨在支持軍事或軍事情報最終用途的行為或功能的個人或實體）受益的交易、業務或財務往來（定義見EAR第744部分）；
- (v) 截至最後實際可行日期，我們並無被指定為受制裁目標；及
- (vi) 為彰顯我們在合規方面的努力，我們將縮減在俄羅斯的業務及銷售規模，以降低制裁風險，包括縮減在俄羅斯的業務活動及減少對俄羅斯的銷售。

我們的國際制裁法律顧問在評估我們的二級制裁風險時亦考慮到最近的執行趨勢，包括(i)截至最後實際可行日期，尚未有中國汽車製造商根據EO 14024的二級制裁權限被指定為在俄羅斯銷售汽車；及(ii)於往績記錄期間，其他主要非俄羅斯品牌亦一直在向俄羅斯銷售產品，且並無任何非俄羅斯公司因有關活動而被指定為特別指定國民。

業 務

這些因素表明：(i)我們並無向俄羅斯供應任何受美國出口管制的產品；(ii)我們銷往俄羅斯的產品未被OFAC或BIS認定為對俄羅斯軍事活動至關重要或高度優先的產品；(iii)我們未與根據EO 14024受制裁人士或在俄羅斯軍工基地經營的人士進行交易、業務或財務往來；(iv)最近的執法行動未表明針對向俄羅斯出售車輛的非俄羅斯公司的二級制裁為即時執法優先項目。儘管我們的業務範圍涉及廣義的運輸，但仍需由美國財政部指定並決定本集團是否確實「在俄羅斯運輸領域經營」。我們目前並未根據EO 14024被指定。我們的業務涉及運輸並不表示EO 14024自動對我們實施制裁。此外，我們正進一步縮減在俄羅斯的營運和銷售規模，以進一步展現我們在制裁和出口管制合規方面的工作。基於前述情況，據我們的國際制裁法律顧問告知，我們認為二級制裁風險對本集團整體營運及有關我們向俄羅斯的銷售而言微不足道。

聯合國、歐盟、英國及澳大利亞

據我們的國際制裁法律顧問進一步告知，我們於相關地區的業務交易並無涉及聯合國、歐盟、英國及澳大利亞所採取的限制性措施，因為我們於相關區域的客戶並未受到聯合國、歐盟、英國及澳大利亞所管理的任何制裁制度的約束。有關該等國家或地區實施的制裁制度的概要，請參閱「監管概覽－制裁法律及法規」。

面臨的風險及內部控制

為減輕我們的制裁風險，我們於截至2024年12月31日已停止與伊朗和古巴的交易，並正在縮減我們與俄羅斯的活動。於2025年3月，我們開始縮減與俄羅斯的業務營運，及於4月，我們訂立協議以出售我們的部分當地資產及經銷渠道。尤其是，於2025年4月28日，我們與俄羅斯的三家公司簽訂協議，據此，我們同意轉讓(i)主要涉及CHERY及EXEED以及OMODA與JAECOO品牌及產品序列乘用車的存貨，以及(ii)該等品牌的相關保修責任和當地經銷網絡。預計到2027年，我們將逐漸減少在俄羅斯的現有品牌及分銷渠道。在努力提高海外市場現有市場份額的同時，我們也積極拓展至其他海外市場，以盡量降低縮減俄羅斯業務對我們的經營業績和財務表現的影響。於往績記錄期間，我們主要通過當地經銷商網絡在俄羅斯銷售我們的乘用車。我們在俄羅斯的附屬公司負責銷售、市場推廣及管理我們的當地經銷商。我們在俄羅斯主要以CHERY、JETOUR及EXEED以及OMODA與JAECOO品牌及產品序列銷售乘用車。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年3月31日，我們在俄羅斯分別擁有130、342、372及372家經銷商及141、564、682及687個經銷商門店。在選擇俄羅斯的經銷商

業 務

及經銷商門店時，我們通常會採用與選擇本國市場經銷商及經銷商門店類似的方式。我們在俄羅斯的存貨主要包括乘用車整車。我們對存貨的接收、存儲、會計處理、處置及清關實施存貨管理政策，以確保存貨的安全及完整性，從而提高營運效率。我們對俄羅斯銷售收入佔本公司總收入的比例從2023年的25.5%下降至2024年的17.7%，並進一步下降至截至2025年3月31日止三個月的10.7%，並預計於2027年在俄羅斯的乘用車銷售額佔總收入貢獻的百分比將縮減至可忽略不計。董事確認，我們縮減俄羅斯業務不太可能對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響，理由如下：首先，作為一家在全球運營的中國自主乘用車品牌公司，本公司憑藉其在全球範圍內建立的研發中心、生產及銷售網絡，處於有利位置，可把握中國及海外市場的潛在增長機遇。隨著中國及海外市場銷量的持續增長，本公司來自俄羅斯市場的銷售收入佔本公司總收入的比例從2023年的25.5%下降至2024年的17.7%，並進一步下降至截至2025年3月31日止三個月的10.7%；其次，由於本公司在俄羅斯沒有生產設施，其運營和銷售成本將隨著在俄羅斯業務的縮減而相應減少；及第三，目前在中國產能下生產的車輛可靈活分配至非俄羅斯市場的需求。我們將密切注意地緣政治的變化，並會在未來因應國際監管環境的變化（包括制裁和出口管制計劃）而調整我們在俄羅斯的業務策略。此外，我們已委聘內部控制顧問審查我們主要業務流程相關內部控制措施的有效性，包括管理經濟制裁風險的措施。在內部控制顧問審查後，我們已於2025年2月制定了相應的強化內部控制及風險管理措施，並將於[編纂]前全面實施。

- [編纂]後，我們將設立並維持一個獨立的銀行賬戶，該賬戶將僅用於存放及調配[編纂][編纂]或通過聯交所籌集的任何其他資金；
- 我們的財務部門將會審查、批准、處理及監察[編纂][編纂]的用途，以及通過聯交所籌集的任何其他資金，以確保該等資金不會直接或間接用於資助或促進與俄羅斯、白俄羅斯、全面受制裁國家或受制裁目標的活動或業務，或以俄羅斯、白俄羅斯、全面受制裁國家或受制裁目標為受益人，並會每半年向董事報告[編纂]的用途；

業 務

- 為進一步加強我們現有的內部風險管理職能，我們的法務部門負責控制及監控我們面臨的制裁風險及我們實施相關內部控制程序的情況。我們的法務部門將每半年舉行一次會議，以控制及監控我們面臨的制裁風險，並審查我們就制裁篩查實施的程序；
- 我們將在決定是否應在受國際制裁地區或與受制裁目標開展業務之前評估制裁風險。根據我們的內部控制程序，我們的法務部門需要審查及批准來自受國際制裁地區或受制裁目標的客戶或潛在客戶、供應商及賣方的所有相關業務交易文件。尤其是，截至最後實際可行日期，我們已實施篩查程序，以識別本集團的潛在交易對手方是否為美國、歐盟、聯合國、英國或澳大利亞所存置的各種受限制人士或位於受制裁地區名單上的個人或實體。我們的法務部門將向我們的董事、高級管理層及其他相關人士提供該等受限制人士及地區名單，再由彼等於內部分發該等信息。未通過內部審查的交易，均不會進行。我們已委聘外部供應商引進先進的信息科技系統，該系統可將自動和主動監控整合至所有業務相關單位，並根據動態更新的受制裁目標名單對擬進行和正進行交易的實體和交易對手進行即時篩選。該系統已於2025年6月推出。先進的信息技術系統亦將對本集團現有實體和交易方進行持續監控，定期將該等名稱與受制裁目標名單進行核對。同時，我們的法務部門應每季度審查現有客戶及供應商名單，以確保本集團不會與制裁名單上的國家、地區、實體或個人進行交易。倘發現任何潛在制裁風險或可疑交易，我們會向具備必要專業知識及國際制裁事宜經驗的知名外部法律顧問尋求意見；
- 本集團將於[編纂]前採取有關制裁風險自我報告的政策，包括諮詢其制裁法律顧問，並在發現任何經確認的違反制裁的行為時及時向相關政府部門報告；
- 我們將在與本集團客戶及供應商簽訂的合約中加入合規條款，或要求客戶及供應商提供單獨的認證，要求彼等承諾(i)遵守美國、歐盟、聯合國、英國和其他適用於彼等及我們的經濟制裁措施；(ii)不會採取可能導致彼等或

業 務

我們違反任何適用制裁措施的任何行動（包括銷售、分銷或交付我們的產品）；及／或(iii)不會採取任何可能導致彼等或我們違反任何適用制裁的行動（包括向本集團銷售、分銷或交付任何產品）；

- 董事將持續監察[編纂][編纂]以及通過聯交所籌集的任何其他資金的用途，以確保該等資金不會直接或間接用作撥付或促成與俄羅斯、白俄羅斯、全面受制裁國家或受制裁目標所進行或為其利益而進行的活動或業務；
- 我們的法務部門及內部審計部門將審查我們在制裁事務方面的內部控制政策及程序，作為每半年舉行一次會議的一部分。法務部門將向董事、高級管理層及其他相關人員提供最新的國際制裁地區及受限制供應商及客戶名單，再由彼等於內部分發該等信息。當我們的法務部門認為有必要時，我們將聘任具有制裁事宜的必要專長及經驗的外部法律顧問提供建議及意見；
- 如必要，我們將聘請外部法律顧問向董事、高級管理層及其他相關人員提供有關國際制裁的合規培訓，協助其評估日常業務中的潛在制裁風險，尤其是就本集團業務的交易對手進行篩查程序，以確保彼等均非受制裁目標；及
- 我們的審計小組將每半年進行一次內部審計，監督與制裁有關的內部控制政策和程序的執行情況，並要求對發現的任何不合規行為採取糾正措施。

董事確認，我們目前無任何意向從事任何直接或間接涉及全面受制裁國家的業務。我們不會明知或故意與任何受制裁目標進行業務，亦不會於任何全面受制裁國家進行任何業務，從而致使我們違反國際制裁，並且我們將不會使用[編纂]的[編纂]或通過聯交所籌集的任何其他資金直接或間接用作撥付或促成涉及與俄羅斯、白俄羅斯、全面受制裁國家或受制裁目標有聯繫人士進行或為其利益進行的活動或業務。董事將持續監察[編纂][編纂]用途以及通過聯交所籌集的任何其他資金的用途，以確保該等資金不會直接或間接用作撥付或促成涉及與俄羅斯、白俄羅斯、全面受制裁國家或受制裁目標有聯繫人士進行或為其利益進行的活動或業務。我們的內部控制顧問已審查強化的內部控制及風險管理措施，並認為該等措施充分有效。

業 務

鑒於[編纂]的範圍及「未來計劃及[編纂]」所載[編纂]預期[編纂]用途，我們的國際制裁法律顧問認為，對於聯席保薦人、未來投資者及未來公眾股東以及可能直接或間接參與允許股份[編纂]、[編纂]、結算及交付的各方（包括聯交所及其相關集團公司）而言，面臨的制裁風險很低。

美國和歐盟關稅法規的影響及美國對半導體出口的限制

當前國際貿易緊張局勢和不斷升級的政治緊張局勢，可能會影響我們的業務營運和經營業績，因為這會潛在影響我們客戶對乘用車的需求。於2025年初，美國政府頒佈多項行政命令，對來自不同司法管轄區的進口貨物徵收額外關稅，包括於2025年4月10日起對來自中國的進口貨物徵收合計145%的額外關稅（IEEPA關稅），以及援引1962年《貿易擴展法》第232條的公告，自2025年4月3日起對進口汽車徵收25%的關稅（232條款關稅）。於2025年5月12日，中國政府與美國政府發表聯合公告，確認雙方將採取行動建立可持續的長期貿易關係。特別是，美國政府已採取行動，將從中國進口貨物的IEEPA關稅稅率暫時降至30%，自2025年5月14日起初步為期90天，該措施於2025年8月12日再次延長90天。儘管如此，視乎國際貿易環境的變化，我們仍可能被徵收其他潛在關稅。於往績記錄期間各期間，我們並未從向美國銷售乘用車獲得任何收入。此外，於2024年10月29日，歐盟成員國投票通過對進口中國製造的電動車徵收最高35.3%的臨時反補貼稅，並於2024年10月30日生效。具體稅率視中國電動車製造商而定。於往績記錄期間各期間，我們向歐盟出口乘用車的收入佔總收入的不足3.8%。

鑒於(i)於往績記錄期間各期間，我們並無直接向美國出口乘用車，且截至最後實際可行日期，我們並無特定計劃直接向美國出口乘用車，及(ii)於往績記錄期間各期間，與其他海外市場相比，我們向歐盟市場銷售的乘用車數量相對較少，且我們計劃進一步推進本地化製造與組裝，並擴大歐盟市場的海外生產網絡，從而降低關稅風險，董事預期美國及歐盟就中國進口貨物或新能源汽車徵收關稅不會對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響。然而，美國和歐盟的關稅和貿易政策會受到不斷演變的地緣政治動態、經濟優先考量和法規議程的影響而不斷改變，且有關政策可能會在短期或沒有預先通知的情況下被修訂、增補或取代。我們無法向閣下保證我們

業 務

未來不會受到更嚴格的關稅規定或貿易限制所規限，而且我們可能會承受與關稅變動有關的風險。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－國際貿易政策、地緣政治和貿易保護措施、出口管制和經濟或貿易制裁的變化可能會影響我們的業務、財務狀況和經營業績」。

此外，於2022年10月7日，美國商務部、美國工業安全局（「**BIS**」）發佈規則，對中國內地、中國香港或中國澳門的半導體、半導體製造、超級計算機及先進運算項目和終端用途引入新的限制。**BIS**有關先進運算和半導體製造的規則在兩個關鍵領域實施。首先，該等規則對部分先進運算半導體芯片和軟件、超級計算機終端用途的交易，以及涉及實體清單上部分實體的交易實施限制性出口管制。其次，該等規則對部分半導體製造項目和部分集成電路（**IC**）終端用途的交易實施新的管制。我們從美國購買一般無須許可證即可出口的汽車芯片（此類產品一般為低技術消費品，在大多數情況下無需出口許可證）用於我們的乘用車。據我們的國際制裁法律顧問告知，此類採購目前在任何重大方面均不受美國出口管制法律的影響。基於國際制裁法律顧問所達成的結論，董事認為美國持續收緊對半導體出口的限制不會對本集團的業務營運及財務表現造成重大不利影響。然而，隨著實體名單及其他美國出口管制法律法規的持續擴大和演變，我們無法向閣下保證我們未來不會受到更嚴格的美國出口管制法律法規的規限，我們可能會受到與此類變更相關的風險。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－國際貿易政策、地緣政治和貿易保護措施、出口管制和經濟或貿易制裁的變化可能會影響我們的業務、財務狀況和經營業績」。

環境、社會及管治事宜

企業管治

我們致力於促進可持續實踐，推動社會責任，並維持嚴格的管治標準，體現我們對環境、社會及管治（「**ESG**」）原則的堅持。我們根據上市規則附錄C2的標準制定ESG政策（「**ESG政策**」），當中概述（其中包括）：(i) ESG事宜的適當風險管治；(ii) ESG戰略制定程序；(iii) ESG風險（包括氣候相關風險）的管理及監控；及(iv)關鍵績效指標的識別及相關計量標準，並建立了自上而下的多層次可持續發展管治架構，包括治理層、管理層、執行監督層和執行層。

董事會對本集團的ESG事宜負有整體責任，包括評估及決定我們的ESG相關風險，以及建立、採納及檢討本集團的ESG願景、政策及目標。董事會已成立戰略與可

業 務

持續發展委員會，成員包括尹同躍先生、王來春女士、王津華先生、張國忠先生、尹祥領先生、黎汝雄先生及葉盛基先生，負責領導ESG願景與目標、ESG風險與機遇、ESG戰略、制度建設、信息披露等管理事項，並統一向董事會提出ESG相關工作建議，確保充分發揮ESG管治職能。有關戰略與可持續發展委員會核心成員的資料及工作經驗的詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」一節。

我們根據本集團的公司戰略及行業特點和國家政策的發展以及適用監管規定、行業標準、資本市場和同行ESG關注領域，識別可能影響本集團業務或利益相關方（如客戶、供應商、經銷商和員工）的潛在重大ESG議題。我們結合利益相關方的反饋意見和調研結果，使用「對利益相關方的重要性」和「對我們業務發展的重要性」兩個維度對ESG議題的重要性進行評估。

與氣候相關的風險及機遇

我們高度重視氣候變化對我們的財務運營及可持續發展帶來的影響。參照氣候相關財務披露工作組推薦的氣候相關風險清單，我們將實際風險及轉型風險確定為主要的氣候相關風險。實際風險是指與頻繁發生的極端天氣事件（如暴雨及颱風）相關的風險，這些事件可能會擾亂我們的正常運營，給我們造成經濟損失。轉型風險是指與轉向低碳經濟有關的中長期財務風險，例如，氣候相關政策及法規的變化、技術變革或市場情緒變化。因此，與氣候相關的政策及法規在可持續實踐要求方面可能會增加我們的運營成本。

我們亦認為氣候變化可能會給我們的業務運營及財務狀況帶來機遇。例如，監管部門出台政策，構建節能與新能源汽車協調發展的市場機制，作為回應，我們已加快新能源汽車的技術創新，並提高燃油車的性能以減少碳排放。

環境保護

我們致力於環境保護及促進可持續發展，以履行我們作為全球企業公民的責任。我們制定了多項環境管理政策及措施，以避免及減少運營對環境造成的風險及影響。截至2025年3月31日，我們有五座生產基地被評為國家級「綠色工廠」。於2023年，我們獲工信部頒授「綠色供應鏈管理企業」。

業 務

我們制定了以下與ESG相關的具體目標：

策略主題	至2026年的減少目標
溫室氣體減排.....	車輛生命週期平均排放量減少5%
用電量減少.....	每輛汽車用電量減少5%
用水量減少.....	每輛汽車用水量減少5%
廢棄物排放.....	每輛汽車危險廢棄物排放強度減少2%

為實現減排目標，我們採取以下措施。請參閱「— 環境、社會及管治事宜 — 排放物」及「— 環境、社會及管治事宜 — 資源使用」。

排放物

廢棄物排放

我們在運營及生產中嚴格遵守廢物管理要求。我們制定了各種廢物管理措施，如《固體廢物污染防治管理辦法》、《危險廢物管理辦法》及《危險廢物儲存安全管理辦法》，旨在減少資源消耗及對環境的負面影響。

對於生活垃圾及無害固體廢物，我們進行分類收集，委託第三方機構進行回收處理或運送到垃圾處理廠進行處理，促進垃圾的回收及再利用。

我們使用低溫乾燥技術處理污水處理廠產生的污泥，與傳統方法相比，該技術最多可減輕45.0%的重量。我們將危險廢棄物放置在生產基地內的臨時儲存區，並採取嚴格的收集、儲存、運輸和處置措施。所有產生的有害廢物均委託有資質的第三方實體進行處置，以防止對環境造成任何污染。

業 務

廢氣排放

我們制定了《大氣污染防治控制程序》等制度來管理廢氣排放。我們倡導綠色生產，由此我們實施涵蓋源頭、過程和末端處理的全面廢氣排放管理程序。此外，我們使用新能源汽車作為我們的日常工廠牽引車或公務用車，以減少溫室氣體排放。

廢水

我們制定了《水污染防治控制程序》等制度，嚴格執行監管機構制定的污水排放標準和行業要求。我們的措施包括規範廢水處理流程，持續升級廢水處理設施及技術，確保工業廢水及生活污水的處理符合適用的排放標準。我們擁有自動監測系統，能夠監測各排放點的污染物排放指標，以防止任何污染進入環境。

資源使用

能源消耗

我們以高標準建立了管理系統措施，我們制定的措施包括《能源管理手冊》及《能源利用管理辦法》。我們開發了全面的能源管理系統，突出能源流程的可視化管理。其可監控動力設備及輔助設備的能耗數據，通過數據分析及預測優化節能計劃，繼而提高能源管理效率。截至2025年3月31日，我們已通過GB/T 23331-2020、ISO 50001:2018及RB/T119-2015能源管理體系認證審核。

用水量

我們嚴格遵守《中華人民共和國水法》及《中華人民共和國水污染防治法》等適用法律法規。我們的生產用水主要來自市政供水。為減少淡水消耗，我們實施精益生產管理，推廣綠色辦公。

同時，我們還積極開展工業廢水的回收利用工作。我們採用專門的技術及設備，確保回收的工業廢水達到回用標準。此外，我們還利用中水處理及雨水收集系統，將循環水用於景觀維護、地面沖洗及其他類似用途，最大限度地利用水資源。

業 務

以下是我們於往績記錄期間的環保相關指標。

		截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	單位	2022年	2023年	2024年	2025年
資源消耗					
能源消耗.....	兆瓦時	712,359.7	1,172,871.1	1,833,274.7	464,286.0
淡水使用.....	噸	2,956,576.0	4,319,252.7	6,121,754.9	1,803,643.0
溫室氣體排放					
範圍1排放量....	噸二氧化碳當量	78,691.2	139,965.9	202,687.4	93,340.1
範圍2排放量....	噸二氧化碳當量	284,538.8	363,502.0	530,395.1	84,892.1
範圍3排放量....	噸二氧化碳當量	–	57,194.3	97,718.1	26,179.1
污染物管理					
有害廢物.....	噸	8,639.4	12,627.2	20,426.6	5,127.4
工業廢水.....	噸	979,501.0	1,438,032.7	2,704,701.4	586,483.6

附註：

- 溫室氣體排放指標參照世界資源研究所與世界可持續發展工商理事會頒佈的《溫室氣體議定書》計算。範圍1的溫室氣體排放指由本集團擁有或控制的來源所產生的直接排放，而範圍2的溫室氣體排放指由本集團內部購入或獲得的電力或熱能產生的能源間接排放。範圍3的溫室氣體排放包括燃油及能源相關活動、僱員差旅及僱員通勤，但不包括範圍1及範圍2溫室氣體排放。

社會事宜

我們在員工的招聘、培訓、專業和個人發展方面，提倡多元化和平等待遇。我們視員工為最寶貴的財富，努力建設「幸福奇瑞」，實現員工的人生夢想和職業價值。我們致力於保持工作與生活的平衡，營造積極的工作環境，為每個員工提供平等的工作機會。

我們為員工向各種社會福利計劃作出供款。該等計劃包括根據適用法律法規，繳納社會保險及住房公積金。就此，我們需要繳納五類保險，包括基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險及生育保險。

此外，我們的人力資源部門會定期與我們的法律團隊一起檢討及更新我們的社會與員工政策，以反映適用的勞工與安全法律法規的任何重大變更。

業 務

作為企業公民，我們致力於公益慈善事業。我們與聯合國兒童基金會等國際公益組織合作，履行社會責任。我們亦踐行「In somewhere, For somewhere」的理念，在全球各地創造價值，共同建設更美好的世界。

關愛兒童

於2023年，我們與聯合國兒童基金會宣佈建立為期兩年的聯合夥伴關係，支持其全球教育計劃，旨在為最貧困和邊緣化的兒童提供優質教育。我們亦支持中國、墨西哥、南非和土耳其的教育計劃，該等計劃為兒童和年輕人創造健康安全的學習環境，讓他們掌握在社區內外茁壯成長所需的技能和知識。我們相信，投資教育是最具成本效益的方式，能讓弱勢和邊緣背景的兒童邁向有希望的未來，並最終造福整個社會。

救災及援助

我們一直積極為國內外遭受自然災害的民眾提供救援和資助。當2023年12月18日甘肅省和青海省發生6.2級地震時，我們通過中華慈善總會捐贈善款，用於緊急救援賑災和災後重建。當地時間2023年2月6日，土耳其南部發生7.8級地震時，我們亦第一時間作出回應。我們在地震發生後不到30分鐘的時間內，即購買了包括棉衣、靴子和取暖器等救援物資，並立即送往災區。我們是土耳其第一批運送救援物資到災區的汽車製造商之一。

環境可持續發展

於2024年10月，我們與世界自然保護聯盟共同啟動了一項旨在愛護大自然的全球合作計劃。我們承諾向該計劃捐贈3.5百萬美元。我們計劃針對水資源、海洋保育及生物多樣性等議題進行合作，共同應對當前環境所帶來的挑戰。

供應商管理

我們設有專門的ESG管理部門，負責供應商管理，並建立一套全面的供應商生命週期管理體系，包括准入、指定及績效評估，以確保供應商選擇及採購的規範性。作為可持續發展的倡導者，我們更傾向於自具有良好社會及企業管治實踐的供應商採購節能環保產品。在選擇及採購過程中，我們嚴格遵守相關法律法規及規章制度，要求

業 務

所有供應商取得並保持必要及有效的營業執照、資質及認證，並證明在環境、產品質量、社會及企業管治方面依法遵守適用的法律法規。我們反對任何形式的賄賂行為，並根據我們的管理政策，對觸犯紅線的供應商嚴格執行處罰措施。我們明確要求供應商與我們簽訂行為準則，並根據業務發展及市場變化不斷優化行為準則。我們已建立與供應商的溝通渠道，不斷加強溝通。

職業健康與安全

我們非常重視員工的職業安全。我們制定了相關程序，在員工手冊中列出一系列工作安全規則，供員工遵守，確保為所有員工提供安全健康的工作環境。此外，我們還為新員工提供員工手冊，讓他們熟悉工作環境，提高安全意識。於整個往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們於所有重要方面均遵守職業健康與安全法律法規。雖然我們預計與遵守當前及未來健康及安全法律相關的成本不會大幅增加，但要求的變化可能會影響我們準確預測該等成本的能力。

我們已建立職業健康與安全管理系統，以監控生產設施的工作安全及勞動條件。該系統以我們的各項內部政策為指導，包括《安全生產管理規定》、《設備和設施安全管理程序》、《應急準備和響應控制程序》及《員工職業健康監督管理操作規範》。我們開展日常篩查，以識別潛在的工作安全事故。我們亦每天進行例行危害識別，對安全風險進行全方位的識別、評估及管理，以減少工作場所的職業危害。對於涉及職業危害的崗位，我們為員工建立健康記錄，並實施崗前、在崗及崗後健康檢查。此外，我們通過實施提升生產程序、改進生產防護設備及定期進行演練等措施，持續監控及保護員工的安全。我們位於馬來西亞的附屬公司建立的海外生產設施已設立類似的健康及安全管理體系。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，並無發生任何導致本集團營運中斷的重大事故、人身或財產損失索償或與工作安全相關的事故。

風險管理及內部控制

我們的董事會及本公司高級管理層肩負制定及監督內部控制框架的執行及有效性的責任。該框架結構嚴謹，可確保我們持續遵守規範業務活動及公司治理的相關法律

業 務

法規，從而避免再次發生合規失誤。我們堅信，現有的內部控制機制及程序在範圍、可行性及操作有效性方面都是充分的。

於正常開展業務活動的過程中，我們必然會面臨各種風險，包括運營風險、市場風險和財務風險。認識到該等風險，我們堅信，實施穩健、適應性強的風險管理戰略對我們的持久成功至關重要。我們正是從該角度出發來降低風險，確保我們的運營能夠抵禦潛在的不利因素，從而確保我們的競爭優勢及財務穩定。有關該等風險的詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險」。

為了有效管理風險，我們將採取或已經採取以下措施：

- 通過與既有供應商及客戶建立穩固、積極的關係，我們致力於定期擴大客戶及供應商基礎，從而降低因依賴單一實體而帶來的運營風險；
- 在符合本集團利益及經濟可行的情況下，我們積極尋求達成各種協議，以擴大我們的供應商網絡；
- 我們的管理團隊致力於密切地觀察市場趨勢，包括原材料及零部件價格的波動，始終將我們的採購費用與現行市場費率掛鉤，確保我們能以具有競爭力的價格獲得原材料、零部件；
- 我們堅持嚴格的IT控制，大大降低了IT系統發生故障的可能性，保障了我們業務的持續性及數據的完整性；
- 為了吸引及留住專業人才，我們定期對管理層及員工的薪酬結構進行評估及調整，確保薪酬結構保持競爭力，並與本集團的戰略發展相一致；
- 我們的董事對本集團的流動性及財務健康狀況進行嚴格監督，於視為必要及有利的情況下，隨時準備獲得融資，以支持我們的業務活動及擴張計劃；及
- 我們已成立一個由過半數獨立非執行董事組成的審計委員會，負責審查及監督我們的財務報告流程及內部控制系統。

與單一最大股東的關係

我們的單一最大股東

於最後實際可行日期，蕪湖投資控股持有本公司已發行股本約21.17%。緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後（假設[編纂]未獲行使），蕪湖投資控股將持有本公司經擴大已發行股本約[編纂]%，並將繼續為我們的單一最大股東。

業務劃分

我們的主要業務

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，以滿足國內外市場客戶獨特而不斷變化的需求和喜好。有關我們業務的詳情，請參閱本文件「業務」一節。

單一最大股東的主要業務

蕪湖投資控股是一家於1998年2月16日根據中國法律註冊成立的投資控股公司。除投資本集團外，蕪湖投資控股亦控制或投資從事投資管理、汽車組件及零部件、智能設備及集成、工程和項目管理、航空航天等業務的公司。於2025年3月31日，蕪湖投資控股的總資產約為人民幣1,158.6億元。截至2024年12月31日止年度，蕪湖投資控股的收入及除稅前利潤分別約為人民幣69.8億元及人民幣13億元。於最後實際可行日期，蕪湖投資控股擁有超過100家投資組合公司。

於被投資公司的權益

在蕪湖投資控股持有10%或以上股權的所有被投資組合公司中，有三家投資組合公司（「蕪湖投資控股被投資公司」）從事汽車組件及零部件業務，分別為安徽泓毅汽車技術股份有限公司（「泓毅」）、蕪湖莫森泰克汽車科技股份有限公司（「莫森泰克」）及蕪湖永達科技有限公司（「永達」）。於最後實際可行日期，蕪湖投資控股持有泓毅的58.05%股權、莫森泰克的42.87%股權及永達的51.00%股權。

與單一最大股東的關係

基於以下原因，我們並不認為蕪湖投資控股被投資公司的業務與本集團的業務構成競爭或可能構成競爭關係：

- **產品及目標客戶不同。**本集團的汽車組件及零部件主要包括(i)發動機、變速箱及其他汽車組件及零部件；及(ii)與本集團售後服務有關的汽車組件及零部件，而蕪湖投資控股被投資公司的汽車組件及零部件主要包括(i)發動機缸體、缸蓋及車架外殼；(ii)焊接件、沖壓件及被動安全件；及(iii)天窗、車窗調節器、電動滑門、電動尾門、控制器模組、粉末冶金件。本集團在汽車組件及零部件方面的目標客戶主要為其他汽車組件製造商及售後市場客戶，而蕪湖投資控股被投資公司的目標客戶為汽車發動機組裝公司及汽車製造商。
- **地理區域不同。**本集團擁有多元化的銷售渠道及廣泛的分銷網絡，在國內和海外市場提供汽車組件及零部件，而蕪湖投資控股被投資公司的汽車組件及零部件主要在中國內地銷售。
- **產品定位及業務規模不同。**汽車組件及零部件並非本集團的主要產品。截至2023年及2024年12月31日止年度，來自汽車組件及零部件銷售的收入分別佔本集團總收入的5.5%及5.9%，而截至2023年及2024年12月31日止年度，來自汽車組件及零部件業務的收入佔蕪湖投資控股總收入的約66.35%及77.16%。
- **公司管治。**蕪湖投資控股與本公司的被投資公司由不同的管理團隊管理。我們的單一最大股東所提名的董事（即王津華先生及王孝偉先生）均為非執行董事，且不參與我們的日常營運。本公司已採取並將採取若干企業管治措施，以管理下文「一 企業管治措施」所載的利益衝突。

無競爭利益

除上文所披露者外，單一最大股東及董事各自確認，於最後實際可行日期，其並無於與我們的主要業務構成競爭或可能構成競爭的業務中直接或間接擁有權益而須另行根據上市規則第8.10條作出披露。

與單一最大股東的關係

獨立於單一最大股東

基於以下原因，董事確信，我們有能力在[編纂]後獨立於單一最大股東（包括該單一最大股東的任何緊密聯繫人）開展我們的業務。

管理獨立性

我們的業務由董事會和高級管理層管理及開展。目前，董事會由十五名董事組成，包括兩名執行董事、七名非執行董事及六名獨立非執行董事，以及我們亦有三名監事和六名高級管理層成員（其中兩名為執行董事）。我們的每位董事、監事和高級管理人員均擁有相關的管理、財務或行業相關經驗，能夠為我們的業務管理作出貢獻。有關董事、監事和高級管理人員的資歷及經驗，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」章節。

除下文披露者外，我們的董事、監事或高級管理層成員均未在燕湖投資控股擔任管理職務。

姓名	於本公司的職務	於單一最大股東或其緊密聯繫人擔任的職務
王津華先生.....	非執行董事	燕湖投資控股董事長
王孝偉先生.....	非執行董事	燕湖投資控股總經理
伍運飛先生.....	監事	燕湖投資控股副總經理

董事認為，董事會、監事和本集團高級管理層有能力獨立於單一最大股東運作，理由如下：

- (a) 王津華先生及王孝偉先生為非執行董事，並不參與我們的日常運營。他們負責對本集團的管理及營運進行高層監督。伍運飛先生為監事會主席，負責主持監事會工作及組織監事監督本集團的營運及財務活動；
- (b) 由於我們的所有執行董事和高級管理團隊成員均獨立於燕湖投資控股及／或其緊密聯繫人，並擁有足夠的相關經驗，以確保本集團日常業務和管理的正常運作，因此本集團和燕湖投資控股及其緊密聯繫人由獨立管理團隊管理。我們的所有執行董事和高級管理層均不在燕湖投資控股或其緊密聯

與單一最大股東的關係

繫人擔任任何職務，因此能夠投入足夠的時間和精力來管理本集團的日常運營。此外，本公司的管理人員有清晰的報告流程，管理團隊最終向執行董事匯報工作，而執行董事則負責向董事會匯報工作。董事會一般通過以下方式監督和監察本公司管理團隊的表現：(i)執行董事定期向董事會匯報工作；(ii)定期召開董事會會議和臨時會議，以審議、討論和批准超出管理團隊授權範圍的重大事項；及(iii)定期向董事提供最新的運營和財務數據及資料；

- (c) 我們已委任六名獨立非執行董事，佔董事會成員總數三分之一以上，他們均具備足夠的知識、經驗及能力，使執行董事、非執行董事及獨立非執行董事的組合達致平衡，以確保董事會在作出影響本公司的決策時保持獨立性，並促進本公司及股東的整體利益。特別是，六名獨立非執行董事具備相關資歷和行業經驗，能夠通過審閱本集團的關連交易（包括本集團與單一最大股東及／或其緊密聯繫人之間的關連交易）並提出意見等方式，維護本公司少數股東的利益。有關獨立非執行董事的履歷詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層」章節；
- (d) 各董事均知悉其作為董事的受信責任，要求（其中包括）其以符合本公司利益的方式為本公司的利益行事，且其作為董事的職責與個人利益不得有任何衝突；
- (e) 在單一最大股東和我們之間任職的高級管理人員並無重疊；及
- (f) 我們已採取其他企業管治措施，以管理本集團與單一最大股東之間的潛在利益衝突（如有），將可加強我們的獨立管理，詳見下文「一 企業管治措施」分節。

基於上述，董事認為，本集團擁有本身的管理團隊，且我們有能力獨立於單一最大股東及其緊密聯繫人管理我們的業務。

與單一最大股東的關係

營運獨立性

我們獨立於單一最大股東經營業務。我們已獲得相關資質和許可，擁有業務所需的獨立經營場所、域名和電子信息系統。

基於我們的組織結構，每個部門設有具體的職責範圍。我們亦維持一套完善的內部控制程序，以促進業務的有效運作。我們採用了一套企業管治手冊，包括（但不限於）股東會職權範圍和董事會會議職權範圍，這兩份手冊均以相關適用法律、規則和法規為基礎。

基於上述，董事認為，本集團的經營獨立於單一最大股東及其緊密聯繫人。

財務獨立性

我們已採用自身獨立的內部控制及財務管理系統，亦設有獨立的會計及財務部門以負責與相關財務人員履行相關財務及資金管理職能。我們根據自身業務需求作出財務決策並確定資金用途。我們亦有充足的內部資源並能夠依靠自身的信用狀況支持我們的日常運營。此外，董事會已設立風險控制及審計委員會，以獨立監督我們的會計及財務申報程序。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們獨立開立及管理銀行賬戶，且並未與蕪湖投資控股共用任何銀行賬戶。如有必要，我們亦能夠在不依賴單一最大股東的情況下從第三方獲得融資。我們預期，在[編纂]後不會依賴單一最大股東或其任何緊密聯繫人提供資金，因為我們預計我們的營運資金將主要來自業務運營產生的現金，其次來自外部債務。

於最後實際可行日期，蕪湖投資控股或其緊密聯繫人概無向我們提供或授出貸款、擔保或其他形式的財務援助。

基於上述，董事認為我們能夠在財務方面獨立於單一最大股東及其緊密聯繫人。

與單一最大股東的關係

企業管治措施

董事深知良好的企業管治對保障股東權益的重要性。本公司將遵守上市規則附錄C1所載的企業管治守則的條文，其中載列有關（其中包括）董事、主席及行政總裁、董事會組成、董事的委任、重選和罷免、董事的職責和薪酬以及與股東的溝通等事宜的良好企業管治原則。我們已採取／將採取以下企業管治措施來解決本集團與單一最大股東之間實際或潛在的利益衝突：

- (a) 作為我們籌備[編纂]的一部分，我們已修訂細則以符合上市規則，其將於[編纂]時生效。具體而言，我們的細則規定，董事須就批准該董事或其任何聯繫人對於其擁有重大權益的任何合約、交易或安排的任何決議案放棄投票，而該董事亦不得計入出席董事會會議的法定人數。此外，若舉行股東會審議建議交易，而蕪湖投資控股須根據上市規則放棄投票，則蕪湖投資控股須放棄投票，且該等票數不得計入有關該等交易的投票票數中；
- (b) 本公司已建立內部控制機制以識別關連交易。[編纂]後，如果本集團與蕪湖投資控股及／或其任何聯繫人訂立關連交易，本公司將會遵守上市規則的適用規定；
- (c) 董事會由執行、非執行及獨立非執行董事均衡組成，其中包括不少於三分之一的獨立非執行董事，以確保董事會能夠在決策過程有效地行使獨立判斷，並向股東提供獨立意見。我們的獨立非執行董事（其詳情載於本文件「董事、監事及高級管理層」一節）個別及共同具備履行其職責所需的知識及經驗。他們將審查本集團與單一最大股東之間是否存在任何利益衝突，並提供公正及專業的意見，以保障少數股東的利益；

與單一最大股東的關係

- (d) 根據上市規則的規定，我們的獨立非執行董事須每年審閱任何持續關連交易，並於年報中確認該等交易乃於本公司日常及一般業務過程中訂立，並按一般商業條款或不遜於我們可向獨立第三方提供或從獨立第三方處取得的條款，以及按公平合理及符合本公司及股東整體利益的條款進行；
- (e) 若獨立非執行董事須檢討本集團與蕪湖投資控股及／或董事之間的任何利益衝突情況，則蕪湖投資控股及／或董事須向獨立非執行董事提供所有必要資料以供考慮。倘獨立非執行董事合理要求獨立專業人士（如財務顧問）提供意見以幫助獨立非執行董事作出判斷，則有關獨立專業人士的委任費用將由本公司承擔；及
- (f) 我們已委任中國國際金融香港證券有限公司擔任我們的合規顧問，以就遵守適用法律及法規以及上市規則（包括有關企業管治的各項規定）向我們提供意見及指引。

持續關連交易

[編纂]後，我們與關連人士之間的若干交易將構成上市規則第14A章項下的交易。

我們的關連人士

我們已於日常及正常業務過程中與下列關連人士訂立若干交易，預期該等交易將於[編纂]後繼續進行並構成本公司持續關連交易：

我們的關連人士名稱	關連關係
燕湖投資控股.....	燕湖投資控股為本公司的主要股東，於[編纂]完成後持有本公司[編纂]%的股權（假設[編纂]未獲行使），根據上市規則構成本公司的關連人士。
立訊精密工業.....	於最後實際可行日期，立訊精密工業由立訊有限公司擁有約37.74%權益，而立訊有限公司由非執行董事王來春女士及王來春女士之胞兄弟王來勝先生各自擁有50%權益。因此，根據上市規則，立訊精密工業為王來春女士的聯繫人，並構成本公司的關連人士。

我們的持續關連交易概要

交易	交易對手方	持續關連交易類別	適用上市規則	所尋求豁免	歷史金額 (人民幣百萬元)	截至12月31日止 年度的建議 年度上限 (人民幣百萬元)
與立訊精密工業訂立採購框架協議	立訊精密工業 (為其本身及代表其聯繫人)	非豁免持續關連交易(須遵守申報、年度審閱及公告規定)	第14A.35條	公告	2022財年： 31.72 2023財年： 161.23 2024財年： 2,134.09 2025年 首三個月： 513.48	2025年： 4,000.00 2026年： 6,000.00 2027年： 8,000.00

持續關連交易

交易	交易對手方	持續關連交易類別	適用上市規則	所尋求豁免	歷史金額	截至12月31日止 年度的建議 年度上限
					(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)
與蕪湖投資控股訂立 採購框架協議	蕪湖投資控股 (為其本身及 代表其聯繫人)	非豁免持續關連 交易(須遵守申報、 年度審閱及 公告規定)	第14A.35條	公告	2022財年：	2025年：
					1,739.76	4,676.00
					2023財年：	2026年：
					2,530.02	5,581.00
					2024財年：	2027年：
					3,798.95	6,438.00
					2025年 首三個月：	
					952.39	

獲部分豁免的持續關連交易

與立訊精密工業訂立的採購框架協議

主要條款

於[•]，本公司(為其本身及代表其附屬公司)與立訊精密工業(為其本身及代表其聯繫人)訂立框架協議(「與立訊精密工業訂立的採購框架協議」)，據此，本集團將不時向立訊精密工業及其聯繫人採購汽車組件及零部件。

與立訊精密工業訂立的採購框架協議的初步期限將自[編纂]起至2027年12月31日止。訂約方或其各自的附屬公司或聯繫人將根據與立訊精密工業訂立的採購框架協議規定的原則另行訂立相關協議，載明採購汽車組件及零部件的具體條款及條件。

歷史金額

本集團向立訊精密工業及其聯繫人採購的汽車組件及零部件主要包括線束、USB充電模塊、無線充電、顯示屏纜線、門把手、駕駛艙域控制、智能駕駛域控制、攝像頭模塊等。截至2024年12月31日止三個年度及截至2025年3月31日止三個月，本集團向立訊精密工業及其聯繫人採購的汽車組件及零部件的歷史交易金額分別約為人民幣31.72百萬元、人民幣161.23百萬元、人民幣2,134.09百萬元及人民幣513.48百萬元。

持續關連交易

年度上限和年度上限的基準

截至2027年12月31日止三個年度，與立訊精密工業訂立的採購框架協議項下的最高年度交易總金額不得超過以下上限：

	截至12月31日止年度		
	2025年	2026年	2027年
	(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)
採購汽車組件及零部件	4,000.00	6,000.00	8,000.00

在釐定與立訊精密工業訂立的採購框架協議項下擬進行交易的年度上限時，我們已考慮(其中包括)以下各項：

- (i) 於往績記錄期間內，本集團向立訊精密工業及其聯繫人購買汽車組件及零部件的歷史金額。經過兩年的探索性合作，本集團與立訊精密工業及其聯繫人於截至2024年12月31日止年度顯著加強合作。截至2024年12月31日止年度的交易金額大幅增加，超過十倍。本集團預期此正面勢頭將會於未來三年持續；
- (ii) 立訊精密工業及／或其聯繫人與本集團之間的現有訂單及合約以及於可預見未來的預期訂單及合約；
- (iii) 我們向立訊精密工業及其聯繫人採購的大部分汽車組件及零部件均用於本集團的新能源汽車及配備輔助駕駛系統的車型。鑒於(a)預期未來三年新能源汽車市場將大幅增長，而於2024年，中國新能源汽車的普及率為48.4%，並於2027年大幅上升至68.7%；(b)本集團於新能源汽車市場的快速增長及業務擴張。我們計劃通過在中國及海外市場推出涵蓋多種動力總成類型的全新新能源汽車車型，擴大我們的新能源汽車產品組合，並探索新一代能源類型的新能源汽車。此外，我們將繼續投資研發奇瑞、捷途、星途、iCAR及智界等各品牌的新能源汽車車型，推出多款插電式混合動力汽車、增程式電動汽車及純電動汽車，包括SUV、轎車及MPV，市場定位涵蓋大眾市場、中高檔市場及豪華市場，以進一步擴大國內外市場份額。例如，我們計劃於2025年下半年推出八款以上新能源汽車車型，涵蓋插電式混合動力汽車、增程式電動汽車及純電動汽車車型，製造商建議零售價

持續關連交易

範圍為人民幣100,000元至人民幣400,000元。該等車型的年度銷量目標為400,000輛以上。我們擬將[編纂][編纂]淨額約[編纂]%用於開發及擴大我們的新能源汽車產品；及(c)預期客戶對我們新能源汽車的需求將不斷上升、汽車智能化加速普及、更多產品配備我們的輔助駕駛系統及智能駕駛模式不斷擴大，我們預期新能源汽車業務的營運及規模將於未來三年持續擴大，這將進一步推動我們向立訊精密工業及其聯繫人採購新能源汽車所需之汽車組件及零部件的需求。於2023年至2024年，本集團向立訊精密工業及其聯繫人採購的汽車組件及零部件種類由4種增加至10種。預計到2027年12月31日，本集團向立訊精密工業及其聯繫人採購的汽車組件及零部件種類將增加至20種以上，如增強現實／抬頭顯示器（AR/W-HUD）、高階智能駕駛域控制、後輪轉向器、毫米波雷達等；及

- (iv) 立訊精密工業及其聯繫人在為新能源汽車提供汽車組件及零部件方面的專業知識、強大的研發和技術創新實力。立訊精密工業成立於2004年5月24日，2010年9月15日在深圳證券交易所創業板成功上市（股份代號：002475）。其致力於為企業通訊產品（包括高速互連、光模組、散熱模組、基站天線、基站濾波器）、消費性電子產品（包括TWS無線耳機、智能穿戴、無線充電模組、5G路由器、VR頭戴式設備、智能音箱）、汽車系統（包括汽車線束、連接器、智能座艙、智能駕駛）及中樞網關等提供一體化智能製造解決方案、零部件、模組及系統。截至2025年3月31日，立訊精密工業總資產達人民幣2,381.0億元。截至2024年12月31日止年度，立訊精密工業實現收入人民幣2,687.9億元及稅前利潤人民幣161.1億元。由於立訊精密工業為精密製造領域的領先企業，且其在汽車電子領域的產品種類和市場份額不斷擴大，因此我們預計與立訊精密工業及其聯繫人的合作將繼續多元化及深化。

持續關連交易

進行交易的理由

本公司相信向立訊精密工業及／或其聯繫人購買汽車組件及零部件將有利於本集團，原因如下：

- (i) 向立訊精密工業及／或其聯繫人採購的價格將具競爭力，不遜於本集團可自獨立第三方獲得的價格；
- (ii) 立訊精密工業為精密生產領域之龍頭企業，擁有先進技術能力，可開發及生產本集團不時要求之特殊規格汽車組件及零部件，以配合其生產需求；
- (iii) 立訊精密工業及其聯繫人熟悉本集團對汽車組件的規格、標準及要求，且鑒於訂約方現有友好的業務合作及立訊精密工業及其聯繫人與本集團各自營運的地理位置接近，故可縮短磋商時間及成本以及交付時間及成本；及
- (iv) 董事認為，維持汽車組件供應及質量的穩定性以滿足本集團現有及未來的生產需要，對本集團至關重要。鑒於我們與立訊精密工業及其聯繫人之產品採購經驗，董事認為立訊精密工業及其聯繫人可有效滿足我們對穩定供應及質量之要求。

定價基準

本集團根據與立訊精密工業訂立的採購框架協議支付的金額應符合正常商業條款，並按公平原則參考(i)汽車組件及零部件的規格、型號、單價、類型及質量；(ii)獨立第三方提供的可比較產品的現行市價；及(iii)倘並無可比較市價，則參考所產生的實際成本或合理成本(以較低者為準)加上預先協定範圍內的利潤率而釐定。

持續關連交易

上市規則的涵義

就上述持續關連交易而言，就上市規則第14A章而言，計算與立訊精密工業訂立的採購框架協議項下年度上限的最高適用百分比率預期高於0.1%但低於5%。因此，與立訊精密工業訂立的採購框架協議項下持續關連交易獲豁免遵守上市規則第14A章之獨立股東批准規定，惟須遵守上市規則第14A章之年度申報、年度審閱及公告的規定。

與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議

主要條款

於[•]，本公司（為其本身及代表其附屬公司）與蕪湖投資控股（為其本身及代表其聯繫人）訂立框架協議（「與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議」），據此，本集團將不時向蕪湖投資控股採購汽車組件及零部件。

與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議的初步期限將自[編纂]起至2027年12月31日止。訂約方或其各自的附屬公司或聯繫人將根據與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議規定的原則另行訂立相關協議，其中載明採購汽車組件及零部件的具體條款及條件。

歷史金額

本集團向蕪湖投資控股及其聯繫人採購的汽車組件及零部件主要包括沖壓件、儀表板橫梁、制動／離合器踏板／安全帶、安全氣囊、天窗及玻璃升降器。截至2024年12月31日止三個年度及截至2025年3月31日止三個月，本集團向蕪湖投資控股及其聯繫人採購汽車組件及零部件的歷史交易金額分別約為人民幣1,739.76百萬元、人民幣2,530.02百萬元、人民幣3,798.95百萬元及人民幣952.39百萬元。

持續關連交易

年度上限和年度上限的基準

截至2027年12月31日止三個年度，與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議項下的最高年度交易總金額不得超過以下上限：

	截至12月31日止年度		
	2025年	2026年	2027年
	(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)	(人民幣百萬元)
採購汽車組件及零部件	4,676.00	5,581.00	6,438.00

上述建議年度上限乃參照以下各項釐定：

- (i) 於往績記錄期間內，本集團向蕪湖投資控股及其聯繫人購買汽車組件及零部件的歷史金額。於過去三年，歷史金額於2023年增長45.4%及2024年進一步增長50.2%。相比之下，未來三年的建議年度上限則顯示穩定增長約20%；
- (ii) 蕪湖投資控股及／或其聯繫人與本集團之間的現有訂單及合約以及於可預見未來的預期訂單及合約；
- (iii) 蕪湖投資控股及其聯繫人的產能、蕪湖投資控股及其聯繫人的地理位置及本集團的營運需求。截至2024年12月31日止年度，蕪湖投資控股及其聯繫人就其提供的主要汽車組件及零部件的年產能為生產約38百萬次汽車沖壓件的沖壓作業、超過25百萬件汽車焊接件（包括但不限於儀表板橫樑及制動／離合器踏板）、超過0.5百萬套安全氣囊及安全帶、約3百萬個天窗及約8百萬個玻璃升降器。該等產品主要銷往中國內地（如安徽省、湖南省、遼寧省、浙江省、山東省、河南省及四川省）；
- (iv) 經考慮（其中包括）宏觀經濟狀況以及本集團的發展策略及業務擴張計劃後，本集團估計穩定增長的乘用車銷量。建議年度上限與2025年至2027年本集團收入的預期增長一致；

持續關連交易

(v) 可比產品的現行市價；及

(vi) 為本集團採購汽車組件及零部件的意外需求預留約5%至10%的緩沖。

進行交易的理由

本公司相信向蕪湖投資控股及／或其聯繫人購買汽車組件及零部件將有利於本集團，原因如下：

- (i) 向蕪湖投資控股及／或其聯繫人採購的價格將具競爭力，不遜於本集團可自獨立第三方獲得的價格；
- (ii) 蕪湖投資控股及／或其聯繫人熟悉本集團對汽車組件及零部件的規格、標準及要求，且鑒於訂約方現有友好的業務合作及蕪湖投資控股及其聯繫人與本集團各自營運的地理位置接近，故可減少磋商時間及成本以及交付時間及成本；及
- (iii) 董事認為，維持本集團現有及未來生產所需之汽車組件供應及質量的穩定性至關重要。鑒於我們與蕪湖投資控股及其聯繫人之產品採購經驗，董事認為蕪湖投資控股及其聯繫人可有效滿足我們對穩定供應及質量之要求。

定價基準

本集團根據與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議支付的金額應符合正常商業條款，並按公平基準參考(i)汽車組件及零部件的規格、型號、單價、類型及質量；(ii)獨立第三方提供的可比產品的現行市場價格；及(iii)如無可比市場價格，則參考實際成本或合理成本(以較低者為準)加預先協定範圍內的利潤率而釐定。

持續關連交易

上市規則涵義

就上述持續關連交易而言，就上市規則第14A章而言，計算與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議項下年度上限的最高適用百分比率預計超過0.1%但低於5%。因此，與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議項下持續關連交易獲豁免遵守上市規則第14A章項下的獨立股東批准規定，但將須遵守上市規則第14A章項下的年度申報、年度審閱及公告規定。

豁免的申請及其條件

根據上市規則第14A.105條，我們已就與立訊精密工業訂立的採購框架協議以及與蕪湖投資控股訂立的採購框架協議（「該等採購框架協議」）項下的持續關連交易向聯交所申請而聯交所[已授出]豁免嚴格遵守上市規則第14A章項下的公告規定，惟該等持續關連交易截至2025年、2026年及2027年12月31日止年度的總值不得超過上述相關年度金額。有關豁免的詳情，請參閱「豁免嚴格遵守上市規則」。

董事意見

董事（包括獨立非執行董事）認為，上述所有持續關連交易均已並將：於我們的日常業務中訂立；按一般商業條款或更佳條款進行；其條款及建議年度上限屬公平合理且符合本公司及股東的整體利益。

聯席保薦人意見

根據對本公司提供的文件、資料及數據的審閱以及參與盡職調查及與本公司的討論，聯席保薦人認為：截至最後實際可行日期，(i)上述已尋求豁免的持續關連交易已經及將在本公司日常業務中按一般商業條款或更佳條款訂立，屬公平合理且符合股東的整體利益；及(ii)持續關連交易的建議年度上限乃屬公平合理且符合股東的整體利益。

持續關連交易

本公司就履行持續關連交易框架協議採用的內部控制程序

本集團採用以下內部控制措施，以確保相關交易將按照該等採購框架協議的條款（包括定價政策）進行，並符合上市規則項下的所有適用規定：

- 我們已採納關連交易管理政策，以確保關連交易將以公平的方式、按正常商業條款進行且符合本公司及股東的整體利益；
- 在簽訂向立訊精密工業及蕪湖投資控股及／或其各自聯繫人採購汽車組件及零部件的相關協議前，如可取得獨立第三方的報價，本集團相關業務部門的營運部門會將立訊精密工業及蕪湖投資控股及／或彼等各自聯繫人的報價與獨立第三方的報價進行比較，以確保立訊精密工業及蕪湖投資控股及／或彼等各自聯繫人的報價不遜於獨立第三方向本集團提供的報價。如沒有獨立第三方提供報價，則由相關業務部門的營運部門與本集團的財務部門根據合理成本加合理利潤共同釐定建議交易的價格，以確保價格公平合理；
- 本集團財務部門應(i)定期審查採購框架協議項下的交易定價，以確保該等交易按照協議內定價條款進行；及(ii)定期監察採購框架協議項下的交易金額，以確保本公司遵守上市規則項下的所有適用規定，包括修訂相關年度上限（如適用）；
- 本集團法務部門已審閱採購框架協議的條款，並應在有關交易的主要條款作出任何建議變更的情況下，確保本公司遵守上市規則項下的所有適用規定，包括但不限於刊發公告；及
- 獨立非執行董事及核數師將對採購框架協議項下的持續關連交易進行年度審閱並根據上市規則第14A.55條及第14A.56條出具年度確認函。

董事、監事及高級管理層

概覽

本公司董事會由十五名董事組成，其中包括兩名執行董事、七名非執行董事及六名獨立非執行董事。董事會負責且擁有管理及運營本公司的一般權力。董事的任期為三年，任期屆滿時可連選連任。

本公司監事會由三名監事組成，其中包括一名職工代表監事及兩名非職工代表監事。非職工代表監事於股東會選舉產生，職工代表監事於職工代表大會上選舉產生。監事的任期每屆為三年，任期屆滿時可連選連任。

本公司高級管理層由六名成員組成，負責管理本公司的日常運營。

董事

下表載列於最後實際可行日期有關董事的主要資料：

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事的日期	角色及職責
尹同躍先生	62歲	董事長、 執行董事、 總裁	1997年1月	1997年1月8日	負責本集團日常整體 經營管理
張國忠先生	53歲	執行董事、 常務副總裁	1997年7月	2024年3月30日	負責本集團日常經營 管理
王來春女士	58歲	非執行董事	2024年3月	2024年3月30日	高層次監督本集團的 管理及營運
李晶女士	54歲	非執行董事	2024年3月	2024年3月30日	高層次監督本集團的 管理及營運

董 事 、 監 事 及 高 級 管 理 層

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事的日期	角色及職責
王津華先生	55歲	非執行董事	2022年4月	2022年4月28日	高層次監督本集團的管理及營運
王孝偉先生	50歲	非執行董事	2025年2月	2025年2月15日	高層次監督本集團的管理及營運
鮑思語先生	50歲	非執行董事	1999年7月	2021年6月21日	高層次監督本集團的管理及營運
尹祥領先生	55歲	非執行董事	2025年2月	2025年2月15日	高層次監督本集團的管理及營運
胡敬源先生	54歲	非執行董事	2022年9月	2022年9月30日	高層次監督本集團的管理及營運
商文江先生	59歲	獨立非執行董事	2024年3月	2024年3月30日	監督並向董事會提供獨立意見及判斷
楊棉之先生	56歲	獨立非執行董事	2024年3月	2024年3月30日	監督並向董事會提供獨立意見及判斷

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 董事的日期	角色及職責
葉盛基先生	63歲	獨立非執行 董事	2024年3月	2024年3月30日	監督並向董事會提供 獨立意見及判斷
路風先生	69歲	獨立非執行 董事	2024年3月	2024年3月30日	監督並向董事會提供 獨立意見及判斷
楊善林先生	76歲	獨立非執行 董事	2024年3月	2024年3月30日	監督並向董事會提供 獨立意見及判斷
黎汝雄先生	63歲	獨立非執行 董事	2025年2月	2025年2月15日	監督並向董事會提供 獨立意見及判斷

註：概無董事與其他董事、監事或高級管理層成員有任何關係。

執行董事

尹同躍先生，62歲，於1996年10月參與本公司籌建，自1997年1月本公司設立至今擔任執行董事，自2004年2月至今擔任董事長，自2024年12月至今擔任本公司總裁，全面負責本集團日常經營管理。自1997年1月至2004年2月，尹董事長擔任本公司副總經理。於2004年2月至2017年4月及自2018年10月至2024年12月期間，尹董事長擔任本公司總經理。

董事、監事及高級管理層

尹董事長同時擔任本公司若干附屬公司的董事長及董事，包括：(i)自2010年4月至今擔任奇瑞新能源董事並自2025年4月起擔任奇瑞新能源董事長；(ii)自2014年12月至今擔任蕪湖普瑞汽車投資有限公司董事長、董事，及(iii)自2024年8月至今擔任安徽開陽科技有限公司董事。此外，尹董事長自2010年10月至今擔任奇瑞控股董事長，同時擔任奇瑞控股若干附屬公司的董事，包括自2014年5月至今擔任奇瑞商用車(安徽)有限公司董事長、董事，自2022年12月至今擔任開瑞新能源控股有限公司董事。尹董事長自2004年12月至今擔任瑞創董事長，自2014年2月至今擔任永瑞(為我們的員工持股平台衡瑞和振瑞的普通合夥人)執行董事、總經理。

在加入本集團前，尹董事長曾擔任一汽一大眾汽車有限公司車間主任、物流科長。

尹董事長於1984年7月於中國獲得合肥工業大學汽車設計學士學位。尹董事長於2005年12月獲中央電視台授予的CCTV中國經濟年度人物獎，於2008年12月獲中華人民共和國國務院授予的國家科學技術進步獎二等獎，於2009年11月獲安徽省人民政府授予的安徽省重大科技成就獎，於2018年6月獲中央電視台授予的「改革開放40年•致敬中國汽車人物」稱號，於2023年7月獲安徽省人民政府授予的安徽省突出貢獻人才獎，於2024年11月獲中國汽車工程學會授予的「中國汽車工業饒斌獎」。尹董事長於2022年11月獲得安徽省人力資源社會保障廳授予高級工程師職稱。尹董事長於2023年2月為第十四屆全國人大代表。

張國忠先生，53歲，於1997年7月加入本集團，自2024年3月至今擔任執行董事，並自2024年12月至今擔任本公司常務副總裁，負責本集團日常經營管理。張先生同時擔任本公司若干附屬公司的董事長及董事，包括：(i)自2017年9月至今擔任奇瑞科技董事；(ii)自2019年7月至今擔任奇瑞銷售執行董事，(iii)自2019年11月至今擔任蕪湖雄獅汽車科技有限公司董事，(iv)自2021年4月至今擔任瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司董事，及(v)自2024年5月至今擔任奇瑞新能源董事，負責高層次監督其運營管理。

董事、監事及高級管理層

張先生自1997年7月至2024年12月，歷任本公司工藝員、項目經理、塗裝車間主任，乘用車公司工廠廠長、總經理助理、副總經理、常務副總經理，奇瑞汽車零部件採購總經理、採購執行總監，及本公司總經理助理、副總經理及常務副總經理。張先生自2021年12月至2025年6月擔任奇瑞控股董事。此外，張先生自2019年3月至今於本公司持有少數股權的公司觀致汽車有限公司擔任監事及自2020年11月至今擔任瑞創董事。

張先生於1997年7月於中國獲得合肥工業大學化學工程與工藝學士學位，於2014年12月於中國獲得合肥工業大學車輛工程領域工程碩士學位。張先生於2018年1月獲得安徽省人力資源和社會保障廳授予正高級工程師職稱。

非執行董事

王來春女士，58歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

王女士在精密製造行業擁有逾30年經驗。王女士自2004年5月至今擔任立訊精密工業（於深圳證券交易所上市，股份代號：002475）董事長、總經理，負責制定發展戰略和目標，王女士亦擔任其若干附屬公司的董事長、副董事長、董事、法定代表人。於2004年，王女士與王來勝先生創立立訊精密工業。

此外，王女士自2022年4月至今，擔任匯聚科技有限公司（於聯交所上市，股份代號：1729）董事會主席、非執行董事，負責制定發展戰略和目標。

王女士於2008年1月於中國獲得清華大學高級管理人員工商管理碩士學位。王女士自2023年1月至今擔任中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員、全國工商聯女企業家商會副會長及廣東省工商業聯合會（總商會）副會長。

李晶女士，54歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

董事、監事及高級管理層

李女士在精密製造行業擁有逾21年經驗。李女士自2004年6月至今擔任立訊精密工業（於深圳證券交易所上市，股份代號：002475）汽車單位總經理，負責汽車業務戰略規劃及重大事項決策；自2022年5月至2024年3月擔任奇瑞控股董事，負責參與戰略規劃及重大事項決策。

李女士於1993年7月於中國獲得大連理工大學自動控制專業學士學位。

王津華先生，55歲，於2022年4月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

王先生在管理及企業運營方面擁有逾33年經驗。王先生自2021年11月至今擔任蕪湖投資控股黨委書記、董事長，負責制定整體發展戰略和目標。王先生亦擔任蕪湖投資控股若干附屬公司及持有少數股權的公司的董事長、董事及總經理，包括自2022年5月至今，王先生擔任奇瑞控股、安徽長飛先進半導體有限公司（現稱安徽長飛先進半導體股份有限公司）非執行董事，自2022年2月至今，擔任埃夫特智能裝備股份有限公司（於上海證券交易所科創板上市，股份代號：688165）董事等，負責高層次監督運營管理。

王先生自1988年8月至1992年8月在安徽省蕪湖市繁昌縣峨山小學擔任教師，自1992年8月至2019年2月在安徽省蕪湖市繁昌縣縣委、縣政府及各職能部門任職；自2019年2月至2021年11月擔任蕪湖市水務局黨組書記、局長。

王先生於1996年12月於中國通過函授課程獲得中共中央黨校函授學院經濟管理學士學位，於2010年7月於中國獲得中共安徽省委黨校（安徽行政學院）經濟與管理在職研究生證書。

王孝偉先生，50歲，於2025年2月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

董事、監事及高級管理層

王先生在管理及企業運營方面擁有逾18年經驗。王先生自2020年12月至今為蕪湖長江大橋投資建設有限公司董事長，並自2024年11月至今為蕪湖投資控股的總經理。王先生自2007年7月至2020年1月歷任蕪湖投資控股投融資助理、工程投資部副部長、投資部部長、辦公室主任；自2020年1月至2020年12月擔任蕪湖長江大橋投資建設有限公司副總經理，及自2020年12月至2023年9月擔任蕪湖長江大橋投資建設有限公司總經理；自2020年10月至2024年10月擔任蕪湖投資控股副總經理，負責監督其運營管理。

王先生於1995年7月於中國獲得蕪湖師範專科學校（現稱為安徽師範大學）政治歷史專業文憑，於2002年6月於中國獲得安徽師範大學馬克思主義哲學碩士研究生學位，並於2007年7月於中國獲得中共中央黨校（國家行政學院）經濟學博士研究生學位。

鮑思語先生，50歲，於1999年7月加入本集團，自2021年6月至今擔任董事。鮑先生現任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

鮑先生在管理及企業運營方面擁有逾26年經驗。鮑先生自2024年12月至今擔任奇瑞控股的執行副總裁，自2025年5月至今擔任奇瑞控股附屬公司安徽奇瑞智能科技有限公司的總經理，自2025年6月至今擔任奇瑞控股職工董事及自2020年11月至今擔任瑞創董事。自1999年7月至2014年2月，歷任本公司採購部部長助理兼採購質量科科长、本公司附屬公司蕪湖天佑汽車技術有限公司代理總經理、奇瑞零部件採購副總經理、鄂爾多斯分公司總經理。鮑先生自2014年2月至2024年1月歷任奇瑞控股總經理助理、副總經理，自2015年9月至2025年5月擔任奇瑞控股附屬公司奇瑞商用車（安徽）有限公司的總經理，自2021年9月至2024年2月擔任本公司附屬公司奇瑞新能源董事長，自2015年9月至2024年1月歷任本公司副總經理、執行副總經理，自2024年1月至2024年12月擔任奇瑞控股執行副總經理。

鮑先生於1999年7月於中國獲得安徽工程大學工業管理工程專業學士學位。

董事、監事及高級管理層

尹祥領先生，55歲，2025年2月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

尹先生在財政及融資方面擁有逾34年經驗。尹先生自2021年6月至今擔任安徽省信用融資擔保集團有限公司財務總監，負責黨委綜合辦公、擔保業務、財務管理工作。

尹先生自1991年7月至2021年6月，曾歷任中華人民共和國安徽省財政廳主任科員（黨組秘書）、預編辦副主任、預算處（預編辦）副主任、預算處（預編辦）副處長（副主任）、政府債務管理辦公室副主任、政府債務管理辦公室常務副主任（正處級）、政府債務管理處處長、一級調研員。

尹先生於1998年7月於中國通過函授課程獲得復旦大學經濟學本科學位，並於2008年7月於中國獲得中共中央黨校（國家行政學院）經濟學在職研究生證書。

胡敬源先生，54歲，於2022年9月加入本集團並自此擔任非執行董事，負責高層次監督本集團的管理及營運。

胡先生在融資及投資方面擁有豐富經驗。胡先生分別自2020年11月及2021年7月至今擔任安徽投資集團控股有限公司副總經理及黨委委員，並自2024年10月至今擔任安徽省鐵路集團有限公司董事長，負責日常營運管理。

胡先生曾長期在交通銀行股份有限公司（「交通銀行」）（於上海證券交易所（股份代號：601328）及聯交所（股份代號：3328）雙重上市）安徽省分行工作，曾任交通銀行安徽省分行公司部總經理，淮南分行黨委書記、行長等職務。胡先生曾在安徽投資集團控股有限公司的附屬公司擔任董事、法定代表人，包括：自2021年8月至2024年1月擔任安徽深安投資有限公司董事長、法定代表人，自2021年4月至2024年6月擔任安徽中安汽車融資租賃股份有限公司董事，負責其整體運營管理。

董事、監事及高級管理層

胡先生於1993年7月於中國獲得合肥聯合大學中文專業大專學位，於1997年7月於中國獲得安徽省職工大學會計學專業大專學位，並於2006年4月於中國獲得中央廣播電視大學財務會計學士學位。胡先生於1998年11月獲中華人民共和國人力資源社會保障部認證為經濟師。

獨立非執行董事

商文江先生，59歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

商先生在法學方面擁有逾40年經驗。商先生自2022年6月至今擔任中國政法大學商學院院長兼MBA教育中心主任，自2023年6月至今擔任華潤新能源控股有限公司及西安奕斯偉材料科技股份有限公司獨立董事。

商先生自1985年至1993年擔任浙江大學講師，並自1999年至2001年擔任對外經濟貿易大學副研究員。商先生自2001年3月至2011年3月歷任中國信達資產管理股份有限公司處長、重慶市巴南區人民政府區長助理(掛職)、重慶市人民政府金融工作辦公室主任助理及副主任(同時曾兼任國泰君安證券股份有限公司董事(受中央匯金投資有限公司委派))。自2011年4月至2014年10月，商先生擔任重慶兩江新區管理委員會副主任，自2014年11月至2022年2月在西南政法大學擔任副校長、工會主席及研究員，自2022年2月至2022年6月在中國政法大學擔任教授。

商先生於1985年7月於中國獲得華東政法大學法學學士學位，於1996年7月於中國獲得中國政法大學民商法學博士學位，於2015年6月於中國取得西南政法大學授予的法學學科研究員資格。商先生自2023年1月至今擔任中國人民政治協商會議第十四屆全國委員會委員、經濟委員會委員。

楊棉之先生，56歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

董事、監事及高級管理層

楊先生在會計學方面擁有逾32年經驗。楊先生自2022年1月至今在北京科技大學擔任教授，自2023年6月至今為中國會計學會理事，自2024年5月起至今，擔任三六零安全科技股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：601360）的獨立董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

楊先生自1993年7月至2017年11月在安徽大學擔任教授及副院長，自2017年12月至2021年12月在中國石油大學擔任教授及經濟管理學院院長。楊先生曾自2011年8月至2017年8月擔任安徽皖通高速公路股份有限公司（於上海證券交易所（股份代號：600012）及聯交所（股份代號：995）雙重上市）獨立董事，自2013年10月至2020年1月擔任國元證券股份有限公司（於深圳證券交易所上市，股份代號：000728）的獨立董事，自2016年6月至2021年2月擔任安徽海螺水泥股份有限公司（於上海證券交易所（股份代號：600585）、聯交所（股份代號：914）雙重上市）的獨立非執行董事及自2022年7月至2025年7月擔任北京元六鴻遠電子科技股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：603267）的獨立董事。

楊先生於1993年7月於中國獲得安徽財經大學會計學學士學位，於2004年7月於中國獲得安徽大學企業管理碩士學位，於2008年6月於中國獲得中國人民大學工商管理（財務管理）專業博士學位。楊先生於2011年11月取得北京科技大學授予的會計學教授資格。

葉盛基先生，63歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

葉先生在汽車行業擁有逾40年經驗。葉先生自2020年9月及2022年11月至今，分別擔任廈門金龍汽車集團股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：600686）及北汽福田汽車股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：600166）的獨立董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

董事、監事及高級管理層

葉先生自1985年7月至2009年3月，歷任中國汽車技術研究中心（現稱為中國汽車技術研究中心有限公司）工程師、高級工程師、教授級高級工程師、標準化研究院研究室主任、認證中心常務副總經理、總工程師，中國汽車技術研究中心（現稱為中國汽車技術研究中心有限公司）首席專家，負責研究和制定標準、法規與認證，產業發展與政策研究；自2009年3月至今，歷任中國汽車工業協會助理秘書長兼專家委主任、副秘書長兼管理者代表、總工程師兼副秘書長及總工程師兼專務副秘書長，負責研究和制定標準、法規與認證、新能源汽車、產業戰略發展與政策；自2015年4月至2024年6月，在中國機械工業質量管理協會擔任副會長。葉先生曾自2020年6月至2023年6月擔任浙江萬安科技股份有限公司（於深圳證券交易所上市，股份代號：002590）獨立董事。

葉先生於1985年7月於中國獲得合肥工業大學汽車工程學士學位，於1997年3月，葉先生於中國通過函授課程獲得北京師範大學繼續教育學院法律學大專學歷。葉先生於2000年9月獲得國家機械工業局授予的提高待遇的高級工程師資格。

路風先生，69歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

路先生在政策研究方面擁有逾43年經驗。路先生曾自1982年2月至1991年8月歷任中共北京市委辦公廳擔任信訪處科員、北京市人民政府財貿辦公室研究室主任科員、國家經濟委員會財貿局主任科員及國家計劃委員會消費市場司及綜合計劃司主任科員。自1999年6月至2003年1月，路先生在清華大學公共管理學院擔任副教授；自2003年2月至2019年4月，在北京大學政府管理學院擔任經濟學系教授及企業與政府研究所所長。

董事、監事及高級管理層

於2010年4月，路先生撰寫的標題為《單位：一種特殊的社會組織形式》的論文獲陸學藝社會學發展基金會首屆「社會學優秀成果獎」；於2014年10月，路先生撰寫的標題為《「雙順差」、能力缺口與自主創新——轉變經濟發展方式的宏觀和微觀視野》的論文獲第五屆張培剛發展經濟學優秀成果獎；於2018年2月，路先生撰寫的標題為《光變：一個企業及其工業史》的著作獲第七屆蔣一葦企業改革與發展學術基金獎「企業改革與發展研究獎」。

路先生於1982年9月於中國獲得中央民族學院政治系哲學學士學位，於1998年12月獲得美國哥倫比亞大學政治學博士學位。路先生於2002年8月於中國獲得北京大學授予的教授資格。

楊善林先生，76歲，於2024年3月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

楊先生在計算機及其應用方面擁有逾30年經驗。楊先生自1994年12月至今在合肥工業大學擔任教授，自2015年11月至今為中國管理現代化研究會聯職理事長，自2019年1月至今為合肥工業大學學術委員會主任。此前，楊先生自1994年1月至2002年6月在合肥工業大學擔任管理學院院長，自1996年6月至2006年6月擔任合肥工業大學副校長，負責分管科研、研究生院等工作。

楊先生於2006年12月獲中華人民共和國國務院授予的國家科學技術進步獎二等獎，於2008年9月獲中華人民共和國教育部授予的高等學校教學名師獎，於2008年12月獲中華人民共和國國務院授予的國家科學技術進步獎二等獎，於2009年9月獲中華人民共和國教育部授予的國家級教學成果獎。自2018年3月至2023年3月，楊先生擔任第十三屆全國人民代表大會代表。

董事、監事及高級管理層

楊先生於1982年7月於中國獲得合肥工業大學電子計算機及其應用專業學士學位，於1985年2月於中國獲得合肥工業大學計算機應用碩士學位。楊先生於1994年12月取得合肥工業大學授予的教授資格。

黎汝雄先生，63歲，於2025年2月加入本集團並自此擔任獨立非執行董事，負責監督並向董事會提供獨立意見及判斷。

黎先生在財務管理方面有逾37年經驗。黎先生曾擔任華潤燃氣控股有限公司（於聯交所上市，股份代號：1193，曾用名勵致國際集團有限公司）執行董事（負責財務及運營）、行政總裁；及Nam Cheong Limited（於新加坡證券交易所上市，股份代號：1MZ，曾用名鷹牌控股有限公司）首席財務官；自2000年5月至2009年6月，歷任華潤微電子有限公司（曾在聯交所上市，股份代號：597）執行董事、首席財務官及公司秘書，非執行董事；自2009年6月至2023年7月，歷任華潤啤酒（控股）有限公司（在聯交所上市，股份代號：291）執行董事、首席財務官及公司秘書，非執行董事，並擔任華潤創業有限公司執行董事兼首席財務官；自2016年6月至2024年12月，擔任大昌行集團有限公司（中國中信股份有限公司（於聯交所上市，股份代號：267）的附屬公司，主要從事汽車及消費品分銷）首席執行官；自2025年7月起擔任中炬高新技術實業（集團）股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：600872）董事長、董事。

黎先生於1982年4月在澳大利亞獲得西澳大利亞大學珀斯分校商學學士學位，於1988年8月在澳大利亞獲得西澳歌廷理工大學商業與管理碩士學位。黎先生於1987年獲得澳大利亞註冊會計師協會認證註冊執業會計師資格，為香港會計師公會會員、澳洲會計師公會資深會員。

董事、監事及高級管理層

監事

下表載列於最後實際可行日期有關監事的主要資料：

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 監事的日期	角色及職責
伍運飛先生	43歲	監事會主席及 非職工代表 監事	2021年11月	2021年11月16日	主持監事會 工作及組織 監事監督 本集團的營運 及財務活動
徐暉先生	57歲	非職工代表 監事	2006年6月	2024年3月30日	監督本集團的 營運及財務 活動
蔡長鋒先生	40歲	職工代表 監事	2006年7月	2024年3月30日	監督本集團的 營運及財務 活動

註：概無監事與其他董事、監事或高級管理層成員有任何關係。

伍運飛先生，43歲，伍先生於2021年11月加入本集團並自此擔任監事，負責主持監事會工作及組織監事監督本集團的營運及財務活動。伍先生同時擔任本公司若干附屬公司的董事，包括：(i)自2016年9月至今擔任安徽瑞智驅動科技有限公司董事，(ii)自2023年11月至今擔任奇瑞新能源董事，負責管理或監督其運營。

伍先生在投資管理以及企業管理及運營方面擁有逾21年經驗。伍先生自2004年7月加入蕪湖投資控股，歷任投資管理部職員、資產運營部職員、投資管理部副部長、投資管理部部長。伍先生自2022年6月至今擔任蕪湖投資控股黨委委員、副總經理，並擔任其若干附屬公司及持有少數股權的公司的董事長、董事及總經理，負責管理或監督其運營，包括：(i)自2012年4月至2024年6月擔任安徽長江產權交易所有限公司董

董事、監事及高級管理層

事，(ii)自2019年6月至今擔任埃夫特智能裝備股份有限公司（於上海證券交易所上市，股份代號：688165）董事，(iii)自2022年7月至2024年12月擔任蕪湖遠大創業投資有限公司總經理，並自2022年7月至今擔任蕪湖遠大創業投資有限公司董事長，及(iv)自2023年5月至今擔任蕪湖長信科技股份有限公司（於深圳證券交易所上市，股份代號：300088）董事等。

伍先生於2004年6月於中國獲得湖北經濟學院工商管理專業學士學位。

徐暉先生，57歲，於2006年6月加入本集團，自2024年3月至今擔任監事，負責監督本集團的營運及財務活動。徐先生擔任本公司若干附屬公司董事、監事，包括：(i)自2015年12月至今擔任奇瑞新能源監事，(ii)自2017年11月至今擔任安徽普思標準技術有限公司法定代表人、執行董事，及(iii)自2014年1月至今至今擔任奇瑞科技監事，負責管理或監督其運營。

徐先生在知識產權以及企業管理及運營方面擁有逾25年經驗。徐先生自2006年6月至2015年2月擔任本公司法律和知識產權部部長，自2015年2月至2016年4月擔任奇瑞控股總經理助理兼董事會秘書，自2016年4月至今擔任奇瑞控股副總經理兼董事會秘書，並擔任其若干附屬公司的董事長、董事、總經理、法定代表人，全面負責公司運營及管理（包括自2018年12月至今擔任瑞源國際資源投資有限公司董事長兼總經理，自2017年10月至今擔任奇瑞商用車（安徽）有限公司非執行董事，及自2024年2月至今擔任途居露營管理股份有限公司董事長），並自2008年6月至今擔任瑞創監事。

徐先生曾任蕪湖安匯知識產權代理有限公司負責人。徐先生自2008年12月起兼任蕪湖市中級人民法院的蕪湖市知識產權專家，於2010年1月獲國家知識產權局授予國家知識產權榮譽證書，於2014年5月起兼任安徽省知識產權局專家，並於2020年10月起兼任蕪湖市市場監督管理局專家。

董事、監事及高級管理層

徐先生於1991年7月於中國獲得同濟大學高分子學士學位，並於2002年12月獲安徽省自然科學研究系列高級職務評審委員會授予副研究員職稱。

蔡長鋒先生，40歲，於2006年7月加入本集團，自2023年8月至今擔任本公司財務中心副總監，並自2024年3月至今擔任監事，負責監督本集團的營運及財務活動。蔡先生同時擔任本公司若干附屬公司董事，包括：(i)自2007年3月至今擔任蕪湖普瑞汽車投資有限公司董事，(ii)自2018年5月至今分別擔任奇瑞俄羅斯及其附屬公司OMODA Cars Rus LLC董事，(iii)自2023年8月至今擔任歐傑(香港)汽車投資有限公司董事，及(iv)自2023年8月至今擔任EXEED Cars Rus LLC董事，負責管理其運營。

蔡先生在財務以及企業管理及運營方面擁有逾19年經驗。蔡先生自2006年7月至2011年5月曾任本公司成本管理員、預算管理員及會計師，自2011年6月至2014年12月擔任奇瑞控股主管會計師、財務部科長，自2015年1月至2023年7月，歷任本公司國際大區財務科科長、業務財務部高級主任會計師及業務財務部高級經理、外派奇瑞捷豹路虎汽車有限公司財務執行副總裁，負責其財務管理。蔡先生於若干本公司參股公司中擔任董事、監事，包括自2020年5月至今擔任奇瑞(青島)國際貿易有限公司董事，自2021年9月至今擔任奇瑞海外實業投資有限公司董事，自2021年11月至今擔任蕪湖瑞融國際貿易有限公司董事，及自2023年7月至今分別擔任奇瑞捷豹路虎汽車有限公司及奇瑞捷豹路虎汽車銷售有限公司監事，負責管理或監督其運營。

蔡先生於2006年6月於中國獲得湖北汽車工業學院財務管理學士學位，並於2016年8月獲得中國註冊會計師協會授予註冊會計師資格。

董事、監事及高級管理層

高級管理層

下表載列於最後實際可行日期有關高級管理層的主要資料：

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 高級管理層的日期	角色及職責
尹同躍先生	62歲	董事長兼總裁	1997年1月	1997年1月8日	全面負責本集團的 日常運作及管理
張國忠先生	53歲	常務副總裁	1997年7月	2016年4月9日	負責主持本集團的 日常工作
高新華博士	53歲	執行副總裁、 汽車工程技術 研發總院院長	1997年6月	2015年5月1日	負責監管本集團 技術開發
張貴兵先生	48歲	執行副總裁、 國際業務 事業部總經理	1999年7月	2020年11月21日	負責本集團中國市場 以外的國際化業務
戚士龍先生	45歲	執行副總裁、 董事會秘書	2003年7月	2021年5月20日	負責監管本集團財務及 供應鏈運營及管理

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	加入 本集團日期	獲委任為 高級管理層的日期	角色及職責
李學用先生	42歲	執行副總裁、奇瑞 品牌國內業務事 業群總經理	2005年7月	2023年4月7日	負責奇瑞品牌國內業務管 理及捷途業務

註：概無高級管理層與其他董事、監事或高級管理層成員有任何關係。

尹同躍先生及張國忠先生的簡歷詳情，請參閱上文「董事－執行董事」一節。

高新華博士，53歲，於1997年6月加入本集團，自2024年12月至今擔任本公司執行副總裁兼任汽車工程技術研發總院院長，負責監管本集團技術開發。高博士同時擔任本公司若干附屬公司的董事長及董事，包括：(i)自2018年2月至今擔任奇瑞科技董事，(ii)自2019年11月至今擔任蕪湖雄獅汽車科技有限公司董事長、董事，(iii)自2021年11月至今擔任安徽省新能源和智能網聯汽車產業研究院有限公司執行董事，(iv)自2022年7月至今擔任奇瑞智能汽車科技(合肥)有限公司執行董事，(v)自2023年2月至今擔任大卓趣行智能科技(上海)有限公司執行董事，(vi)自2023年12月至今擔任埃科泰克董事，(vii)自2024年1月至今擔任安徽得壹能源科技有限公司董事，及(viii)自2024年12月至今擔任蕪湖普瑞汽車投資有限公司董事，負責管理或監督其運營。

高博士在汽車行業擁有逾28年經驗。高博士自1997年7月至2024年12月歷任本公司產品部整車科科科長、產品部部長助理、研究院院長助理、研究院副院長、產品開發中心副主任、總經理助理、副總經理、營銷公司總經理、產品開發管理中心執行總監、本公司汽車工程技術研發院總經理及執行副總經理，負責工程設計及產品開發。

董事、監事及高級管理層

自2010年9月至今，高博士兼任合肥工業大學教授及碩士生導師，自2021年9月至2023年9月兼任上海工程技術大學客座教授，自2020年7月至2022年6月兼任中國汽車技術研究中心技術委員會委員。

高博士於2013年5月獲安徽省人民政府授予安徽省學術和技術帶頭人稱號，於2018年9月獲中共安徽省委組織部、安徽省人力資源和社會保障廳、安徽省發展和改革委員會及安徽省科學技術廳聯合授予安徽省第七批戰略性新興產業技術領軍人才稱號，並於2020年7月獲國家百千萬人才工程授予有突出貢獻中青年專家稱號。

高博士於1994年7月於中國獲得合肥工業大學機械設計及製造學士學位，於1997年12月於中國獲得合肥工業大學機械學碩士學位，並於2016年6月於中國獲得合肥工業大學車輛工程博士學位。高博士於2009年12月獲安徽省人力資源與社會保障廳授予正高級工程師職稱。

張貴兵先生，48歲，於1999年7月加入本集團，自2024年12月至今擔任本公司執行副總裁兼國際業務事業部總經理，負責管理本集團中國市場以外的國際化業務。張先生同時擔任本公司若干附屬公司的董事及董事長，包括：(i)自2018年5月至今擔任奇瑞俄羅斯董事，(ii)自2021年12月至今擔任安徽星途汽車有限公司董事長，(iii)自2025年1月至今擔任安徽墨甲智創機器人科技有限公司董事，負責管理其運營。

張先生在汽車行業擁有逾26年經驗。張先生自1999年7月至2024年12月歷任本公司海外質量科科長、項目部經理、國際業務事業部的總經理助理、副總經理、執行副總經理及總經理、開瑞汽車業務部副總經理，以及本公司總經理助理、副總經理及執行副總經理，負責國際市場銷售業務。張先生自2018年11月至今擔任奇瑞海外實業投資有限公司董事長，負責管理其運營。

張先生於2024年2月獲安徽廣播電視台授予的2023安徽年度經濟人物稱號。

董事、監事及高級管理層

張先生於1999年6月於中國獲得合肥工業大學汽車與拖拉機學士學位。

戚士龍先生，45歲，於2003年7月加入本集團，自2023年7月至今擔任董事會秘書，並自2025年1月至今擔任本公司執行副總裁，負責監管本集團財務及供應鏈運營及管理。戚先生同時擔任本公司若干附屬公司的董事長、董事及監事，包括：(i)自2015年10月至今擔任鄂爾多斯市瑞世國際貿易有限公司董事，(ii)自2019年7月至今擔任奇瑞銷售監事，(iii)自2021年5月至今擔任瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司非執行董事，(iv)自2022年1月至今擔任奇瑞科技董事長，負責管理或監督其運營。

戚先生在汽車行業擁有逾22年經驗。戚先生自2003年7月至2024年12月，歷任本公司財務部預算科主管、科長，財務部資金稅務部部長，財務部副總監，總經理助理兼財務部執行總監、運營管理中心執行總監、副總經理。戚先生自2024年1月至2025年1月擔任瑞鵬汽車模具股份有限公司（於深圳證券交易所上市，股份代號：002997）非執行董事。戚先生於本公司若干參股公司擔任董事，包括自2021年12月至今擔任蕪湖奇瑞資本管理有限公司非執行董事，自2024年8月至今擔任浙江萬里揚股份有限公司（於深圳證券交易所上市，股份代號：002434）非執行董事。戚先生亦自2022年2月至今擔任安徽國富產業投資基金管理有限公司非執行董事，自2022年5月至今擔任奇瑞控股監事，並自2025年4月至今擔任奇瑞捷豹路虎汽車有限公司董事長及董事。

戚先生於2003年7月於中國獲得安徽工業大學會計學學士學位，並於2020年10月於中國獲得清華大學工商管理碩士學位。

李學用先生，42歲，於2005年7月加入本集團，自2025年1月至今擔任本公司執行副總裁兼奇瑞品牌國內業務事業群總經理，負責管理奇瑞品牌國內業務和捷途品牌業務。李先生亦出任本公司若干附屬公司的董事長及總經理，包括(i)自2022年11月起出任奇瑞銷售的總經理，(ii)自2024年3月至今出任東南汽車的董事長，並負責管理其營運。

董事、監事及高級管理層

李先生在汽車行業擁有逾20年經驗。李先生自2005年7月至2016年12月歷任奇瑞銷售的銷售助理、科長、大區經理，瑞虎產品線營銷總監，河南分公司總經理助理和副總經理；自2017年1月至2022年5月歷任奇瑞控股附屬公司奇瑞商用車(安徽)有限公司營銷中心常務副總經理、捷途產品線常務副總經理、總經理助理，自2022年5月至2025年1月，歷任本公司總經理助理、捷途品牌事業部總經理、營銷公司總經理，副總經理、副總裁兼奇瑞品牌國內業務事業群總經理。

李先生於2005年7月於中國獲得北華大學自動化學士學位。

除本節所披露者外，於緊接最後實際可行日期前三年，概無董事、監事及高級管理層擔任任何公眾公司(其證券於香港或海外任何證券市場上市)的董事職務。

於最後實際可行日期，除本節所披露者外，概無有關委任董事或監事的其他事宜須敦請股東垂注，亦無有關董事或監事的其他信息根據上市規則第13.51(2)條須予披露。

有關我們的董事、監事及最高行政人員於我們股份的權益(定義見《證券及期貨條例》第XV部)，請參閱本文件附錄六「法定及一般資料—C. 有關董事、監事、最高行政人員及主要股東的進一步資料」。

董事確認

上市規則第3.09D條

各董事確認其(i)已根據上市規則第3.09D條於2025年2月10日獲得法律意見，及(ii)知悉其於上市規則項下作為上市發行人的董事須承擔的責任。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認(i)其具有根據上市規則第3.13(1)至(8)條所述各因素的獨立性；(ii)截至最後實際可行日期，其過往或現時並無於本公司或其附屬公司的業務中擁有任何財務或其他利益，亦無根據上市規則與本公司任何核心關連人士有任何關連；及(iii)於獲委任時並無其他因素可能影響其獨立性。

董事、監事及高級管理層

根據上市規則第8.10(2)條所作的披露

截至最後實際可行日期，根據上市規則第8.10(2)條，我們的董事概無於任何與我們的業務直接或間接競爭的業務中擁有權益。

辭任董事及監事

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，若干前任董事及監事因工作安排在自願及友好基礎上辭任董事或監事，有關詳情載列如下：

姓名	委任日期	辭任日期
辭任董事，為非執行董事		
夏峰先生	2019年12月	2022年4月
于志軍先生	2021年6月	2022年4月
崔明壽先生	2021年6月	2022年4月
黃林沐先生	2021年6月	2022年9月
王召遠先生	2021年6月	2023年6月
邢暉先生	2021年11月	2025年1月
李斌先生	2022年4月	2023年5月
黃祖超先生	2019年12月	2022年4月
	2022年4月	2023年5月
易磊先生	2023年5月	2024年3月
劉翎女士	2023年5月	2024年3月
王來勝先生	2022年5月	2024年5月
王朝暉先生	2023年6月	2025年1月
辭任董事，為獨立非執行董事		
石琴女士	2024年3月	2025年1月
辭任監事		
李慶香女士	2021年6月	2022年4月
張勁松先生	2021年12月	2024年3月
洪高明先生	2022年4月	2024年3月

註：於辭任董事中，所有非執行董事均由股東提名。於辭任監事中，李慶香女士由我們的股東提名。有關詳情，請參閱附錄一會計師報告附註8。

就董事所知及所信，本公司與上述各辭任董事及監事之間並無任何爭議或分歧，亦無任何須提請聯交所及香港潛在投資者注意之事宜。

董事、監事及高級管理層

聯席公司秘書

詹妮女士已獲委任為我們的聯席公司秘書。

詹女士，42歲，於2024年8月起加入本集團，並自此擔任總裁助理兼董事會辦公室主任，負責董事會事務。

詹女士在財政及金融方面擁有逾13年經驗。詹女士自2012年8月至2020年12月擔任中華人民共和國財政部調研員，負責財政預算；自2020年12月至2022年9月擔任安徽省地方金融監督管理局調研員，負責政府基金管理；自2022年10月至2024年8月擔任合肥瑞丞私募基金管理有限公司副總經理，負責股權投資基金募集投資。

詹女士於2005年6月於中國獲得南京大學金融學士學位，並於2012年6月於中國獲得清華大學工商管理碩士學位。

余詠詩女士，42歲，為本公司聯席公司秘書之一。彼為達盟香港有限公司上市公司服務部經理，該公司於香港提供公司會計及公司秘書服務。她在公司秘書專業方面擁有逾15年經驗，並曾擔任多間香港上市公司的公司秘書。

余女士為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會（前稱特許秘書及行政人員公會）會員。

余女士於2005年12月在香港取得香港中文大學工商管理學士學位。

董事會專門委員會

本公司已設立三個董事會專門委員會，即風險控制與審計委員會、提名與薪酬考核委員會及戰略與可持續發展委員會。

董事、監事及高級管理層

風險控制與審計委員會

風險控制與審計委員會由七名董事組成，即黎汝雄先生、商文江先生、楊棉之先生、楊善林先生、王津華先生、胡敬源先生及鮑思語先生。風險控制與審計委員會的所有成員均為我們的非執行董事及獨立非執行董事。獨立非執行董事黎汝雄先生擔任風險控制與審計委員會主任委員。黎汝雄先生具備上市規則第3.10(2)條及第3.21條所規定的適當會計或相關財務管理專長。

風險控制與審計委員會的主要職責包括：

- (i) 提議委任、重新委任及罷免外部審計機構，向董事會提供建議、批准外部審計機構的薪酬及聘用條款；
- (ii) 審查及監察外聘審計機構是否獨立客觀及審計程序是否有效，於審計工作開始前先與審計機構討論審計性質、審計範疇、審計方法及有關申報責任，就聘用外部審計機構提供非審計服務制定政策，並予以執行；
- (iii) 監察本公司的財務報表及本公司年度報告及賬目、半年度報告及季度報告（如有）的真實性、完整性和準確性，並審閱報表及報告所載有關財務申報的重大意見；
- (iv) 審查本公司財務監控、內部監控及風險管理制度，並與管理層討論風險管理及內部監控系統，確保管理層已履行其職責建立有效的風險管理及內部監控系統；
- (v) 負責內部審計部門與外部審計機構之間的溝通，擔任本公司與外部審計機構之間的主要代表，負責監察二者之間的關係；及
- (vi) 董事會授權的其他事宜。

提名與薪酬考核委員會

提名與薪酬考核委員會由七名董事組成，即商文江先生、李晶女士、王孝偉先生、張國忠先生、路風先生、葉盛基先生及楊棉之先生。提名與薪酬考核委員會的所有成員均為我們的非執行董事及獨立非執行董事。獨立非執行董事商文江先生現擔任提名與薪酬考核委員會主任委員。

董事、監事及高級管理層

提名與薪酬考核委員會的主要職責包括：

- (i) 訂立本公司董事、高級管理人員的選擇標準、程序及方法，提交董事會審議；
- (ii) 至少每年定期審查董事會架構、人數、人員組成以及相關資質（包括技能、知識及經驗等方面）、協助董事會編製董事會技能表，並就任何為配合本公司策略而擬對董事會作出的變動提出建議；
- (iii) 物色具備資格的董事及高級管理人員候選人，就董事及高級管理人員候選人進行審查並提出建議；
- (iv) 綜合評估董事和高級管理人員的技能、知識及經驗，審查獨立非執行董事的獨立性；
- (v) 支援本公司定期評估董事會表現；
- (vi) 檢討董事會多元化政策及董事會不時地為該政策而制定的可計量目標和達標程度；
- (vii) 就本公司董事及高級管理人員的全體薪酬政策及架構，及就設立正規而具透明度的程序制定此等薪酬政策，向董事會提出建議；
- (viii) 制定全體執行董事及高級管理人員的特定薪酬待遇，包括非金錢利益、退休金權利及賠償金額（包括喪失或終止職務或委任的賠償），並就非執行董事的薪酬向董事會提出建議；
- (ix) 擬定本公司高級管理人員績效考核管理辦法，制定考核方案，確定考核目標；
- (x) 審查有關董事及高級管理人員履行職責的情況並對其進行年度績效考評；
- (xi) 研究本公司的工資、福利、獎懲政策和方案，向董事會提出建議，並對其執行情況進行監督；

董事、監事及高級管理層

(xii) 審閱及／或批准上市規則第十七章項下的股份計劃相關事宜；及

(xiii) 董事會授權的其他事宜。

戰略與可持續發展委員會

戰略與可持續發展委員會由七名董事組成，即尹同躍先生、王來春女士、王津華先生、張國忠先生、尹祥領先生、黎汝雄先生及葉盛基先生。執行董事、董事長及本公司總裁尹同躍先生現擔任戰略與可持續發展委員會主任委員。

戰略與可持續發展委員會的主要職責包括：

- (i) 對我們的長期戰略規劃及其他可能影響發展戰略的重大事項進行評估並提出建議；及
- (ii) 董事會授權的其他事宜。

企業管治守則

我們的目標是實施高水平的企業管治，我們認為這對維護股東利益至關重要。為達此目的，我們預期於[編纂]後遵守上市規則附錄C1所載企業管治守則，惟誠如下文所述，尹董事長將兼任本公司董事長及總裁。

根據企業管治守則第二部分所載的守則條文第C.2.1條，在聯交所上市的公司應當遵守但可以選擇偏離有關董事長與行政總裁職責應有區分且不應由一人同時兼任的規定。尹董事長現為我們的董事長兼總裁。董事會認為，由於尹董事長自本公司成立以來一直經營及管理本公司且熟悉本集團的營運，為了本集團有效管理以及業務發展，尹董事長於[編纂]後同時擔任這兩個角色符合本集團的最佳利益，且尹董事長將為本集團提供強大而一致的領導。由於該架構能使本公司迅速有效地作出及實施決策，故此安排可以確保本集團更有效和高效地進行整體戰略規劃。此外，本公司已通過董事會及六名獨立非執行董事制定了適當的制衡機制。我們的獨立非執行董事能夠在品格及判斷方面保持獨立性，並能於無不當限制的情況下發表意見。本公司將就任何重大決策諮詢我們的董事會意見。因此，董事會認為，現有安排的權力及授權平衡將不會受損，因為該安排不會導致權力過度集中於一名人士，過度集中可能對少數股東的利益造成不利影響。

董事、監事及高級管理層

董事會多元化

本公司已採取董事會多元化政策，此政策訂明實現董事會多元化的方法。本公司確認並擁護設有一個多元化的董事會的好處，並認為董事會層面的多元化（包括性別多元化）是維持本公司競爭優勢及使我們更能夠從最寬廣的可取用人才庫之中吸引、挽留及激勵員工。根據董事會多元化政策，於審核及評估適合擔任本公司董事的候選人時，提名與薪酬考核委員會將考慮多個方面，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、專業資格、技能、知識以及行業和區域經驗。特別是，董事會現時有兩名女性董事，提名與薪酬考核委員會有一名女性董事成員，並將繼續致力提升董事會的性別多元化。董事擁有均衡的知識及技能組合，而我們擁有七名非執行董事及六名獨立非執行董事，擁有不同的行業背景。經考慮我們現有的業務模式及特定需要以及董事的不同背景，董事會的組成符合我們的董事會多元化政策。根據董事會多元化政策，提名與薪酬考核委員會將定期討論並於必要時就董事會實現多元化（包括性別多元化）的相關可衡量目標達成一致，並向董事會提供建議以正式採納。

董事、監事及高級管理層的薪酬

我們以袍金、薪金、花紅及實物福利（包括退休福利計劃供款）的形式向身兼本公司僱員的執行董事、監事和高級管理層提供報酬。董事、監事及高級管理層的薪酬乃經參考董事、監事及高級管理層的責任、風險及承擔、同行業市場標準以及本公司運營情況等因素而釐定。我們的獨立非執行董事參照其各自的職位和職責（包括擔任董事會委員會的成員或主任委員）領取報酬。

下表載列截至2024年12月31日止三個年度以及截至2025年3月31日止三個月已支付予董事、監事以及五名最高薪酬人士（包括若干董事）的薪酬總額。

	截至12月31日止年度			截至 3月31日 止三個月
	2022年 (人民幣 百萬元)	2023年 (人民幣 百萬元)	2024年 (人民幣 百萬元)	2025年 (人民幣 百萬元)
董事	5.48	6.69	43.35	13.84
監事	4.89	4.76	9.34	0.59
五名最高薪酬人士	56.19	49.41	164.00	48.03

董事、監事及高級管理層

於往績記錄期間，(i)概無向董事、監事或五名最高薪酬人士支付任何薪酬，作為加入本集團或加入本集團後的獎勵，(ii)概無就董事、離任董事、監事、離任監事或五名最高薪酬人士失去本集團任何成員公司董事職位或與管理本集團任何成員公司事務有關的任何其他職位而向他們支付或應付報酬，及(iii)概無董事及監事（楊善林先生除外）放棄或同意放棄任何酬金。

除上文及於「財務資料」、「會計師報告」及「法定及一般資料」所披露外，本集團並無就往績記錄期間向董事、監事及高級管理層支付或應付其他付款。根據現行有效的安排，我們估計截至2025年12月31日止年度董事及監事的薪酬總額（不包括酌情花紅）約為人民幣54.26百萬元。實際金額可能與預估數不同。

有關於往績記錄期間支付予董事、監事及高級管理層以及（按累計金額）本集團五名最高薪酬人士的薪酬詳情，請參閱附錄一會計師報告附註8及附註9。

有關董事、監事及高級管理層的激勵計劃詳情，請參閱本文件附錄六「法定及一般資料—D. 股權激勵計劃」。

合規顧問

本公司已遵照上市規則第3A.19條委任中國國際金融香港證券有限公司為合規顧問。合規顧問將就遵守上市規則及其他適用的法律、規則、守則及指引向我們提供指導及建議。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在若干情況下向本公司提供建議，其中包括：

- (i) 在發佈任何監管公告、通函或財務報告之前；
- (ii) 擬進行交易（可能是須予公佈的交易或關連交易），包括發行股份、出售或轉讓庫存股份及回購股份；
- (iii) 我們擬運用[編纂]的[編纂]的方式與本文件所詳述者有別，或本集團的業務活動、發展或業績與本文件的任何預測、估計或其他資料出現偏差；及
- (iv) 聯交所根據上市規則第13.10條向本公司作出查詢。

合規顧問的任期於[編纂]開始，預期將於我們就[編纂]後開始的首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條當日結束，而有關委任可經雙方協議延長。

主 要 股 東

於最後實際可行日期，據董事所知，緊隨[編纂]及轉換內資非上市股份為H股完成後（假設[編纂]未獲行使），一旦H股於聯交所[編纂]，以下人士將於股份或相關股份中擁有須根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文向本公司及聯交所披露之權益及／或淡倉（如適用）：

股東名稱／姓名	權益性質	股份描述	於最後實際可行日期 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉為H股後 (假設[編纂]未獲行使)		
			股份數目	佔本公司權益的 概約百分比	股份數目	佔非上市股份／ H股（視適用情況 而定）權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	佔本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾
燕湖投資控股.....	實益擁有人 ⁽²⁾	非上市股份	1,157,771,424	21.17%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
尹董事長.....	於受控法團權益 ⁽³⁾	非上市股份	998,255,807	18.25%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
王來嬌女士.....	於受控法團權益 ⁽⁴⁾	非上市股份	920,426,548	16.83%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
王來喜先生.....	於受控法團權益 ⁽⁴⁾	非上市股份	920,426,548	16.83%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
Luxshare Investment Limited	於受控法團權益	非上市股份	920,426,548	16.83%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
立訊投資（香港）有限公司	實益擁有人 ⁽⁴⁾	非上市股份	920,426,548	16.83%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
瑞創	實益擁有人 ⁽³⁾	非上市股份	629,670,207	11.51%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
安徽省信用融資擔保 集團有限公司	實益擁有人	非上市股份	545,513,600	9.97%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主要股東

股東名稱／姓名	權益性質	股份描述	於最後實際可行日期 ⁽¹⁾		緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉為H股後 (假設[編纂]未獲行使)		
			股份數目	佔本公司權益的 概約百分比	股份數目	佔非上市股份／ H股(視適用情況 而定)權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	佔本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾
蕪湖永瑞企業管理諮詢有限公司 (「蕪湖永瑞」).....	於受控法團權益 ⁽³⁾	非上市股份	368,585,600	6.74%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		H股	無	-	[編纂]	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 計算基準[編纂]股非上市股份及[編纂]後[編纂]股已發行H股的總數，而H股包括(i)將由非上市股份轉換的[編纂]股H股及(ii)根據[編纂]將予發行的[編纂]股H股（並無計及因行使[編纂]可能發行的H股）。
- (2) 蕪湖投資控股由蕪湖市國資委持有95.59%及安徽省財政廳持有4.41%權益。
- (3) 於最後實際可行日期，瑞創直接持有629,670,207股內資非上市股份。尹董事長於瑞創持有30%以上股份。衡瑞及振瑞各自分別直接持有184,292,800股及184,292,800股內資非上市股份。蕪湖永瑞為衡瑞及振瑞的普通合夥人。尹董事長於蕪湖永瑞持有30%以上股份。因此，就證券及期貨條例而言，尹董事長被視為於瑞創、衡瑞及振瑞持有的998,255,807股內資非上市股份中擁有權益，並就證券及期貨條例而言，蕪湖永瑞被視為於衡瑞及振瑞持有的368,585,600股內資非上市股份中擁有權益。為進一步釐清說明，尹董事長的上述統計權益為根據證券及期貨條例被視為擁有的權益，並非意味著其本人實際擁有該等權益。在衡瑞及振瑞層面，尹董事長僅作為衡瑞及振瑞的普通合夥人蕪湖永瑞的股東參與持股，在衡瑞及振瑞中的持股比例極低，實際通過衡瑞及振瑞在本公司持有的權益可忽略不計；穿透來看，尹董事長僅透過瑞創持有本公司的權益，實際持有本公司權益比例不足5%。
- (4) 於最後實際可行日期，立訊投資(香港)有限公司直接持有920,426,548股外資非上市股份。立訊投資(香港)有限公司為Luxshare Investment Limited的全資附屬公司。王來嬌女士及王來喜先生(兩者均為非執行董事王來春女士的家族成員)各自持有Luxshare Investment Limited已發行股本的50%。因此，就證券及期貨條例而言，Luxshare Investment Limited、王來嬌女士及王來喜先生各自均被視為於立訊投資(香港)有限公司持有的920,426,548股外資非上市股份中擁有權益。
- (5) 所有權益均為好倉。

主 要 股 東

直接及／或間接擁有本集團任何其他成員公司已發行具投票權股份10%或以上權益的人士，請參閱本文件附錄六「法定及一般資料－C.有關董事、監事、最高行政人員及主要股東的進一步資料－5.主要股東的權益披露－(b)於本公司附屬公司的權益」。

除上文及附錄六所披露者外，董事並不知悉任何人士將於緊隨[編纂]及內資非上市股份轉為H股（及根據[編纂]發售任何額外股份）完成後，於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須向本公司及聯交所披露之權益或淡倉，或將直接或間接擁有本集團任何其他成員公司已發行具投票權股份的10%或以上權益。

股 本

本節呈列於[編纂]完成前及之後有關股本的若干資料。

於[編纂]前

截至最後實際可行日期，本公司已註冊股本為人民幣5,469,831,633元，包括5,469,831,633股每股面值人民幣1.00元的股份。

於[編纂]完成後

緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後，假設[編纂]未獲行使，本公司股本將如下所示：

股份說明	股份數目	佔已發行股本總額 概約百分比 (%)
已發行內資非上市股份 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
已發行外資非上市股份 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
將由內資非上市股份轉換的H股 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	100

緊隨[編纂]完成及內資非上市股份轉換為H股後，假設[編纂]獲悉數行使，本公司股本將如下所示：

股份說明	股份數目	佔已發行股本總額 概約百分比 (%)
已發行內資非上市股份 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
已發行外資非上市股份 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
將由內資非上市股份轉換的H股 ^(附註)	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]
總計	[編纂]	100

股 本

附註：內資非上市股份於[編纂]時將轉換為H股的股東身份詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資－6.公眾持股量」。內資非上市股份由境內投資者持有，且未在任何證券交易所上市或買賣；而外資非上市股份由境外投資者持有，且未在任何證券交易所上市或買賣。於最後實際可行日期，僅立訊持有的非上市股份為外資非上市股份，其他股東持有的非上市股份均為內資非上市股份。

股份類別

於[編纂]完成及[編纂]股內資非上市股份轉換為H股後，股份將包括內資非上市股份、外資非上市股份及H股，均為本公司股本中的普通股。除中國若干合資格境內機構投資者、滬港通及深港通下若干合資格中國投資者以及根據相關中國法律法規或經任何主管機構批准後有權持有H股的其他人士外，中國法人及自然人一般無法認購或買賣H股。另一方面，中國法人或自然人、合資格境外機構投資者及境外策略投資者僅可認購或買賣內資非上市股份及外資非上市股份，並僅可以人民幣認購及轉讓。

根據公司章程，非上市股份及H股被視為一類股份，且彼此之間將在所有其他方面享有同等權益，尤其是在本文件日期後宣派、派付或分派所有股息或分紅方面享有同等權益。除現金外，股息亦可以股份或現金與股份的組合形式支付。

非上市股份轉換為H股

我們所有的非上市股份並無在任何證券交易所[編纂]或[編纂]。非上市股份持有人可自行選擇授權我們向中國證監會申請將其各自非上市股份轉換為H股。於非上市股份轉換後，該等經轉換股份可在境外證券交易所上市或買賣，惟有關轉換須經任何必要內部審批程序，遵照國務院證券監管機關規定及境外證券交易所規定的法規、要求及程序並已完成中國證監會備案手續。該等經轉換股份在聯交所[編纂]亦須獲聯交所批准。此外，該等轉換、[編纂]及[編纂]應在所有方面遵守國務院證券監管機關規定及相關境外證券交易所規定的法規、要求及程序。

股 本

根據本節所披露有關轉換我們的非上市股份為H股的程序，我們可在擬進行任何轉換前申請將我們所有或任何部分非上市股份作為H股在聯交所[編纂]，以確保轉換過程可於向聯交所發出通知及交付股份以便於[編纂]進行登記後能立即完成。由於在聯交所首次[編纂]後將額外股份[編纂]通常會被聯交所視為純粹行政事宜，故我們於香港首次[編纂]時毋須事先作出有關[編纂]申請。

將經轉換股份在聯交所[編纂]及[編纂]毋須經類別股東作出表決。於我們首次[編纂]後將經轉換股份在聯交所[編纂]的申請，須以公告方式事先通知股東及公眾有關擬進行轉換。

取得一切必要批准後將須完成進行轉換的以下程序：相關非上市股份將在內資股股東名冊中撤銷登記，而我們將於香港存置的[編纂]中重新登記有關股份，並指示[編纂]發出H股股票。在我們的[編纂]登記須待(a)我們的[編纂]向聯交所遞交函件，確認相關H股已於[編纂]妥善登記及已正式寄發H股股票，及(b)H股獲准在聯交所買賣需符合不時生效的上市規則、香港結算系統一般規則及香港結算運作程序規則後方可作實。待經轉換股份在我們的[編纂]上重新登記後，有關股份方可作為H股[編纂]。

[編纂]前轉讓已發行股份

根據中國公司法，本公司於[編纂]前已發行之股份自[編纂]起12個月內不得轉讓。

非境外上市股份的登記

根據中國證監會公佈的《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》，內資非上市股份境內股東應按照中國證券登記結算有限責任公司相關業務規則辦理股份過戶登記業務。此外，H股公司須在申請涉及的內資非上市股份在中國證券登記結算有限責任公司辦理完過戶登記手續後15日內，向中國證監會提交相關情況報告。

須召開股東會的情形

有關須召開股東會的情形之詳情，請參閱本文件附錄五「公司章程概要」一節。

財務資料

閣下閱讀以下討論及分析時，應一併閱覽本文件附錄一會計師報告所載我們的合併財務報表以及隨附相關附註。合併財務報表乃根據香港財務報告會計準則編製。

以下討論及分析包含的前瞻性陳述反映我們現時對未來事件及財務表現的意見，涉及風險及不確定因素。該等陳述乃基於我們根據本身的經驗及對歷史事件、現況及預期未來發展的觀點作出的假設及分析，以及我們認為於有關情況下屬適當的其他因素。於評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件「風險因素」一節中所提供的資料。

概覽

我們是一家乘用車公司，總部位於中國蕪湖。我們設計、開發、製造和銷售多樣化且不斷擴展的乘用車產品組合，包括燃油車和新能源汽車，滿足國內外市場用戶的不同及不斷變化的需求和喜好。

自1997年成立以來，我們堅持引領行業創新和深耕國際市場，為全球用戶提供高品質的乘用車。根據弗若斯特沙利文的資料，以2024年的全球乘用車銷量計算，我們是中國第二大自主品牌乘用車公司和全球第十一大乘用車公司。

我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增加至2023年的人民幣163,205百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣269,897百萬元。我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元。我們的年內利潤由2022年的人民幣5,806百萬元增加至2023年的人民幣10,444百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣14,334百萬元。我們的期內利潤由截至2024年3月31日止三個月的人民幣2,476百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣4,726百萬元。

財務資料

呈列基準

歷史財務資料乃按照香港會計師公會頒佈的香港財務報告會計準則（包括所有香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋）以及香港公認會計原則編製。有關本集團歷史財務資料的呈列及編製基準的詳情，載於本文件附錄一會計師報告附註2.1及2.2。

我們尚未在本集團合併財務報表中應用若干已頒佈惟尚未生效的新訂及經修訂香港財務報告會計準則。請參閱本文件附錄一會計師報告附註2.2。我們擬於其生效後應用該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則（倘適用）。我們正在評估於初始應用該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則後的影響。目前，我們認為該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則不大可能對本集團的財務表現及財務狀況產生重大影響。

影響我們經營業績的關鍵因素

本集團的經營業績已經並將繼續受若干因素影響，包括本文件「風險因素」一節及下文所載主要因素：

全球及國內乘用車市場狀況

我們的經營業績受全球及國內乘用車市場狀況影響。全球乘用車行業歷經百年發展，目前已經進入相對成熟階段。隨著電動化及智能化等技術不斷發展、環保意識日益提升，汽車行業當前亦在經歷顯著的變革。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，全球乘用車總銷量為74.3百萬輛。預計2025年起的複合年增長率為3.5%，2030年的總銷量將達到90.1百萬輛，而2035年將達到100百萬輛。

由於經濟規模、經濟發展階段、基礎設施建設、產業基礎能力等方面的差異，目前全球乘用車市場存在區域發展不平衡的情況。按2024年全球乘用車銷量計，中國（不含出口）、北美及歐洲等成熟市場的乘用車銷量分別佔市場份額的30.4%、23.9%及19.5%，並預計於2025年至2030年的增速相對平緩，將分別為1.5%、2.7%及2.4%。相比之下，預期南美、中東和北非以及亞洲（不含中國）等新興市場於2025年至2030年的複合年增長率相對較高，分別為8.7%、21.4%及2.8%。

財務資料

目前，燃油車佔據市場主導地位，但2019年至2024年其市場份額一直下降，而新能源汽車逐漸搶佔市場份額。到2030年，新能源汽車預計將佔據47.0%的市場份額。近些年來，中國自主品牌的國際認可度穩步提升。隨著中國自主品牌在電動化方面不斷進行技術積累，尤其是在純電動及混合動力系統技術的開發方面，其技術創新已顯著領先傳統的海外OEM，成為全球新能源汽車領域的領導者。

近年來，隨著消費者對家庭出行、戶外活動的需求增加，SUV需求激增，未來，隨著消費者需求的進一步多樣化和細分市場的不斷拓展，如城市SUV、硬核越野型等延伸形態，SUV的市場份額有望繼續保持增長，到2030年將達到68.1%。

我們的乘用車在國內和國際市場的銷售情況受到不同地區乘用車市場狀況的影響，特別是我們已經建立了業務的地區。當地乘用車市場的增長以及當地經濟、購買力和對乘用車的需求均會影響我們產品在當地市場的銷售，因而會影響我們在該等地區的財務表現。

我們推出新車型及調整我們的產品組合的能力

我們的經營業績取決於我們能否推出新車型及調整產品組合的能力，以滿足市場趨勢及不斷變化的用戶品味及偏好。於往績記錄期間，我們主要以奇瑞、捷途、星途、iCAR及智界五大汽車品牌銷售我們的乘用車。憑藉這些品牌鮮明的市場定位和特色，我們將市場洞察力和不同的客戶需求整合到產品定義、設計和開發過程中。該舉措使得我們能夠推出受歡迎的車型，推動銷量增長，捕捉細分市場的顯著增長潛力。請參閱「業務－我們的產品－乘用車」。

根據我們的全球戰略，我們將繼續推出五大品牌的新車型及新版本，以擴大我們的產品組合及滿足不同的客戶需求。我們的目標是在實現多品牌戰略的同時，進一步向中高端及豪華市場滲透。於2025年，我們計劃推出60多款全新乘用車型及版本。我們認為，我們開發及交付新車型的能力已得到驗證，這使我們能夠建立多樣化的乘用車產品組合，服務偏好不斷變化及不同的用戶群。

財務資料

我們在國內及全球提升市場影響力的能力

我們在中國市場位居頭部自主品牌乘用車公司之列。按銷量（包括出口量）計，我們在中國自主品牌乘用車公司中排名第二，於2023年及2024年的市場份額分別為11.8%及14.0%。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們於中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區）的收入分別為人民幣62,231百萬元、人民幣86,145百萬元、人民幣169,000百萬元、人民幣34,534百萬元及人民幣41,934百萬元，分別佔我們同期總收入的67.2%、52.8%、62.6%、62.9%及61.5%。

我們的業務已遍佈全球。根據弗若斯特沙利文的資料，以2003年至2024年中國自主品牌乘用車出口量計算，我們自2003年起連續22年位居中國自主品牌乘用車公司出口量第一⁽¹⁾。於2024年，按銷量計算，我們是全球第十一大乘用車公司。截至最後實際可行日期，我們已向超過100個國家及地區銷售乘用車。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們向其他國家及地區銷售產生的收入分別為人民幣30,387百萬元、人民幣77,060百萬元、人民幣100,897百萬元、人民幣20,376百萬元及人民幣26,289百萬元，分別佔我們同期總收入的32.8%、47.2%、37.4%、37.1%及38.5%。

通過不斷拓展新的海外市場並鞏固在現有市場的覆蓋率，我們力求擴大國內及國際客戶群，由此推動我們在不同市場的銷售額。

我們管控成本及提升營運效率的能力

我們管理成本和提高效率的能力將影響我們的經營業績。我們與產業價值鏈中的業務合作夥伴協同合作，並與其開展廣泛合作，構建一個供應鏈可控的產業生態系統。我們認為，這種協作的產業生態系統能夠為我們提供安全、靈活且高效的供應鏈，使我們能夠打造一個高品質、高效率和高成本效益的車輛開發體系，支撐我們在中國及海外的多品牌戰略和多元化產品組合。

我們還計劃利用具有高沿用、廣覆蓋的汽車開發平台，在擴大規模以實現規模經濟的同時降低單位生產成本。通過先進的智能化及自動化生產優化生產流程，我們力求提高產能及盈利能力。

附註：

1. 為僅比較中國自主品牌的出口量，不包括中國公司從海外收購品牌的出口量。

財務資料

我們提高技術實力的能力

我們致力於以市場需求為導向進行研發。截至2025年3月31日，我們有14,400多名研發人員，佔我們非生產員工人數的逾50%。根據弗若斯特沙利文的資料，技術創新及智能系統的迅速發展已成為塑造汽車行業未來的關鍵因素。我們策略性地將研發工作重點放在輔助駕駛解決方案及智能座艙等領域，以為用戶設計及開發提供最佳駕駛體驗的新乘用車。

我們已在中國蕪湖市、合肥市和上海市建立三個研發中心，並在德國、西班牙、巴西、墨西哥和馬來西亞建立了五個海外研發中心。隨著我們海外業務的拓展，我們加快了技術能力的本土化，以使我們的產品能吸引當地客戶。

我們的研發投入（包括資本化研發支出）由2022年的人民幣4,128百萬元增至2024年的人民幣10,544百萬元。我們計劃投資研發，聚焦開發新汽車及新技術，並提升現有產品和服務的質量及核心技術。隨著業務的增長，我們預計研發投資將會增加，我們相信，此舉將可提升我們的技術實力。

我們執行有效的銷售及營銷策略的能力

有效的銷售及營銷策略對於推動我們的銷售增長至關重要，尤其是當我們面臨複雜的市場環境以及國內外日益激烈的市場競爭時。

我們主要通過於中國及海外市場的經銷商網絡銷售我們的乘用車。我們的經銷商網點營銷及銷售我們的汽車，並提供維修、保養及其他售後服務。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的銷售及分銷開支分別為人民幣3,207百萬元、人民幣5,557百萬元、人民幣8,380百萬元、人民幣1,812百萬元及人民幣2,182百萬元，分別佔我們同期總收入的3.5%、3.4%、3.1%、3.3%及3.2%，我們在中國及海外的經銷商網點數量由截至2022年12月31日的3,901家增至截至2025年3月31日的6,621家。截至2025年3月31日，我們在中國擁有3,663家經銷商網點，覆蓋中國310多個城市，並於亞洲（不包括中國）、歐洲、非洲、大洋洲及美洲擁有2,958家海外經銷商網點。我們擁有龐大的經銷商網點網絡，可確保在各個地區都有廣泛的市場覆蓋，進而提升我們在中國和海外的銷售。

財務資料

我們持續評估各種營銷渠道的有效性，並分配相應營銷支出。有效的營銷有助於我們經濟高效地促進全球銷售。隨著線上營銷渠道的日益普及，我們致力於通過在主要社交媒體平台上創作內容，精準定位用戶以增加我們產品的曝光度。隨著業務的擴張，我們預計將持續提升我們的銷售及營銷效率。

重要會計政策資料、判斷及估計

本集團已識別對根據香港財務報告會計準則編製合併財務報表屬重大的若干會計政策。本集團在應用會計政策過程中亦曾作出若干會計判斷及假設。於審閱本集團的合併財務報表時，閣下應考慮：(i)選用的關鍵會計政策；(ii)影響該等政策應用的判斷及假設；及(iii)所呈報業績對條件及假設變動的敏感度。於編製本集團財務報表過程中使用的會計判斷及估計載列如下。對了解本集團財務狀況及經營業績屬重要的重要會計政策資料、估計及判斷詳情，載於本文件附錄一會計師報告所載財務報表附註2.3及3。

我們認為以下會計政策、估計及判斷對於財務資料的編製最為重要：

收入確認

客戶合約收入

客戶合約收入於商品或服務的控制權轉移至客戶時確認，其金額反映本集團預期就交換該等商品或服務有權獲得的代價。

當合約中的代價包括可變金額時，代價金額估計為本集團就向客戶轉移商品或服務而有權獲得的金額。可變代價於合約開始時估計並受到約束，直至已確認累計收入金額極有可能不會於與可變代價相關的不確定因素其後得到解決時出現重大收入撥回。

財務資料

倘合約中包含融資部分，而該融資部分為客戶提供超過一年的商品或服務轉移的重大融資利益，收入按應收款項的現值計量，並使用折現率貼現，該折現率將反映在本集團與客戶在合約開始時的單獨融資交易中。倘合約中包含為本集團提供超過一年的重大融資利益的融資部分，則根據該合約確認的收入包括按實際利率法計算的合約負債所產生的利息開支。就客戶付款與轉移承諾商品或服務之間的期限為一年或以下的合約而言，交易價格不會使用香港財務報告準則第15號的實際權宜方法就重大融資部分的影響作出調整。

銷售商品

本集團生產及銷售一系列乘用車、汽車組件及零部件。銷售收入於商品控制權轉移給客戶，且不存在可能影響客戶接受商品的未履行義務時確認。

本集團向若干客戶銷售乘用車、汽車組件及零部件提供銷售回扣及折扣，相關收入根據合約代價扣除預計銷售回扣及折扣金額後確認。

乘用車銷售經常有批量返利。為了估計預期未來的返利對應的可變代價，本集團對於設有單一批量閾值的合約採用最可能金額法，對於設有多於一個批量閾值的合約採用預期價值法。選擇預測可變代價的最佳方法時，主要取決於合約包含的批量閾值數量。已應用有關限制可變代價估計的規定及已確認預期未來返利的退款負債。

提供服務

提供的服務包括汽車維修及保養服務、延長保修服務、技術開發服務等。本集團提供的服務，在滿足下列條件之一的，屬於在某一時間段內履行的履約義務，本集團按照履約進度，在一段時間內確認收入。條件為：(1)客戶在本集團履約的同時即取得並消耗本集團履約所帶來的經濟利益；(2)客戶能夠控制本集團履約過程中的在建產品；(3)本集團的產品具有不可替代用途，且本集團在整個合約期間內有權就累計至今已完成的履約部分收取款項。否則，本集團在客戶取得相關服務控制權的時點確認收入。

財務資料

撥備

倘因過往事件須承擔現時責任（法定或推定責任），而履行該責任可能導致日後產生經濟利益的資源流出，且該責任所涉金額能夠可靠估計，則確認撥備。

當本集團預期部分或全部撥備將得到償還時，有關償還額將被確認為一項單獨資產，但僅當償還額幾乎能確定時方予以確認。與撥備有關的開支於扣除任何償還額後在損益表中呈列。

本集團就乘用車、汽車組件及零部件的銷售提供保修。本集團提供的此等保證類保修的撥備初步根據銷量以及過去的維修及退貨水平經驗確認。估計將按持續基準進行審查，並在適當時進行修訂。

外幣

歷史財務資料以人民幣呈列，該貨幣為本公司的功能貨幣。本集團內各實體自行決定其功能貨幣，列於各實體的歷史財務資料的項目均以功能貨幣計量。本集團內各實體錄得的外幣交易初步按其各自的功能貨幣於交易日期適用的匯率列賬。以外幣計值的貨幣資產及負債按功能貨幣於各有關期間末的適用匯率換算。因貨幣項目的結算或換算而產生的差額於損益表確認。

按外幣歷史成本計量的非貨幣項目按首次交易日期的匯率換算。按外幣公允價值計量的非貨幣項目採用計量公允價值當日的匯率換算。換算以公允價值計量的非貨幣項目產生的收益或虧損的處理方式與確認該項目公允價值變動產生的收益或虧損相符（即公允價值收益或虧損於其他綜合收益或損益確認的項目的換算差額，亦分別於其他綜合收益或損益確認）。

若干海外附屬公司、合營企業及聯營企業的功能貨幣為人民幣以外的貨幣，主要包括盧布。於報告期末，該等實體的資產與負債按報告期末的現有匯率換算為人民幣，其損益表則按與交易當日的匯率近似的匯率換算為人民幣。

財務資料

因此而產生的匯兌差額於其他綜合收益內確認並於匯兌波動儲備內累計，除非有關差額來自於非控股權益。出售海外業務時，儲備內與該特定海外業務有關的累計金額會於損益表確認。

因收購海外業務而產生的任何商譽及收購時所產生的對資產及負債賬面值的任何公允價值調整，均被視為海外業務的資產及負債，按收市匯率折算。

租賃

本集團於合約開始時評估合約是否為一項租賃或包含一項租賃。倘合約在一段時間內轉移使用一項獲識別資產的控制權以換取代價，則該合約為一項租賃或包含一項租賃。

本集團作為承租人

本集團對所有租賃（惟短期租賃及低價值資產租賃除外）採取單一確認及計量方法。本集團確認作出租賃付款的租賃負債及使用權資產（指使用相關資產的權利）。

使用權資產

使用權資產於租賃開始日期（即相關資產可供使用的日期）予以確認。使用權資產按成本減累計折舊及任何減值虧損計量，並就租賃負債的任何重新計量作出調整。使用權資產的成本包括已確認租賃負債金額、產生的初始直接成本及於開始日期或之前作出的租賃付款，扣減任何已收取租賃優惠。使用權資產於資產的租期及估計可使用年期（以較短者為準）按直線法折舊如下：

租賃土地.....	50年
樓宇	2至20年
機器	2至10年
汽車及其他.....	2至5年

倘於租期結束前租賃資產的擁有權轉移至本集團或成本反映購買選擇權的行使，折舊則使用有關資產的估計可使用年期計算。

財務資料

租賃負債

租賃負債於租賃開始日期以租期內作出的租賃付款現值確認。租賃付款包括固定付款(含實質固定付款)減任何應收租賃優惠、取決於指數或利率的可變租賃付款以及預期根據剩餘價值擔保支付的金額。租賃付款亦包括，本集團合理地肯定行使的購買選擇權的行使價及倘租期反映，本集團行使終止租賃選擇權時，有關終止租賃支付的罰款。不依指數或利率而定的可變租賃付款在觸發付款的事件或條件發生期間確認為開支。

於計算租賃付款的現值時，由於租賃內所含利率不易釐定，故本集團應用租賃開始日期的增量借款利率計算。於開始日期後，租賃負債的金額將就反映利息累計而作出調增，並就所作出的租賃付款作出調減。此外，倘有任何修改、租期變更、租賃付款變更(例如指數或利率的變更導致未來租賃付款發生變化)或購買相關資產的選擇權評估的變更，則重新計量租賃負債的賬面值。

短期租賃及低價值資產租賃

本集團將短期租賃確認豁免應用於其短期樓宇及機器租賃(即自租賃開始日期起計租期為12個月或以下，且不包含購買選擇權的租賃)。其亦將低價值資產租賃的確認豁免應用於被認為屬低價值的機器、汽車及其他租賃。

短期租賃及低價值資產租賃的租賃付款在租期內按直線法確認為開支。

財務資料

經營業績

下表載列本集團於所示期間的合併損益表的選定項目：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)				
	(未經審計)				
收入	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223
銷售成本.....	(79,813)	(137,115)	(233,589)	(46,747)	(59,766)
毛利	12,805	26,090	36,308	8,163	8,457
其他收入及收益	3,822	4,232	6,251	1,174	3,652
銷售及分銷開支	(3,207)	(5,557)	(8,380)	(1,812)	(2,182)
行政開支.....	(1,934)	(4,070)	(5,999)	(1,887)	(1,140)
研發開支.....	(3,646)	(6,664)	(9,243)	(2,224)	(2,272)
金融及合約資產減值 (損失)／收益淨額	(684)	223	258	424	13
其他開支.....	(130)	(568)	(1,719)	(421)	(99)
財務費用.....	(1,405)	(1,617)	(2,310)	(692)	(872)
應佔利潤及虧損					
— 合營企業	640	854	851	258	112
— 聯營企業	247	382	595	188	98
除稅前利潤.....	6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
所得稅開支.....	(702)	(2,861)	(2,278)	(695)	(1,041)
年／期內利潤	5,806	10,444	14,334	2,476	4,726
以下各項應佔					
— 本公司擁有人.....	6,266	11,953	14,135	2,712	4,650
— 非控股權益.....	(460)	(1,509)	199	(236)	76
年／期內其他綜合收益， 扣除稅項.....	94	(410)	171	39	(1,030)
年／期內綜合收益總額.....	5,900	10,034	14,505	2,515	3,696
以下各項應佔					
— 本公司擁有人.....	6,360	11,543	14,306	2,751	3,620
— 非控股權益.....	(460)	(1,509)	199	(236)	76

財務資料

非香港財務報告準則計量

為補充我們根據香港財務報告準則呈列的合併財務報表，我們亦採用並非香港財務報告準則所規定或據此呈列的經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們相信，該等計量提供有用信息，供投資者及其他人士以與其幫助管理層相同方式了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們呈列的經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）未必與其他公司所呈列類似名目的計量可比。將該等非香港財務報告準則計量用作分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據香港財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）

我們將經調整利潤（非香港財務報告準則計量）定義為通過加上以權益結算的股份薪酬費用調整的年／期內利潤。然後，我們加回(i)所得稅開支、(ii)財務費用淨額及(iii)折舊及攤銷，以得出經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）。下表載列於所示年度／期間的年／期內利潤與經調整利潤（非香港財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非香港財務報告準則計量）的對賬：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
年／期內利潤與經調整利潤 (非香港財務報告準則計量) 及經調整EBITDA（非香港 財務報告準則計量）的對賬					
年／期內利潤	<u>5,806</u>	<u>10,444</u>	<u>14,334</u>	<u>2,476</u>	<u>4,726</u>
加：					
以權益結算的股份薪酬費用 ⁽¹⁾	—	—	2,016	1,632	131
經調整利潤（非香港財務報告 準則計量）	<u>5,806</u>	<u>10,444</u>	<u>16,350</u>	<u>4,108</u>	<u>4,857</u>
加：					
所得稅開支	702	2,861	2,278	695	1,041
財務費用淨額 ⁽²⁾	599	500	1,350	442	658
折舊及攤銷 ⁽³⁾	2,004	2,481	3,849	520	908
經調整EBITDA（非香港 財務報告準則計量）	<u>9,111</u>	<u>16,286</u>	<u>23,827</u>	<u>5,765</u>	<u>7,464</u>

財務資料

附註：

- (1) 向獲選僱員授出的股份產生的非現金支出。有關詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註37。
- (2) 財務費用淨額指財務費用減銀行利息收入。
- (3) 所呈列的折舊及攤銷金額指物業、廠房及設備折舊、其他無形資產攤銷及使用權資產折舊。

收入

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的總收入分別為人民幣92,618百萬元、人民幣163,205百萬元、人民幣269,897百萬元、人民幣54,910百萬元及人民幣68,223百萬元。

按產品劃分的收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自乘用車及汽車組件及零部件銷售。此外，我們也製造和銷售KD套件，其收入計入乘用車銷售額。有關進一步詳情，請參閱「業務－我們的產品」。

下表載列我們於所示期間按產品劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)
乘用車	82,511	89.1	151,228	92.7	246,822	91.5	50,547	92.1	61,639	90.3
汽車組件及零部件	8,675	9.4	8,904	5.5	15,864	5.9	2,936	5.3	5,743	8.4
其他 ⁽¹⁾	1,432	1.5	3,073	1.8	7,211	2.6	1,427	2.6	841	1.3
總計	<u>92,618</u>	<u>100.0</u>	<u>163,205</u>	<u>100.0</u>	<u>269,897</u>	<u>100.0</u>	<u>54,910</u>	<u>100.0</u>	<u>68,223</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 其他包括汽車業務相關的採購、生產、技術開發等配套服務。

財務資料

我們的收入大部分來自乘用車銷售，分別佔我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月總收入的89.1%、92.7%、91.5%、92.1%及90.3%。

下表載列我們按能源類型劃分的乘用車銷售產生的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)		(人民幣 百萬元)		(人民幣 百萬元)		(人民幣 百萬元)		(人民幣 百萬元)	
	%		%		%		(%)		(%)	
(未經審計)										
乘用車										
燃油車	70,258	85.1	143,316	94.8	187,891	76.1	45,951	90.9	42,974	69.7
新能源汽車	12,253	14.9	7,912	5.2	58,931	23.9	4,596	9.1	18,665	30.3
— 插電式混合動力汽車及										
增程式電動汽車	1,301	1.6	2,727	1.8	35,314	14.3	2,584	5.1	10,709	17.5
— 純電動汽車	10,952	13.3	5,185	3.4	23,617	9.6	2,012	4.0	7,956	12.8
總計	<u>82,511</u>	<u>100.0</u>	<u>151,228</u>	<u>100.0</u>	<u>246,822</u>	<u>100.0</u>	<u>50,547</u>	<u>100.0</u>	<u>61,639</u>	<u>100.0</u>

於往績記錄期間，我們的大部分收入來自燃油車銷售。由於我們在國內外市場的業務擴展，我們的收入由2022年的人民幣70,258百萬元增加至2023年的人民幣143,316百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣187,891百萬元。我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣45,951百萬元略微減少至截至2025年3月31日止三個月的人民幣42,974百萬元。

於2023年，我們正式發佈了新的新能源汽車戰略，縮減部分純電動汽車車型的銷售規模以優化新能源汽車產品組合，從而導致我們的新能源汽車銷售收入由2022年的人民幣12,253百萬元最初下降至2023年的人民幣7,912百萬元。隨著該戰略下新型新能源汽車車型及版本的推出，我們的新能源汽車銷售收入激增至2024年的人民幣58,931百萬元。由於新能源汽車銷量增長，我們的新能源汽車銷售收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣4,596百萬元增加至截至2025年3月31日止三個月的人民幣18,665百萬元。

財務資料

下表載列我們乘用車銷售產生的收入的地域明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣百萬 元)	(%)	(人民幣百萬 元)	(%)	(人民幣百萬 元)	(%)	(人民幣 百萬元) (未經審計)	(%)	(人民幣 百萬元) (%)	(%)
中國 ⁽¹⁾	53,359	64.7	76,695	50.7	148,954	60.3	30,901	61.1	36,971	60.0
其他國家及地區	29,152	35.3	74,533	49.3	97,868	39.7	19,646	38.9	24,668	40.0
— 亞洲 (不含中國)	6,048	7.3	18,341	12.1	29,449	11.9	5,844	11.6	10,382	16.8
— 歐洲 ⁽²⁾	13,964	16.9	42,289	28.0	51,297	20.8	10,103	20.0	10,420	16.9
— 美洲	8,545	10.4	12,427	8.2	13,268	5.4	2,918	5.8	2,394	3.9
— 非洲	558	0.7	482	0.3	2,170	0.9	578	1.1	805	1.3
— 大洋洲及其他	37	0.0	994	0.7	1,684	0.7	203	0.4	667	1.1
總計	<u>82,511</u>	<u>100.0</u>	<u>151,228</u>	<u>100.0</u>	<u>246,822</u>	<u>100.0</u>	<u>50,547</u>	<u>100.0</u>	<u>61,639</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區。
- (2) 於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們在俄羅斯的乘用車銷售收入分別佔乘用車銷售收入的14.6%、26.8%、18.6%、18.4%及10.9%。

地域明細

下表載列我們於所示期間收入的地域明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元) (未經審計)	(%)	(人民幣 百萬元) (%)	(%)
中國 ⁽¹⁾	62,231	67.2	86,145	52.8	169,000	62.6	34,534	62.9	41,934	61.5
其他國家及地區	30,387	32.8	77,060	47.2	100,897	37.4	20,376	37.1	26,289	38.5
— 亞洲 (不含中國)	6,420	7.0	19,057	11.6	29,966	11.2	6,038	11.0	10,649	15.6
— 歐洲 ⁽²⁾	14,339	15.5	43,355	26.6	53,221	19.7	10,502	19.1	11,607	17.0
— 美洲	9,000	9.7	13,150	8.1	13,756	5.1	3,033	5.5	2,530	3.7
— 非洲	591	0.6	494	0.3	2,247	0.8	589	1.1	836	1.2
— 大洋洲及其他	37	0.0	1,004	0.6	1,707	0.6	214	0.4	667	1.0
總計	<u>92,618</u>	<u>100.0</u>	<u>163,205</u>	<u>100.0</u>	<u>269,897</u>	<u>100.0</u>	<u>54,910</u>	<u>100.0</u>	<u>68,223</u>	<u>100.0</u>
				— 371 —						

財務資料

附註：

- (1) 包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區。
- (2) 於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們源自俄羅斯的收入分別佔總收入的13.4%、25.5%、17.7%、17.7%及10.7%。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們於中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區）獲得的收入分別佔我們總收入的67.2%、52.8%、62.6%、62.9%及61.5%；而從其他國家及地區獲得的收入分別佔我們總收入的32.8%、47.2%、37.4%、37.1%及38.5%。

銷售成本

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的銷售成本主要包括生產我們產品的材料成本、生產成本及直接人工，合計分別佔我們銷售成本的92.6%、86.9%、87.3%、86.5%及88.0%。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的銷售成本分別為人民幣79,813百萬元、人民幣137,115百萬元、人民幣233,589百萬元、人民幣46,747百萬元及人民幣59,766百萬元，佔同期總收入的86.2%、84.0%、86.5%、85.1%及87.6%。於同期，材料成本佔我們銷售成本的大部分，分別佔我們銷售成本的86.6%、81.9%、82.4%、81.8%及82.9%。

下表載列我們於所示期間按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)
	(未經審計)									
材料成本.....	69,144	86.6	112,230	81.9	192,395	82.4	38,229	81.8	49,524	82.9
直接人工.....	1,172	1.5	1,914	1.4	3,675	1.6	733	1.6	1,024	1.7
生產成本.....	3,575	4.5	5,067	3.6	7,749	3.3	1,463	3.1	2,026	3.4
保修開支.....	2,858	3.6	5,213	3.8	7,477	3.2	1,882	4.0	2,046	3.4
運費、稅項及 其他	3,064	3.8	12,691	9.3	22,293	9.5	4,440	9.5	5,146	8.6
總計	<u>79,813</u>	<u>100.0</u>	<u>137,115</u>	<u>100.0</u>	<u>233,589</u>	<u>100.0</u>	<u>46,747</u>	<u>100.0</u>	<u>59,766</u>	<u>100.0</u>

財務資料

毛利及毛利率

毛利指收入減銷售成本，而毛利率指毛利除以收入。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的毛利總額分別為人民幣12,805百萬元、人民幣26,090百萬元、人民幣36,308百萬元、人民幣8,163百萬元及人民幣8,457百萬元，整體毛利率分別為13.8%、16.0%、13.5%、14.9%及12.4%。

下表載列我們於所示期間按產品劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元) (未經審計)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)
乘用車	10,751	13.0	24,111	15.9	32,572	13.2	7,482	14.8	7,246	11.8
— 燃油車	11,068	15.8	24,565	17.1	32,308	17.2	7,479	16.3	6,185	14.4
— 新能源汽車	(317)	(2.6)	(454)	(5.7)	264	0.4	3	0.1	1,061	5.7
汽車組件及零部件	1,678	19.3	1,702	19.1	3,243	20.4	586	20.0	1,175	20.5
其他	376	26.3	277	9.0	493	6.8	95	6.7	36	4.3
總計	<u>12,805</u>	<u>13.8</u>	<u>26,090</u>	<u>16.0</u>	<u>36,308</u>	<u>13.5</u>	<u>8,163</u>	<u>14.9</u>	<u>8,457</u>	<u>12.4</u>

我們的大部分毛利來自乘用車銷售，分別佔於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月毛利總額的84.0%、92.4%、89.7%、91.7%及85.7%。我們的乘用車毛利率由2022年的13.0%增加至2023年的15.9%，主要由於平均銷售價格較高因而毛利率較高的海外市場銷量增長，以及乘用車產品組合優化。之後毛利率於2024年下降至13.2%，主要由於(i)2024年海外市場競爭加劇，以及俄羅斯自2024年第四季度起對進口汽車徵收更高的報廢稅；及(ii)同年產品組合中新能源汽車的銷量增加。我們乘用車的毛利率由截至2024年3月31日止三個月的14.8%下降至截至2025年3月31日止三個月的11.8%，主要由於(i)同期新能源汽車對總收入的貢獻由8.4%大幅提升至27.3%，但其毛利率普遍低於燃油車；及(ii)海外市場競爭加劇，且自2024年第四季度起，俄羅斯對進口汽車徵收的報廢稅有所提高。由於毛利率較高的海外市場燃油車銷量增加，我們的燃油車毛利率由2022年的15.8%上升至2023年的17.1%，而2024年的毛利率保持相對穩定為17.2%。我們燃油車的毛利率由截至2024年3月31日止三個月的16.3%下降至截至2025年3月31日止三個月的14.4%，主要由於海外市場競爭加劇，且自2024年第四季度起，俄羅斯對進口汽車徵收的報廢稅有所提高。2022年，我們的新能源汽車毛利率為-2.6%，

財務資料

原因是我們處於新能源汽車的開發及生產初步階段及並無實現規模經濟。該毛利率於2023年降至-5.7%，原因是我們為應對不斷變化的市場趨勢和相關政策，小螞蟻及QQ冰淇淋旗下部分純電動汽車車型的售價有所下調。於2024年，新能源汽車的毛利率隨後升至0.4%，原因是(i)毛利率較高的插電式混合動力汽車車型的銷售佔新能源汽車車型總銷售的百分比增加；及(ii)小螞蟻及QQ冰淇淋序列下若干純電動汽車車型銷量下降。我們新能源汽車的毛利率由截至2024年3月31日止三個月的0.1%增加至截至2025年3月31日止三個月的5.7%，主要由於(i)我們有效的成本管理措施；(ii)原材料成本(尤其是電池組的採購成本)下降；及(iii)新能源汽車銷量的增長帶來的規模經濟。

我們來自其他的毛利率由2022年的26.3%下降至2023年的9.0%，之後進一步下降至2024年的6.8%，這主要是由於以下原因：(i)就技術開發業務而言，我們於2022年非排他性地授出了一項技術，該技術用於開發新能源車型，相應確認的成本極低，因為開發相關支出已於2022年之前產生時進行了費用化；及(ii)我們於2023年及2024年增加了與汽車業務相關的採購業務，而有關採購業務的毛利率較低。憑藉我們在汽車產業鏈中積累的專業知識、網絡及資源，我們開展了與供應鏈相關的採購業務，主要涉及集中採購工業機械臂、自動化設備和組件及零部件。我們其他的毛利率由截至2024年3月31日止三個月的6.7%下降至截至2025年3月31日止三個月的4.3%，主要由於我們增加了與汽車業務相關的採購業務，該業務的毛利率較低。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益主要包括銀行利息收入、投資收入、增值稅加計抵減、研發補貼和其他補貼。增值稅加計抵減主要指就先進製造業務作出增值稅加計抵減。研發補貼及其他補貼主要是政府為鼓勵我們的研發活動和運營而提供的補貼。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的其他收入及收益分別為人民幣3,822百萬元、人民幣4,232百萬元、人民幣6,251百萬元、人民幣1,174百萬元及人民幣3,652百萬元，分別佔總收入的4.1%、2.6%、2.3%、2.1%及5.4%。

財務資料

下表載列我們於所示期間其他收入及收益的明細：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
(人民幣百萬元)					
(未經審計)					
其他收入					
銀行利息收入.....	806	1,117	960	250	214
增值稅加計抵減.....	2	205	762	20	148
研發補貼.....	510	514	765	136	150
其他補貼.....	364	704	1,092	473	155
投資收入.....	817	1,243	1,085	(6)	198
其他 ⁽¹⁾	431	815	1,407	236	253
其他收入總額.....	2,930	4,598	6,071	1,109	1,118
收益／(虧損)					
衍生金融工具公允價值					
收益／(虧損)淨額.....	230	(265)	52	16	—
以公允價值計量且其變動計入					
當期損益的金融資產之					
公允價值收益.....	62	27	69	42	72
匯兌收益／(虧損)，淨額 ..	504	(141)	—	—	2,439
處置物業、廠房及					
設備項目的收益.....	96	13	59	7	23
收益／(虧損)總額.....	892	(366)	180	65	2,534
其他收入及收益總額	3,822	4,232	6,251	1,174	3,652

附註：

(1) 其他主要包括專利授權收入、銷售碳積分及銷售廢料。

財務資料

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支主要包括廣告及營銷開支，以及我們的銷售及營銷人員的僱員福利開支。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的銷售及分銷開支分別為人民幣3,207百萬元、人民幣5,557百萬元、人民幣8,380百萬元、人民幣1,812百萬元及人民幣2,182百萬元，分別佔我們同期總收入的3.5%、3.4%、3.1%、3.3%及3.2%。

行政開支

我們的行政開支主要包括我們行政人員的僱員福利開支。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的行政開支分別為人民幣1,934百萬元、人民幣4,070百萬元、人民幣5,999百萬元、人民幣1,887百萬元及人民幣1,140百萬元，分別佔我們同期總收入的2.1%、2.5%、2.2%、3.4%及1.7%。

研發開支

我們的研發開支主要包括研發人員的僱員福利開支、研發活動材料成本及設計費。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的研發開支分別為人民幣3,646百萬元、人民幣6,664百萬元、人民幣9,243百萬元、人民幣2,224百萬元及人民幣2,272百萬元，分別佔我們同期總收入的3.9%、4.1%、3.4%、4.1%及3.3%。

金融及合約資產減值(損失)／收益淨額

金融及合約資產減值(損失)／收益淨額指貿易應收款項、合約資產、計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產的減值撥備／撥備撥回。

於2022年，我們錄得金融及合約資產減值損失淨額為人民幣684百萬元，乃主要由於貿易應收款項及其他應收款項減值損失撥備所致；而於2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們分別錄得金融及合約資產減值收益淨額人民幣223百萬元、人民幣258百萬元、人民幣424百萬元及人民幣13百萬元，主要是我們的收款工作使得貿易應收款項及其他應收款項減值損失撥備撥回。

財務資料

財務費用

我們的財務費用包括銀行貸款及其他借款長期負債及租賃負債的利息開支。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們的財務費用分別為人民幣1,405百萬元、人民幣1,617百萬元、人民幣2,310百萬元、人民幣692百萬元及人民幣872百萬元，佔我們同期總收入的1.5%、1.0%、0.9%、1.3%及1.3%。

應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損

我們應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損包括根據權益法確認的於合營企業及聯營企業的投資收入。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們應佔合營企業及聯營企業的利潤分別為人民幣887百萬元、人民幣1,236百萬元、人民幣1,446百萬元、人民幣446百萬元及人民幣210百萬元，分別佔我們總收入的1.0%、0.8%、0.5%、0.8%及0.3%。

所得稅開支

我們的所得稅開支主要包括中國企業所得稅（「**企業所得稅**」）及我們於開展業務或設立機構的其他國家的適用所得稅。

中國

根據《中華人民共和國企業所得稅法》及相關法規，在中國，本公司及其附屬公司應依據現行相關立法、解釋及慣例根據其於相關年度或期間的估計應課稅利潤按法定稅率25%或適用優惠稅率15%計算應繳企業所得稅。

本公司被認定為高新技術企業（「**高新技術企業**」），自2020年起享有15%的優惠所得稅率。本公司於2023年更新高新技術企業資格，至2025年將繼續享有15%的優惠所得稅率。我們的部分附屬公司亦被認定為高新技術企業，並在中國享有15%的優惠所得稅率。

其他國家

來自其他司法管轄區的利潤所得稅根據年內估計應課稅利潤按相關司法管轄區的現行稅率計算。

財務資料

按本公司註冊地中國的法定稅率計算的除稅前利潤適用所得稅開支與按實際稅率計算的所得稅開支對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
除所得稅前利潤	6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
按中國法定稅率25%計算的稅項	1,627	3,326	4,153	793	1,442
優惠稅率或不同稅率的影響	(623)	(1,425)	(1,660)	(228)	(506)
稅率下降對期初遞延稅項的影響	–	105	–	–	–
過往期間即期稅項調整	–	–	15	15	(5)
毋須課稅收入	(230)	(253)	(331)	(44)	(27)
不可抵扣稅項開支	30	123	439	267	40
研發成本加計扣除的影響	(621)	(1,093)	(1,153)	(206)	(315)
動用／確認過往年度未確認的					
稅項虧損及暫時性差異	(27)	(2)	(659)	(174)	(27)
未確認暫時性差異及稅項虧損	406	1,979	1,629	320	435
海外附屬公司股息的預扣稅	140	101	(155)	(48)	4
按本集團實際稅率計算的稅項支出	<u>702</u>	<u>2,861</u>	<u>2,278</u>	<u>695</u>	<u>1,041</u>

年／期內利潤

鑒於上文所述，我們實現利潤分別為人民幣5,806百萬元、人民幣10,444百萬元、人民幣14,334百萬元、人民幣2,476百萬元及人民幣4,726百萬元，淨利潤率於同期分別為6.3%、6.4%、5.3%、4.5%及6.9%。

財務資料

各期間經營業績比較

截至2025年3月31日止三個月與截至2024年3月31日止三個月的比較

收入

我們的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣54,910百萬元增加人民幣13,313百萬元（或24.2%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣68,223百萬元。

我們來自乘用車銷售的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣50,547百萬元增加人民幣11,092百萬元（或21.9%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣61,639百萬元。

我們來自汽車組件及零部件銷售的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣2,936百萬元增加人民幣2,807百萬元（或95.6%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣5,743百萬元，主要是由於我們的汽車組件及零部件市場需求增加。

乘用車銷售收入

	截至3月31日止三個月			
	2024年		2025年	
	(人民幣百萬元)	(%)	(人民幣百萬元)	(%)
	(未經審計)			
乘用車				
燃油車	45,951	90.9	42,974	69.7
新能源汽車	4,596	9.1	18,665	30.3
— 插電式混合動力汽車及				
增程式電動汽車	2,584	5.1	10,709	17.5
— 純電動汽車	2,012	4.0	7,956	12.8
總計	50,547	100.0	61,639	100.0

我們來自燃油車的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣45,951百萬元減少人民幣2,977百萬元（或6.5%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣42,974百萬元。

我們來自新能源汽車的收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣4,596百萬元大幅增加人民幣14,069百萬元（或306.1%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣18,665百萬元，主要由於我們新能源汽車的銷量增長。

財務資料

下表載列我們乘用車銷售收入的地域明細：

	截至3月31日止三個月			
	2024年		2025年	
	(人民幣百萬元)	(%)	(人民幣百萬元)	(%)
	(未經審計)			
中國 ⁽¹⁾	30,901	61.1	36,971	60.0
其他國家及地區	19,646	38.9	24,668	40.0
— 亞洲 (不含中國)	5,844	11.6	10,382	16.8
— 歐洲	10,103	20.0	10,420	16.9
— 美洲	2,918	5.8	2,394	3.9
— 非洲	578	1.1	805	1.3
— 大洋洲及其他	203	0.4	667	1.1
總計	50,547	100.0	61,639	100.0

附註：

(1) 包括中國香港、中國澳門及中國台灣。

我們來自中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣）的乘用車銷售收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣30,901百萬元增加人民幣6,070百萬元（或19.6%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣36,971百萬元。同期，我們來自其他國家及地區的乘用車銷售收入由截至2024年3月31日止三個月的人民幣19,646百萬元增加人民幣5,022百萬元（或25.6%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣24,668百萬元。有關增長主要是由於在中國及其他國家及地區的銷量增長，以及我們進一步滲透中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣）市場及拓展海外業務。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2024年3月31日止三個月的人民幣46,747百萬元增加人民幣13,019百萬元（或27.8%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣59,766百萬元，基本與我們的乘用車銷售增加一致。

毛利及毛利率

我們的毛利由截至2024年3月31日止三個月的人民幣8,163百萬元略微增加人民幣294百萬元（或3.6%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣8,457百萬元，轉為同期毛利率分別為14.9%及12.4%，主要由於市場環境變化及我們的策略調整。

財務資料

我們來自乘用車的毛利於截至2024年及2025年3月31日止三個月維持相對穩定，分別為人民幣7,482百萬元及人民幣7,246百萬元。同期，我們乘用車的毛利率由14.8%下降至11.8%，乃主要由於(i)同期新能源汽車對總收入的貢獻由8.4%大幅提升至27.3%，但其毛利率普遍低於燃油車；及(ii)海外市場競爭加劇，且自2024年第四季度起，俄羅斯對進口汽車徵收的報廢稅有所提高。同期，我們燃油車的毛利率由16.3%下降至14.4%，乃主要由於海外市場競爭加劇，且自2024年第四季度起，俄羅斯對進口汽車徵收的報廢稅有所提高。同期，我們新能源汽車的毛利率由0.1%上升至5.7%，乃主要由於(i)我們有效的成本管理措施；(ii)原材料成本下降，尤其是電池組採購成本；及(iii)新能源汽車銷量增長帶來的規模經濟。

我們來自汽車組件及零部件的毛利由截至2024年3月31日止三個月的人民幣586百萬元增加人民幣589百萬元（或100.5%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣1,175百萬元，主要由於我們的汽車組件及零部件市場需求增加。同期，我們的汽車組件及零部件的毛利率維持相對穩定，分別為20.0%及20.5%。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由截至2024年3月31日止三個月的人民幣1,174百萬元增加人民幣2,478百萬元（或211.1%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣3,652百萬元，主要由於我們因境外附屬公司功能貨幣兌人民幣升值令境外附屬公司的對集團內公司間應付款項大幅減少，從而錄得外匯收益淨額人民幣2,439百萬元。

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支由截至2024年3月31日止三個月的人民幣1,812百萬元增加人民幣370百萬元（或20.4%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣2,182百萬元，主要由於我們的營銷活動不斷增加使得廣告及營銷開支增加。

行政開支

我們的行政開支由截至2024年3月31日止三個月的人民幣1,887百萬元減少人民幣747百萬元（或39.6%）至截至2025年3月31日止三個月的人民幣1,140百萬元，主要由於以權益結算的股份薪酬減少。

財務資料

研發開支

我們的研發開支保持相對穩定，截至2024年3月31日止三個月及截至2025年3月31日止三個月分別為人民幣2,224百萬元及人民幣2,272百萬元。

金融及合約資產的減值(虧損)/收益淨額

截至2024年及2025年3月31日止三個月，我們分別錄得金融及合約資產減值收益淨額人民幣424百萬元及人民幣13百萬元，主要是由於我們的收款工作而撥回貿易應收款項及其他應收款項的減值虧損撥備所致。

財務費用

我們的財務費用由截至2024年3月31日止三個月的人民幣692百萬元增加人民幣180百萬元(或26.0%)至截至2025年3月31日止三個月的人民幣872百萬元，與我們的業務擴張大致相符。

應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損

我們應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損由截至2024年3月31日止三個月的人人民幣446百萬元減少人民幣236百萬元(或52.9%)至截至2025年3月31日止三個月的人人民幣210百萬元，主要由於若干合營企業及聯營企業的利潤減少所致。

所得稅開支

我們的所得稅開支由截至2024年3月31日止三個月的人民幣695百萬元增加人民幣346百萬元(或49.8%)至截至2025年3月31日止三個月的人民幣1,041百萬元，主要是由於我們的除稅前利潤增加所致。

期內利潤

由於上文所述的原因，我們的期內利潤由截至2024年3月31日止三個月的人民幣2,476百萬元增至截至2025年3月31日止三個月的人民幣4,726百萬元。

財務資料

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2023年的人民幣163,205百萬元增加人民幣106,692百萬元（或65.4%）至2024年的人民幣269,897百萬元。

我們來自乘用車銷售的收入由2023年的人民幣151,228百萬元增加人民幣95,594百萬元（或63.2%）至2024年的人民幣246,822百萬元。

我們來自汽車組件及零部件銷售的收入由2023年的人民幣8,904百萬元增加人民幣6,960百萬元（或78.2%）至2024年的人民幣15,864百萬元，主要是由於我們的汽車組件及零部件在中國及海外市場需求增加。

乘用車銷售收入

下表載列我們按能源類型劃分的乘用車銷售收入明細：

	截至12月31日止年度			
	2023年		2024年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
乘用車				
燃油車	143,316	94.8	187,891	76.1
新能源汽車	7,912	5.2	58,931	23.9
— 插電式混合動力汽車及				
增程式電動汽車	2,727	1.8	35,314	14.3
— 純電動汽車	5,185	3.4	23,617	9.6
總計	151,228	100.0	246,822	100.0

我們來自燃油車的收入由2023年的人民幣143,316百萬元增加人民幣44,575百萬元（或31.1%）至2024年的人民幣187,891百萬元，主要是由於燃油車銷售因以下各項而增加：(i)在國內外市場引入新款燃油車；(ii)拓展海外市場；及(iii)我們在國內外市場持續開展營銷活動使得我們的品牌認知度提升。

我們來自新能源汽車的收入由2023年的人民幣7,912百萬元大幅增加人民幣51,019百萬元（或644.8%）至2024年的人民幣58,931百萬元，主要是由於(i)我們努力優化新能源汽車產品組合及(ii)我們拓展海外市場，令不同類型新能源汽車的銷量增

財務資料

長。在2023年正式發佈的新的新能源汽車戰略的引導下，我們優化了新能源汽車產品組合，其中包括(i)縮小小螞蟻及QQ冰淇淋序列下若干純電動汽車車型銷售的規模，部分出於應對市場趨勢變化，部分為奇瑞適應新能源戰略作準備，其中小螞蟻及QQ冰淇淋為奇瑞旗下主要以緊湊型及迷你型電動車為主的產品序列；(ii)推出各種類型的純電動汽車車型，包括2024年推出的四款新車型即星紀元ET、智界R7、iCAR 03及iCAR V23；及(iii)引入插電式混合動力汽車及增程式電動汽車新車型，包括2024年推出的四款新車型即風雲T9、風雲A8、山海T1及山海T2，以及(iv)推出我們現有星途的一款燃油車的新能源汽車版本。

下表載列我們乘用車銷售收入的地域明細：

	截至12月31日止年度			
	2023年		2024年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
中國 ⁽¹⁾	76,695	50.7	148,954	60.3
其他國家及地區	74,533	49.3	97,868	39.7
— 亞洲 (不含中國)	18,341	12.1	29,449	11.9
— 歐洲	42,289	28.0	51,297	20.8
— 美洲	12,427	8.2	13,268	5.4
— 非洲	482	0.3	2,170	0.9
— 大洋洲及其他	994	0.7	1,684	0.7
總計	151,228	100.0	246,822	100.0

附註：

(1) 包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區。

我們來自中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區）的乘用車收入由2023年的人民幣76,695百萬元增加人民幣72,259百萬元（或94.2%）至2024年的人民幣148,954百萬元。同期，我們來自其他國家及地區的乘用車收入由2023年的人民幣74,533百萬元增加人民幣23,335百萬元（或31.3%）至2024年的人民幣97,868百萬元，主要是由於在中國及其他國家及地區的銷量增長，以及我們進一步滲透中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區）市場及拓展海外業務。

銷售成本

我們的銷售成本由2023年的人民幣137,115百萬元增加人民幣96,474百萬元（或70.4%）至2024年的人民幣233,589百萬元，基本與我們的乘用車銷售增加一致。

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利由2023年的人民幣26,090百萬元增加人民幣10,218百萬元（或39.2%）至2024年的人民幣36,308百萬元，同期毛利率分別為16.0%及13.5%，主要由於我們的乘用車銷量增加及產品組合優化。

我們來自乘用車的毛利由2023年的人民幣24,111百萬元增加人民幣8,461百萬元（或35.1%）至2024年的人民幣32,572百萬元，主要是由於隨著我們的乘用車銷量激增，我們的乘用車銷售收入增加所致。同年，我們乘用車的毛利率由15.9%下降至13.2%，乃主要由於(i)2024年我們更專注於推廣新能源汽車並推出新的9款新能源汽車車型（其毛利率通常低於燃油車），導致產品組合發生變化，從而導致我們新能源汽車對總收入的收入貢獻由2023年的4.9%大幅增加至2024年的21.9%；及(ii)海外市場競爭加劇以及自2024年第四季度起俄羅斯增加對進口汽車的報廢稅，導致我們的毛利率減少。同年，燃油車毛利率維持相對穩定為17.1%及17.2%。我們的新能源汽車2024年錄得毛利率為0.4%，而2023年則錄得毛利率-5.7%，因為(i)插電式混合動力汽車車型的銷售額大幅增加，其對我們2024年的新能源汽車銷售貢獻佔比較高，而插電式混合動力汽車車型的毛利率比純電動汽車的毛利率更高；及(ii)小螞蟻及QQ冰淇淋序列下若干毛利率較低的純電動汽車車型的銷售額急劇下降。

我們來自汽車組件及零部件的毛利由2023年的人民幣1,702百萬元增加人民幣1,541百萬元（或90.5%）至2024年的人民幣3,243百萬元，主要由於我們的汽車組件及零部件市場需求增加。同年，我們的汽車組件及零部件的毛利率由19.1%上升至20.4%，乃由於我們業務擴張，增強了規模經濟效應。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由2023年的人民幣4,232百萬元增加人民幣2,019百萬元（或47.7%）至2024年的人民幣6,251百萬元。該增加乃主要由於(i)增值稅加計抵減增加；(ii)研發補貼及其他補貼增加；(iii)我們的廢舊材料銷售增加；及(iv)我們於2024年錄得衍生金融工具公允價值收益。

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支由2023年的人民幣5,557百萬元增加人民幣2,823百萬元（或50.8%）至2024年的人民幣8,380百萬元，該增加乃主要由於隨著我們業務擴張，(i)我們推出新車型及版本令廣告及營銷開支增加；及(ii)我們銷售人員的僱員福利開支（包括以權益結算的股份薪酬）增加。

財務資料

行政開支

我們的行政開支由2023年的人民幣4,070百萬元增加人民幣1,929百萬元（或47.4%）至2024年的人民幣5,999百萬元。該增加乃主要由於隨著我們業務擴張，行政人員的僱員福利開支（包括以權益結算的股份薪酬）增加。

研發開支

我們的研發開支由2023年的人民幣6,664百萬元增加人民幣2,579百萬元（或38.7%）至2024年的人民幣9,243百萬元。該增加乃主要由於(i)研發人員的僱員福利開支（包括以權益結算的股份薪酬）增加；及(ii)加強我們的研發工作。

金融及合約資產減值收益淨額

於2023年及2024年，我們錄得金融及合約資產減值收益淨額分別為人民幣223百萬元及人民幣258百萬元，主要是由於我們收回貿易應收款項及其他應收款項而撥回減值虧損撥備。

財務費用

我們的財務費用由2023年的人民幣1,617百萬元增加人民幣693百萬元（或42.9%）至2024年的人民幣2,310百萬元。該增加主要是由於我們的銀行貸款平均結餘增加。

應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損

我們應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損由2023年的人民幣1,236百萬元增加人民幣210百萬元（或17.0%）至2024年的人民幣1,446百萬元。此增加主要是由於若干合營企業及聯營企業的利潤增加。

所得稅開支

儘管我們的除稅前利潤有所增加，我們的所得稅開支由2023年的人民幣2,861百萬元減少人民幣583百萬元（或20.38%）至2024年的人民幣2,278百萬元。該減少主要是由於對本集團若干附屬公司確認的遞延稅項資產進行審慎重新評估。

年內利潤

由於上文所述的原因，我們的年內利潤由2023年的人民幣10,444百萬元增至2024年的人民幣14,334百萬元。

財務資料

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2022年的人民幣92,618百萬元增加人民幣70,587百萬元（或76.2%）至2023年的人民幣163,205百萬元。

我們來自乘用車銷售的收入由2022年的人民幣82,511百萬元增加人民幣68,717百萬元（或83.3%）至2023年的人民幣151,228百萬元。

我們來自汽車組件及零部件銷售的收入由2022年的人民幣8,675百萬元增加人民幣229百萬元（或2.6%）至2023年的人民幣8,904百萬元，主要是由於中國及海外對我們的汽車組件及零部件市場需求上升。

乘用車銷售收入

下表載列我們按能源類型劃分的乘用車銷售收入明細：

	截至12月31日止年度			
	2022年		2023年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
乘用車				
燃油車	70,258	85.1	143,316	94.8
新能源汽車	12,253	14.9	7,912	5.2
— 插電式混合動力汽車及 增程式電動汽車	1,301	1.6	2,727	1.8
— 純電動汽車	10,952	13.3	5,185	3.4
總計	82,511	100.0	151,228	100.0

我們來自燃油車的收入由2022年的人民幣70,258百萬元增加人民幣73,058百萬元（或104.0%）至2023年的人民幣143,316百萬元。該增長主要是由於我們的燃油車銷售增加，原因是(i)在國內外市場引入燃油車新車型及版本；(ii)拓展海外乘用車市場；及(iii)我們在國內外市場持續開展營銷活動使得我們的品牌認知度提升。

我們來自新能源汽車收入由2022年的人民幣12,253百萬元減少人民幣4,341百萬元（或35.4%）至2023年的人民幣7,912百萬元。該減少主要是由於我們努力優化新能源汽車產品組合。2023年，我們正式發佈了新的新能源汽車戰略，並策略性地調整了純電動汽車的產品組合，邁向更高端的品牌和車型，縮減小螞蟻及QQ冰淇淋序列（以緊湊型及迷你型電動車為主的乘用車產品序列）下若干純電動汽車車型的銷售規模。因此，小螞蟻及QQ冰淇淋產品序列的銷量由2022年的191.7千輛下降至2023年的95.8千輛，導致新能源汽車收入減少。

財務資料

下表載列我們乘用車銷售收入的地域明細：

	截至12月31日止年度			
	2022年		2023年	
	(人民幣 百萬元)	%	(人民幣 百萬元)	%
中國 ⁽¹⁾	53,359	64.7	76,695	50.7
其他國家及地區	29,152	35.3	74,533	49.3
— 亞洲 (不含中國)	6,048	7.3	18,341	12.1
— 歐洲	13,964	16.9	42,289	28.0
— 美洲	8,545	10.4	12,427	8.2
— 非洲	558	0.7	482	0.3
— 大洋洲及其他	37	0.0	994	0.7
總計	82,511	100.0	151,228	100.0

附註：

(1) 包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區。

我們來自中國（包括中國香港、中國澳門及中國台灣地區）的乘用車銷售收入由2022年的人民幣53,359百萬元增加人民幣23,336百萬元（或43.7%）至2023年的人民幣76,695百萬元，乃主要由於我們加大營銷活動，推廣乘用車的新車型及版本，令銷量增長。

我們來自其他國家及地區的乘用車銷售收入由2022年的人民幣29,152百萬元增加人民幣45,381百萬元（或155.7%）至2023年的人民幣74,533百萬元。該增加乃主要由於我們為應對日益增長的市場需求，銷往海外市場的乘用車銷量增長，以及我們努力拓展海外市場的業務。

銷售成本

我們的銷售成本由2022年的人民幣79,813百萬元增加人民幣57,302百萬元（或71.8%）至2023年的人民幣137,115百萬元。該增加基本與我們的乘用車收入增加一致。

毛利及毛利率

我們的毛利由2022年的人民幣12,805百萬元增加人民幣13,285百萬元（或103.7%）至2023年的人民幣26,090百萬元。同年，我們的毛利率由13.8%上升至16.0%，乃主要由於我們的乘用車銷量增加及產品組合優化。

財務資料

我們來自乘用車的毛利由2022年的人民幣10,751百萬元增加人民幣13,360百萬元（或124.3%）至2023年的人民幣24,111百萬元，乃主要由於隨著乘用車銷量激增，我們的乘用車收入增長所致。同年，我們乘用車的毛利率由13.0%上升至15.9%，乃主要由於平均售價較高從而毛利率較高的海外市場的乘用車銷量增長，以及縮減部分純電動汽車車型的銷售規模所致。於同年的燃油車毛利率由15.8%上升至17.1%，原因是毛利率較高的燃油車於海外市場的銷售增加。於同年的新能源汽車毛利率由-2.6%下降至-5.7%，原因是為應對不斷變化的市場趨勢及相關政策，我們的小螞蟻及QQ冰淇淋序列下部分純電動汽車車型的售價有所下調，使得該等純電動汽車車型毛利率下跌。

於2022年及2023年，我們來自汽車組件及零部件的毛利保持相對穩定，分別為人民幣1,678百萬元及人民幣1,702百萬元。同年，我們的汽車組件及零部件毛利率保持相對穩定，分別為19.3%及19.1%。

其他收入及收益

我們的其他收入及收益由2022年的人民幣3,822百萬元增加人民幣410百萬元（或10.7%）至2023年的人民幣4,232百萬元。該增加乃主要由於(i)我們的增值稅加計抵減增加；及(ii)存放於銀行的現金結餘增加，令銀行利息收入增加。

銷售及分銷開支

我們的銷售及分銷開支由2022年的人民幣3,207百萬元增加人民幣2,350百萬元（或73.3%）至2023年的人民幣5,557百萬元，乃主要由於隨著我們業務擴張，(i)我們推出新車型及版本，令廣告及營銷開支增加；及(ii)銷售人員的僱員福利增加。

行政開支

我們的行政開支由2022年的人民幣1,934百萬元增加人民幣2,136百萬元（或110.4%）至2023年的人民幣4,070百萬元，乃主要由於隨著我們業務擴張，行政人員的僱員福利開支增加。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣3,646百萬元增加人民幣3,018百萬元（或82.8%）至2023年的人民幣6,664百萬元，乃主要由於(i)研發人員的僱員福利開支增加；及(ii)加強我們的研發工作。

財務資料

金融及合約資產減值(損失)/收益淨額

於2022年，我們錄得金融及合約資產減值損失淨額人民幣684百萬元，乃主要由於貿易應收款項及其他應收款項的減值損失撥備所致；而2023年，我們錄得金融及合約資產減值收益淨額人民幣223百萬元，乃主要由於我們的收款工作令貿易應收款項及其他應收款項的減值損失撥備撥回所致。

財務費用

我們的財務費用由2022年的人民幣1,405百萬元增加人民幣212百萬元(或15.1%)至2023年的人民幣1,617百萬元，主要由於銀行貸款平均結餘增加所致。

應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損

我們應佔合營企業及聯營企業的利潤及虧損由2022年的人民幣887百萬元增加人民幣349百萬元(或39.3%)至2023年的人民幣1,236百萬元。此增加主要是由於若干合營企業及聯營企業的利潤增加。

所得稅開支

我們的所得稅開支由2022年的人民幣702百萬元增加人民幣2,159百萬元(或307.5%)至2023年的人民幣2,861百萬元，主要由於我們的除稅前利潤增加。

年內利潤

由於上文所論述的原因，我們的年內利潤由2022年的人民幣5,806百萬元增至2023年的人民幣10,444百萬元。

若干資產負債表項目

存貨

存貨包括原材料、在製品及製成品。原材料主要包括鋼製品、座椅、輪胎、電池組及電子元件。在製品及製成品分別主要包括乘用車半成品或成品。

財務資料

下表載列截至所示日期我們的存貨明細：

	截至12月31日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日
	(人民幣百萬元)			
原材料	1,438	1,755	2,370	2,517
在製品	1,374	2,618	4,911	4,876
製成品	10,061	26,662	29,043	31,114
總計	12,873	31,035	36,324	38,507

我們的存貨已由截至2022年12月31日的人民幣12,873百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣31,035百萬元，進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣36,324百萬元，並隨後增加至截至2025年3月31日的人民幣38,507百萬元，主要由於我們的業務擴張使得製成品增加。儘管如此，存貨增加並未導致存貨週轉天數發生重大變化，詳情載列如下：

	截至12月31日止年度			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日止三個月
存貨週轉天數 ⁽¹⁾	43.5	58.4	52.6	56.3

附註：

- (1) 使用該年度／期間的期初及期末存貨結餘的平均值除以相關年度／期間的銷售成本，再乘以該年度／期間的天數計算得出。

我們的存貨週轉天數由2022年的43.5天增加至2023年的58.4天，主要由於為滿足海外市場需求而增加了存貨，因為該等存貨通常因運輸時間長而週轉天數較長。由於我們加強了存貨管理措施，我們的存貨週轉天數於2024年內降至52.6天。截至2025年3月31日止三個月，我們的存貨週轉天數保持穩定為56.3天。

財務資料

下表載列我們存貨的賬齡分析：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
1年內	12,810	30,931	36,157	38,167
1至2年	58	96	160	324
2至3年	3	6	6	15
3年以上	1	2	1	1
總計	12,873	31,035	36,324	38,507

截至2025年7月31日，截至2025年3月31日的存貨中人民幣33,626百萬元（或87.3%）已出售或動用。

貿易應收款項

我們的貿易應收款項指向客戶銷售我們產品產生的收入應收款項。

下表載列截至所示日期我們的貿易應收款項明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
貿易應收款項	10,794	12,621	18,488	22,338
減值	(1,273)	(1,353)	(1,065)	(1,068)
貿易應收款項總額 ...	9,521	11,268	17,423	21,270

我們的貿易應收款項由截至2022年12月31日的人民幣9,521百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣11,268百萬元，進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣17,423百萬元，並進一步增加至截至2025年3月31日的人民幣21,270百萬元，主要是由於我們產品銷售的增長。

我們的乘用車銷售一般通過預收款方式結算。然而，對於長期大量購貨且還款記錄良好的客戶，我們可向彼等提供通常介於30至180日的信貸期。

財務資料

我們基於對違約風險及預期虧損的評估為貿易應收款項減值計提撥備。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及截至2025年3月31日，我們計提的貿易應收款項減值撥備分別為人民幣1,273百萬元、人民幣1,353百萬元、人民幣1,065百萬元及人民幣1,068百萬元。

下表載列基於收入確認時間呈列並扣除信貸虧損撥備的貿易應收款項的賬齡分析：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
1年內	9,059	9,473	17,336	21,233
1至2年	281	1,737	74	29
2至3年	181	58	13	8
總計	9,521	11,268	17,423	21,270

下表載列我們於所示年度／期間的貿易應收款項週轉天數：

	截至12月31日止年度			截至2025年 3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	
貿易應收款項週轉天數 ⁽¹⁾	35.8	26.2	21.0	26.9

附註：

- (1) 使用該年度／期間的期初及期末貿易應收款項結餘平均值除以相關年度／期間的總收入，再乘以該年度／期間的天數計算得出。

於2022年、2023年及2024年，我們的貿易應收款項週轉天數分別為35.8天、26.2天及21.0天。貿易應收款項週轉天數減少的主要原因是我們加強了貿易應收款項的管理及收款工作。截至2025年3月31日止三個月，我們的貿易應收款項週轉天數輕微增加至26.9天，主要由於季節因素。

截至2025年7月31日，截至2025年3月31日的貿易應收款項中人民幣17,905百萬元(或80.2%)已隨後結清。

財務資料

應收票據及以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產

我們從客戶處收取銀行承兌票據結算其與我們的付款。倘該等銀行承兌票據由信譽良好且信貸評級較高的銀行簽發，則該等銀行承兌票據列賬為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產，否則以應收票據列賬。

下表載列截至所示日期我們的應收票據明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
銀行承兌票據.....	6,167	10,805	774	330
總計	6,167	10,805	774	330

我們的應收票據由截至2022年12月31日的人民幣6,167百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣10,805百萬元，主要由於我們產品銷售額的增長。我們的應收票據由截至2023年12月31日的人民幣10,805百萬元減少至截至2024年12月31日的人民幣774百萬元，並進一步減少至截至2025年3月31日的人民幣330百萬元，因為更多客戶使用信譽良好且信貸評級較高的銀行簽發的銀行承兌票據結算付款。

下表載列截至所示日期我們的以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
應收票據.....	2,359	4,433	7,547	1,802
總計	2,359	4,433	7,547	1,802

因相同原因，我們的以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產由截至2022年12月31日的人民幣2,359百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣4,433百萬元，隨後進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣7,547百萬元。我們的以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產隨後減少至截至2025年3月31日的人民幣1,802百萬元，乃由於我們使用該等應收票據結算向供應商的付款。

財務資料

預付款項、其他應收款項及其他資產

我們的預付款項、其他應收款項及其他資產主要包括其他應收款項及用於收購股權的預付款項。

下表載列截至所示日期我們的預付款項、其他應收款項及其他資產明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
非流動部分				
債權投資.....	512	380	—	—
購置長期資產預付款項	528	247	757	504
收購捷途業務預付款項	—	7,003	—	—
其他	136	99	84	79
減值撥備.....	(77)	(26)	(2)	(2)
非流動部分總計	1,099	7,703	839	581
流動部分				
其他應收款項.....	25,316	19,412	3,847	4,045
待抵扣增值稅.....	1,222	2,765	5,126	5,069
預付款項.....	733	2,149	3,531	3,037
其他	10	14	12	33
減值撥備.....	(2,937)	(2,976)	(2,011)	(1,987)
流動部分總計	24,344	21,364	10,505	10,197

我們的預付款項、其他應收款項及其他資產的非流動部分由截至2022年12月31日的人民幣1,099百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣7,703百萬元，隨後減至截至2024年12月31日的人民幣839百萬元，主要是由於收購捷途業務的預付款項。截至2025年3月31日，我們的預付款項、其他應收款項及其他資產的非流動部分進一步減少至人民幣581百萬元，主要是由於部分結算設備採購預付款項導致收購長期資產的預付款項減少。我們的預付款項、其他應收款項及其他資產的流動部分由截至2022年12月31日的人民幣24,344百萬元減至截至2023年12月31日的人民幣21,364百萬元，及隨後進一步減至截至2024年12月31日的人民幣10,505百萬元，主要是由於結算若干應收款項。截至2025年3月31日，我們的預付款項、其他應收款項及其他資產的流動部分減少至人民幣10,197百萬元，主要是由於與材料採購預付款項結算有關的預付款項減少。

截至2025年7月31日，我們截至2025年3月31日的預付款項、其他應收款項及其他資產中的人民幣7,266百萬元(或56.9%)已隨後結清。

財務資料

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產包括：(i) 非上市股權投資；(ii) 已上市可轉換債券；及(iii) 中國境內銀行發行的理財產品及結構性存款。所有結構性存款均為保本型，而理財產品並非此類型產品。該以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產投資於[編纂]後須遵守上市規則第14章的規定。

下表載列截至所示日期我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產明細：

	截至12月31日			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日
	(人民幣百萬元)			
非流動部分				
以公允價值計量的				
非上市股權投資	33	45	61	58
非流動部分總計	33	45	61	58
流動部分				
已上市可轉換債券	106	—	—	—
以公允價值計量的				
理財產品及結構性存款	13,792	11,961	19,579	29,278
流動部分總計	13,898	11,961	19,579	29,278
總計	13,931	12,006	19,640	29,336

我們的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產由截至2022年12月31日的人民幣13,931百萬元減至截至2023年12月31日的人民幣12,006百萬元，主要是由於我們贖回了理財產品及結構性存款。截至2024年12月31日，我們的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增至人民幣19,640百萬元，並隨後增加至截至2025年3月31日的人民幣29,336百萬元，主要是由於我們努力增加閒置現金及銀行結餘的回報。

我們在深入考慮多項因素後，按個別基準作出投資決定，該等因素包括但不限於宏觀經濟環境、一般市況、投資風險管理、投資來源以及投資的預期獲利或潛在虧損。

財務資料

為監控與投資組合相關的潛在風險，我們已採用內部程序來管理投資。在董事會的授權及負責監督財務事宜的負責人的監督下，財務部門負責根據我們的現金管理政策及內部審批程序分析、評估及決定投資計劃。於修改我們現有的投資組合前，建議須先經由財務負責人或財務部門資金管理部核准。我們的投資表現須每月向我們的財務負責人或財務部門資金管理部報告。

貿易應付款項及應付票據

我們的貿易應付款項及應付票據指對供應商的付款義務。

下表載列截至所示日期我們的貿易應付款項及應付票據明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
貿易應付款項	42,421	71,547	99,771	95,477
應付票據	9,287	2,861	1,725	6,926
總計	51,708	74,408	101,496	102,403

我們的貿易應付款項及應付票據已由截至2022年12月31日的人民幣51,708百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣74,408百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣101,496百萬元，並隨後增加至截至2025年3月31日的人民幣102,403百萬元，主要是由於隨著我們銷售增長，我們向供應商的採購量也隨之增加。

下表載列截至所示日期基於採購時間呈列的貿易應付款項及應付票據的賬齡分析：

貿易應付款項	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
1年內	41,253	70,130	99,286	94,794
1至2年	633	1,094	367	563
2至3年	170	201	39	42
3年以上	365	122	79	78
總計	42,421	71,547	99,771	95,477

財務資料

應付票據	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
1年內	9,287	2,861	1,725	6,926
總計	<u>9,287</u>	<u>2,861</u>	<u>1,725</u>	<u>6,926</u>

下表載列我們於所示期間的貿易應付款項及應付票據週轉天數：

	截至12月31日止年度			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
貿易應付款項及 應付票據週轉天數 ⁽¹⁾	206.6	167.9	137.4	155.7

附註：

- (1) 使用該年度／期間的貿易應付款項及應付票據的期初及期末結餘的平均值除以相關年度／期間的銷售成本，再乘以該年度／期間的天數計算得出。

於往績記錄期間，我們的供應商給予我們的信貸期一般介乎於開具發票後或我們與供應商核實採購金額後30至180天。

於2022年、2023年及2024年，我們的貿易應付款項及應付票據週轉天數分別為206.6天、167.9天及137.4天。我們的貿易應付款項及應付票據週轉天數減少主要由於我們努力加快向供應商支付貿易應付款項及應付票據。於截至2025年3月31日止三個月，我們的貿易應付款項及應付票據週轉天數為155.7天，乃主要由於季節因素。

截至2025年7月31日，截至2025年3月31日的貿易應付款項及應付票據中人民幣62,049百萬元（或60.6%）已隨後結清。

財務資料

其他應付款項及應計費用

我們的其他應付款項及應計費用主要包括應計薪金、花紅及福利、添置物業、廠房及設備的其他應付款項、其他應付稅項及其他應付款項。

下表載列截至所示日期我們的其他應付款項及應計費用明細：

	截至12月31日			截至2025年 3月31日
	2022年	2023年	2024年	
	(人民幣百萬元)			
非流動部分				
添置物業、廠房及設備的				
其他應付款項	1,019	2,077	2,806	2,806
股權回購	282	804	836	843
長期應付款項	2,300	3,000	1,212	1,430
非流動部分總計	3,601	5,881	4,854	5,079
流動部分				
應計薪金、花紅及福利	1,934	4,016	4,978	3,494
添置物業、廠房及設備的				
其他應付款項	1,735	3,349	3,371	2,985
其他應付稅項	1,250	1,573	1,917	2,601
應付營銷及宣傳費用	985	1,353	2,081	2,190
供應商及經銷商保證金	953	1,277	1,431	1,462
應付運輸費用	297	990	1,478	1,688
其他應付款項 ⁽¹⁾	5,074	6,401	7,181	5,750
流動部分總計	12,228	18,959	22,437	20,170
總計	15,829	24,840	27,291	25,249

附註：

(1) 其他應付款項包括應付各種服務提供商款項及雜項應付款項。

財務資料

我們的其他應付款項及應計費用的流動部分由截至2022年12月31日的人民幣12,228百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣18,959百萬元，主要是由於(i)隨著我們的業務增長，我們的應計薪金、花紅及福利增加，主要是由於員工人數及僱員激勵增加；及(ii)添置物業、廠房及設備的其他應付款項增加。其他應付款項及應計費用的流動部分由截至2023年12月31日的人民幣18,959百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣22,437百萬元，主要是由於(i)運輸費用應付款項增加；及(ii)我們產品銷量的增加而導致的其他應付稅項（主要為應付增值稅）增加。我們的其他應付款項及應計費用的流動部分由截至2024年12月31日的人民幣22,437百萬元減少至截至2025年3月31日的人民幣20,170百萬元，主要由於(i)我們的應計薪金、花紅及福利減少；及(ii)我們應付第三方服務提供者的其他應付款項減少。我們的其他應付款項及應計費用的非流動部分由截至2022年12月31日的人民幣3,601百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣5,881百萬元，主要是由於(i)添置物業、廠房及設備的其他應付款項增加；及(ii)長期應付款項增加，該增加主要是由於獲得有關補貼所致，其主要為有條件的政府補貼，如我們在未來年度未能達成相關條件，則可能要求償還部分款項。截至2024年12月31日，我們其他應付款項及應計費用的非流動部分下降至人民幣4,854百萬元，乃主要由於我們符合若干條件，而該等條件為達成其他條件的必要條件，因此，該等補貼已轉撥至我們合併財務狀況表項下的遞延收入。我們的其他應付款項及應計費用的非流動部分隨後增加至人民幣5,079百萬元，主要由於我們用於生產線升級的長期應付款項增加所致。

截至2025年7月31日，我們截至2025年3月31日的其他應付款項及應計費用中的人民幣8,150百萬元（或32.3%）已隨後結清。

合約負債

我們的合約負債主要來自客戶作出的預付款項及就銷售車輛及部件的應付客戶返利。我們的合約負債由截至2022年12月31日的人民幣8,030百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣18,589百萬元，主要是由於我們自客戶收取的乘用車銷售預付款增加。截至2024年12月31日，我們的合約負債減少至人民幣15,319百萬元，原因是(i)我們業務的擴張令部分客戶能夠使用多種支付方式；及(ii)我們加快產品交付進度。截至2025年3月31日，我們的合約負債減少至人民幣13,088百萬元，主要由於季節因素。

截至2025年7月31日，我們截至2025年3月31日的合約負債中的人民幣12,313百萬元（或94.1%）已隨後確認為收入。

財務資料

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括樓宇、機器及模具、電子設備及其他、汽車及在建工程。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，我們的物業、廠房及設備的賬面淨值分別為人民幣11,905百萬元、人民幣18,968百萬元、人民幣23,443百萬元及人民幣24,750百萬元。有關增加主要是由於隨著產品需求增加，我們擴大產能而購置機器及設備。

於合營企業的投資及於聯營企業的投資

我們於合營企業的投資及於聯營企業的投資指我們對擁有共同控制權或重大影響力的實體的投資。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，我們於合營企業的投資分別為人民幣7,626百萬元、人民幣8,265百萬元、人民幣9,793百萬元及人民幣10,817百萬元；及我們於聯營企業的投資分別為人民幣4,344百萬元、人民幣5,290百萬元、人民幣6,364百萬元及人民幣5,741百萬元。我們於合營企業的投資及於聯營企業的投資變動主要由於我們在往績記錄期間投資的合營企業及聯營企業數量變動以及該等合營企業及聯營企業應佔利潤變動。

流動負債／資產淨額

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日及2025年7月31日，我們錄得的流動負債淨額分別為人民幣4,760百萬元、人民幣17,388百萬元、人民幣3,401百萬元及人民幣2,788百萬元以及人民幣1,260百萬元。

下表載列截至所示日期我們的流動資產、流動負債及流動負債／資產淨額：

	截至12月31日			截至2025年	截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日	7月31日
	(人民幣百萬元)				(未經審計)
流動資產					
存貨	12,873	31,035	36,324	38,507	27,562
貿易應收款項	9,521	11,268	17,423	21,270	35,530
應收票據	6,167	10,805	774	330	229
合約資產	1,187	455	—	—	—
預付款項、其他應收款項 及其他資產	24,344	21,364	10,505	10,197	10,548
預付所得稅	43	541	162	218	57

財務資料

	截至12月31日			截至2025年	截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日	7月31日
	(人民幣百萬元)				(未經審計)
以公允價值計量且其 變動計入當期損益					
的金融資產.....	13,898	11,961	19,579	29,278	22,847
衍生金融工具.....	241	31	—	—	18
以公允價值計量且其 變動計入其他綜合收益					
的金融資產.....	2,359	4,433	7,547	1,802	2,913
定期存款.....	3,373	2,188	7,319	16,204	22,089
受限制銀行存款.....	927	587	75	2,303	580
現金及現金等價物.....	12,686	35,048	62,693	37,498	41,805
流動資產總值.....	87,619	129,716	162,401	157,607	164,178
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	51,708	74,408	101,496	102,403	104,111
其他應付款項及應計費用	12,228	18,959	22,437	20,170	26,915
衍生金融工具.....	3	86	—	—	—
計息銀行貸款及 其他借款.....	18,806	31,724	20,068	16,514	13,968
應付債券.....	71	—	—	—	—
租賃負債.....	46	138	366	428	464
應付稅項.....	577	703	3,120	3,608	2,027
合約負債.....	8,030	18,589	15,319	13,088	13,197
撥備.....	856	2,395	2,816	3,298	3,562
遞延收入.....	54	102	180	886	1,194
流動負債總額.....	92,379	147,104	165,802	160,395	165,438
流動(負債)／資產淨額.	(4,760)	(17,388)	(3,401)	(2,788)	(1,260)

財務資料

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣4,760百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣17,388百萬元，主要是由於期內我們的流動負債大幅增加，而流動資產增幅較小。流動負債增加主要是由於(i)業務增長令貿易應付款項及應付票據增加人民幣22,700百萬元；(ii)計息銀行貸款及其他借款增加人民幣12,918百萬元；及(iii)合約負債增加人民幣10,559百萬元。同時，我們的流動資產增加是由於(i)存貨增加人民幣18,162百萬元；及(ii)現金及現金等價物增加人民幣22,362百萬元，但部分被收購捷途業務預付款項所抵銷。

我們的流動負債淨額狀況已由截至2023年12月31日的人民幣17,388百萬元改善至截至2024年12月31日的人民幣3,401百萬元。這主要是由於期內我們的流動資產大幅增加，而我們的流動負債增加幅度較小。流動資產增加主要包括(i)貿易應收款項增加人民幣6,155百萬元；(ii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣7,618百萬元，主要由於我們努力增加閒置現金及銀行結餘的回報；(iii)以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產增加人民幣3,114百萬元，乃由於銀行承兌票據增加，因為更多客戶使用信譽良好且信貸評級較高的銀行簽發的此類銀行承兌票據進行結算付款；及(iv)現金及現金等價物增加人民幣27,645百萬元。同時，我們的流動負債增加，但部分被以下各項所抵銷：(i)計息銀行貸款減少人民幣11,656百萬元；及(ii)合約負債減少人民幣3,270百萬元，原因是(a)我們業務的擴張令部分客戶能夠使用多種支付方式；及(b)我們加快產品交付進度。

我們的流動負債淨額狀況由截至2024年12月31日的人民幣3,401百萬元進一步改善至截至2025年3月31日的人民幣2,788百萬元。有關改善乃主要由於期內我們的流動負債減少，略微超過流動資產的減少。流動負債減少主要包括(i)計息銀行貸款及其他借款減少人民幣3,554百萬元；(ii)其他應付款項及應計費用減少人民幣2,267百萬元；及(iii)合約負債減少人民幣2,231百萬元。流動資產減少主要包括現金及現金等價物減少人民幣25,195百萬元，但部分被(i)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣9,699百萬元所抵銷，主要是由於我們努力增加閒置現金及銀行結餘的回報；(ii)定期存款增加人民幣8,885百萬元；及(iii)貿易應收款項增加人民幣3,847百萬元。

截至2025年7月31日，我們錄得流動負債淨額人民幣1,260百萬元，而截至2025年3月31日錄得流動負債淨額人民幣2,788百萬元。此乃主要由於於期內流動資產增幅略高於流動負債增幅。流動資產增加主要包含：(i)貿易應收款項增加人民幣14,260百萬元；(ii)定期存款增加人民幣5,885百萬元；及(iii)現金及現金等價物增加人民幣4,307百萬元，部分被以下各項所抵銷：(i)存貨減少人民幣10,945百萬元；及(ii)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產減少人民幣6,431百萬元。流動負債增加主要包

財務資料

括：(i)其他應付款項及應計費用增加人民幣6,745百萬元；及(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣1,708百萬元，部分被以下各項所抵銷：(i)計息銀行及其他借款減少人民幣2,546百萬元；(ii)應付稅項減少人民幣1,581百萬元。

我們尋求透過提高我們的經營現金流量改善流動負債淨額狀況。於往績記錄期間，由於業務持續增長，我們經營活動產生的現金流量淨額由2022年的人民幣9,842百萬元增加至2023年的人民幣24,925百萬元及進一步增加至2024年的人民幣44,887百萬元。我們亦擬透過以下方式改善我們的流動負債淨額狀況：(i)以長期債務取代短期債務優化我們的債務結構；及(ii)透過以下方式增加我們的流動資產：(a)促進合營企業及聯營企業增加股息分派；及(b)收取[編纂][編纂]淨額。

營運資金充足性

我們的董事認為，考慮到我們可用的財務資源，包括現金及現金等價物、我們可用的銀行融資、經營活動所得現金流量及[編纂][編纂]淨額，我們擁有充足營運資金以應付本文件日期起計至少12個月的需求。

流動資金及資本資源

於往績記錄期間，我們主要透過經營活動產生的現金及銀行貸款為資本開支及營運資金需求提供資金。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日及2025年7月31日，我們的現金及現金等價物分別約為人民幣12,686百萬元、人民幣35,048百萬元、人民幣62,693百萬元、人民幣37,498百萬元及人民幣41,805百萬元。我們的財務戰略包括嚴格監控我們的現金流量及結餘，以確保有足夠的流動資金來滿足營運需求。於整個往績記錄期間，我們成功管理了我們的金融負債，及時償還銀行貸款，並有效地降低了流動資金風險。為此，我們保留了充足的儲備，利用信貸額度，調整金融資產及負債的到期時間，確保我們不會出現現金短缺。截至2025年7月31日，我們有未動用銀行融資為人民幣104,816百萬元。

展望未來，我們預計我們的經營現金流量、信貸額度以及[編纂][編纂]淨額將共同滿足我們的營運資金、資本開支及流動資金需求。我們履行財務承諾及債務承擔、減少債務及支付其他費用的能力將取決於我們的經營表現及產生的現金流，而這又受到經濟狀況、客戶支出水平及各種外部因素的影響。在我們把握未來業務格局的過程中，我們可能需要更多資金。戰略投資、收購或合作等機會亦可能需要更多財務資源。如果我們目前的資金不足，我們將考慮獲得更多信貸或進行股權融資，並承認有關行為可能會稀釋現有股東的價值。

財務資料

現金流量

下表載列我們於所示期間的合併現金流量表中的節選現金流量數據：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣百萬元)			(未經審計)	
經營活動所得現金流量淨額...	9,842	24,925	44,887	16,036	4,538
投資活動(所用)/所得					
現金流量淨額.....	(4,949)	4,023	(3,177)	(11,174)	(22,095)
融資活動(所用)/所得					
現金流量淨額.....	(825)	(6,458)	(13,783)	(1,796)	(7,838)
現金及現金等價物					
增加/(減少)淨額.....	4,068	22,490	27,927	3,066	(25,395)
年/期初現金及現金等價物...	8,476	12,686	35,048	35,048	62,693
外匯匯率變動的影響，淨額...	142	(128)	(282)	(138)	200
年/期末現金及現金等價物...	<u>12,686</u>	<u>35,048</u>	<u>62,693</u>	<u>37,976</u>	<u>37,498</u>

經營活動所得現金流量淨額

我們自經營活動獲得的現金流入主要來自就我們產品收取客戶的付款。我們經營活動所得現金流出主要用於向供應商支付採購款項。

截至2025年3月31日止三個月，我們來自經營活動的現金流量淨額為人民幣4,538百萬元。該淨現金流入主要是由於(i)除稅前利潤5,767百萬元，經調整以反映非現金項目(主要包括財務費用人民幣872百萬元)及非流動資產折舊及攤銷(主要包括物業、廠房及設備人民幣908百萬元)；(ii)貿易應收款項增加人民幣4,004百萬元；(iii)其他應付款項及應計費用減少人民幣2,487百萬元；(iv)合約負債減少人民幣2,231百萬元，但部分被以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣5,725百萬元所抵銷。

財務資料

截至2024年3月31日止三個月，我們來自經營活動的現金流量淨額為人民幣16,036百萬元。此淨現金流入主要是由於(i)除稅前利潤人民幣3,171百萬元，經調整以反映非現金項目（主要包括財務費用人民幣692百萬元）及非流動資產折舊及攤銷（主要包括物業、廠房及設備人民幣520百萬元）以及應佔合營企業及聯營企業損益人民幣446百萬元；(ii)應收票據減少人民幣9,569百萬元，原因是部分客戶使用信用評級較高的知名銀行發行的銀行承兌票據結算；(iii)遞延收入增加人民幣3,727百萬元；及(iv)以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產減少人民幣2,610百萬元。

於2024年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣44,887百萬元。現金流入淨額主要是由於(i)除稅前利潤人民幣16,612百萬元，經調整以反映非現金項目（主要包括財務費用人民幣2,310百萬元以及非流動資產（主要包括物業、廠房及設備）折舊及攤銷人民幣3,849百萬元）；(ii)應收票據減少人民幣10,081百萬元，因為若干客戶使用信譽良好且信貸評級較高的銀行簽發的有關銀行承兌票據進行結算付款；及(iii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣23,490百萬元，主要由於隨著我們產品銷售的增加，我們向供應商的採購量亦隨之增加。

於2023年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣24,925百萬元。現金流入淨額乃主要由於(i)除稅前利潤人民幣13,305百萬元，經調整以反映非現金項目（主要包括財務費用人民幣1,617百萬元，非流動資產（主要包括物業、廠房及設備）折舊及攤銷人民幣2,481百萬元以及應佔合營企業及聯營企業利潤及虧損人民幣1,236百萬元及來自投資活動的其他收入人民幣1,308百萬元）；(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣22,703百萬元，主要由於隨著我們產品銷售的增加，我們向供應商的採購量亦隨之增加；(iii)合約負債增加人民幣10,559百萬元，主要由於我們向客戶收取的乘用車銷售預付款增加，這主要是由於我們的乘用車銷售增加；部分被(i)存貨增加人民幣20,081百萬元，乃由於我們需要保持一定水平的存貨（主要是製成品乘用車）以滿足客戶的需求；及(ii)應收票據增加人民幣4,638百萬元（主要是由於我們的產品銷售增加）所抵銷。

於2022年，我們的經營活動所得現金流量淨額為人民幣9,842百萬元。現金流入淨額主要是由於(i)除稅前利潤人民幣6,508百萬元，經調整以反映非現金項目（主要包括財務費用人民幣1,405百萬元，以及非流動資產（主要包括物業、廠房及設備）折舊及攤銷人民幣2,004百萬元）；(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣6,669百萬元，主要由於隨著我們產品銷售的增加，我們向供應商的採購量亦隨之增加；(iii)其他應付款項

財務資料

及應計費用增加人民幣7,574百萬元；(iv)合約負債增加人民幣2,824百萬元，主要由於我們向經銷商收取的乘用車銷售預付款增加，這主要是由於我們的乘用車銷售增加；且部分被(i)存貨增加人民幣6,694百萬元，乃由於我們需要保持一定水平的存貨（主要是製成品乘用車）以滿足客戶的需求；(ii)貿易應收款項增加人民幣3,180百萬元（主要是由於我們的產品銷售增加）；及(iii)預付款項、其他應收款項及其他資產增加人民幣4,367百萬元所抵銷。

投資活動(所用)／所得現金流量淨額

我們的投資活動所得現金流出主要包括：(i)購買物業、廠房及設備的付款；(ii)存入定期存款；(iii)購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產；及(iv)給予關聯方的墊款。我們的投資活動所得現金流入主要包括：(i)出售物業、廠房及設備所得款項；(ii)定期存款到期；(iii)出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項；及(iv)關聯方還款。

截至2025年3月31日止三個月，我們用於投資活動的現金流量淨額為人民幣22,095百萬元。此現金淨流出主要是由於(i)購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣55,286百萬元；及(ii)存放定期存款人民幣11,775百萬元，但部分被出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項人民幣45,690百萬元所抵銷。

截至2024年3月31日止三個月，我們用於投資活動的淨現金流量為人民幣11,174百萬元。此現金淨流出主要是由於(i)存放定期存款人民幣24,402百萬元；及(ii)購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣10,833百萬元，部分被(i)因本集團加強收回給予關聯方墊款工作令關聯方還款人民幣13,716百萬元；及(ii)出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項人民幣10,598百萬元所抵銷。

於2024年，我們的投資活動所用現金流量淨額為人民幣3,177百萬元。此現金流出淨額乃主要由於(i)購買物業、廠房及設備人民幣7,305百萬元；(ii)存放定期存款人民幣34,866百萬元；及(iii)購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣25,344百萬元；以及部分被(i)定期存款到期人民幣32,301百萬元；(ii)出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項人民幣18,224百萬元；及(iii)關聯方還款人民幣13,716百萬元（由於我們努力收回給予關聯方的墊款）所抵銷。

於2023年，我們的投資活動所得現金流量淨額為人民幣4,023百萬元。此現金流入乃主要由於(i)出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項人民幣15,354百萬元；(ii)關聯方還款人民幣15,513百萬元（由於我們收回給予關聯方的墊款）；及(iii)定期存款到期人民幣93,065百萬元。此現金流入淨額部分被(i)購買物業、廠房及設備的付款人民幣6,293百萬元；(ii)存入定期存款人民幣92,703百萬元；及(iii)向關聯方墊款人民幣9,580百萬元所抵銷。

財務資料

於2022年，我們的投資活動所用現金流量淨額為人民幣4,949百萬元。此現金流出淨額乃主要由於(i)購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣17,092百萬元；(ii)存放定期存款人民幣107,017百萬元；及(iii)向關聯方墊款人民幣6,439百萬元。此現金流出部分被(i)出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產所得款項人民幣14,387百萬元；(ii)定期存款到期人民幣111,265百萬元；及(iii)關聯方還款人民幣5,555百萬元（由於我們努力收回給予關聯方的墊款）所抵銷。

融資活動(所用)／所得現金流量淨額

融資活動所得現金流入主要包括計息銀行貸款。我們於融資活動所用的現金主要用於償還計息銀行貸款及支付利息。

截至2025年3月31日止三個月，我們用於融資活動的現金流量淨額為人民幣7,838百萬元。該淨現金流出主要是由於(i)償還計息銀行貸款及其他借款人民幣11,320百萬元；及(ii)派發股息人民幣3,993百萬元，但部分被計息銀行貸款及其他借款所得款項人民幣8,028百萬元所抵銷。

截至2024年3月31日止三個月，我們用於融資活動的淨現金流量為人民幣1,796百萬元。該淨現金流出主要是由於(i)償還計息銀行貸款及其他借款人民幣19,981百萬元；及(ii)為計息銀行貸款及其他借款支付利息人民幣711百萬元，但部分被計息銀行貸款所得款項人民幣17,844百萬元所抵銷。

於2024年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣13,783百萬元。現金流出淨額乃主要由於償還計息銀行貸款及其他借款人民幣47,990百萬元。現金流出淨額部分被計息銀行貸款及其他借款所得款項人民幣34,024百萬元所抵銷。

於2023年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣6,458百萬元。現金流出淨額主要由於(i)償還計息銀行貸款及其他借款人民幣42,103百萬元；及(ii)就計息銀行貸款及其他借款已付利息人民幣1,338百萬元。現金流出淨額部分被新增計息銀行貸款人民幣48,107百萬元所抵銷。

於2022年，我們的融資活動所用現金流量淨額為人民幣825百萬元。現金流出淨額乃主要由於(i)償還銀行貸款及其他借款人民幣41,114百萬元；及(ii)就計息銀行貸款及其他借款已付利息人民幣944百萬元。現金流出淨額部分被新增計息銀行貸款及其他借款人民幣39,396百萬元所抵銷。

財務資料

債務及或有負債

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日及2025年7月31日，除下文所披露者外，我們並無任何其他已發行及未償還的貸款或任何同意將予發行的貸款、銀行透支及其他類似債務、承兌負債或承兌信貸、債權證、按揭、押記、租購承擔、擔保或其他重大或有負債。自2025年7月31日（就債務聲明而言的最後實際可行日期）以來及直至本文件日期，我們的債務並無重大變動。

我們亦確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，(i)信貸融資受標準銀行條款及契諾規限，且並無對進一步獲取銀行融資的能力施加重大限制的重大契諾；(ii)我們在償還借款及有關契諾及／或違反信貸融資項下契諾方面並無重大違約情況；(iii)我們並無接獲任何銀行通知，表示可能會撤回或縮減我們的額度；(iv)我們在獲取信貸融資及要求提早償還借款方面並無遇到任何困難；及(v)我們於日常業務過程中並無重大外部債務融資計劃。

債務

我們的債務主要包括銀行貸款及其他借款以及租賃負債。下表載列截至所示日期我們的債務明細：

	截至12月31日			截至2025年	截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日	7月31日
	(人民幣百萬元)				
					(未經審計)
銀行貸款及其他借款	33,123	38,508	23,166	21,630	21,314
租賃負債	211	521	2,319	2,286	2,346
總計	<u>33,334</u>	<u>39,029</u>	<u>25,485</u>	<u>23,916</u>	<u>23,660</u>

銀行貸款及其他借款

於往績記錄期間，我們的銀行貸款及其他借款以不同貨幣列值，包括但不限於人民幣、盧布、土耳其里拉及美元計值。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，我們的銀行貸款按加權平均年利率3.11%、4.10%、5.14%及3.57%計息。

財務資料

我們的銀行貸款協議載有商業銀行貸款慣用的標準條款、條件及契諾。我們的董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在取得銀行貸款及其他借款方面並無遇到任何困難，亦無拖欠任何銀行貸款及其他借款還款或違反契諾。鑒於我們的信貸記錄及目前的信貸狀況，我們相信日後在取得額外銀行貸款及其他借款方面將不會遇到任何重大困難。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日及2025年7月31日，我們的銀行貸款及其他借款分別為人民幣33,123百萬元、人民幣38,508百萬元、人民幣23,166百萬元、人民幣21,630百萬元及人民幣21,314百萬元，其中大部分為無抵押。

截至2025年3月31日及最後實際可行日期，本集團由奇瑞控股及其他關聯方擔保的銀行貸款及其他借款的未償還結餘為零。

租賃負債

我們的租賃負債主要指主要與我們的租賃樓宇及物業有關的未償還租賃付款。

下表載列截至所示日期我們的租賃負債：

	截至12月31日			截至2025年	截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日	7月31日
	(人民幣百萬元)				(未經審計)
租賃負債					
— 流動	46	138	366	428	464
— 非流動	165	383	1,953	1,858	1,882
總計	<u>211</u>	<u>521</u>	<u>2,319</u>	<u>2,286</u>	<u>2,346</u>

或有負債

截至2025年7月31日，我們並無任何重大或有負債。董事確認，自2025年3月31日起至最後實際可行日期止，本公司之或有負債並無重大變動。

財務資料

資產負債表外交易

截至最後實際可行日期，我們並無訂立任何重大資產負債表外交易或安排。

資本開支

於往績記錄期間，我們已付合共人民幣4,716百萬元、人民幣9,640百萬元、人民幣8,361百萬元及人民幣2,553百萬元，主要用於物業、廠房及設備的資本開支。

我們於往績記錄期間的資本開支詳情概述如下：

	截至12月31日止年度			截至2025年
	2022年	2023年	2024年	3月31日 止三個月
	(人民幣百萬元)			
物業、廠房及設備	4,120	9,282	6,684	2,005
租賃土地	29	40	57	18
其他無形資產	567	318	1,620	530
總計	<u>4,716</u>	<u>9,640</u>	<u>8,361</u>	<u>2,553</u>

承擔

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，我們已訂約但尚未撥備的資本承擔分別為人民幣1,896百萬元、人民幣3,752百萬元、人民幣2,519百萬元及人民幣2,462百萬元，主要指已訂約但尚未撥備的物業、廠房及設備以及投資承擔金額。

關聯方交易

於往績記錄期間，我們與關聯方進行了多項交易。有關關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註46。所有應付及應收關聯方的貸款及墊款（屬非貿易性質）預期將於[編纂]前結算。董事認為，我們於往績記錄期間與關聯方進行的交易乃按公平基準進行，並符合有關各方之間的正常商業條款。董事亦認為，我們於往績記錄期間的關聯方交易不會令本公司的過往業績失真，亦不會使本公司的過往業績無法反映本公司的未來表現。

財務資料

主要財務比率

下表載列我們截至所示日期或於所示期間的主要財務比率：

	截至12月31日／截至12月31日止年度			截至2025年 3月31日／ 截至2025年 3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	
股本回報率 ⁽¹⁾	85.1%	90.8%	70.8%	73.1%
資產總值回報率 ⁽²⁾	5.3%	6.9%	7.3%	8.9%
流動比率 ⁽³⁾	0.95	0.88	0.98	0.98
速動比率 ⁽⁴⁾	0.81	0.67	0.76	0.74
計息債務比率 ⁽⁵⁾	27.9%	21.8%	11.9%	11.4%
營業額增長 ⁽⁶⁾	—	76.2%	65.4%	24.2%
資產負債比率 ⁽⁷⁾	93.1%	91.9%	87.9%	87.7%

附註：

- (1) 股本回報率乃根據年／期內利潤除以年／期初及年／期末總股本餘額的算術平均值，再乘以100%計算得出。
- (2) 資產總值回報率乃根據年／期內利潤除以年／期初及年／期末資產總值餘額的算術平均值，再乘以100%計算得出。
- (3) 流動比率乃根據截至所示日期流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率乃根據截至所示日期流動資產總值減去存貨除以流動負債總額計算得出。
- (5) 計息債務比率按截至所示日期計息債務（包括計息銀行貸款及其他借款、租賃負債及應付債券）除以資產總值計算。
- (6) 營業額增長指我們某一年度／期間的收入與往績記錄期間上一個相應年度／期間的收入相比的百分比變動。
- (7) 資產負債比率根據有關日期的負債總額除以有關日期的資產總值計算。

股本回報率

我們的股本回報率由截至2022年12月31日的85.1%上升至截至2023年12月31日的90.8%，反映了我們盈利能力的提高。截至2024年12月31日及2025年3月31日的股本回報率分別為70.8%及73.1%。

財務資料

資產總值回報率

我們的資產總值回報率由截至2022年12月31日的5.3%上升至截至2023年12月31日的6.9%，進一步上升至截至2024年12月31日的7.3%，之後又上升至截至2025年3月31日的8.9%，反映我們的盈利能力增長超過了資產總值的增長。

流動比率

我們的流動比率於整個往績記錄期間保持相對穩定，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日分別為0.95倍、0.88倍、0.98倍及0.98倍。

速動比率

我們的速動比率由截至2022年12月31日的0.81倍下降至截至2023年12月31日的0.67倍，反映因收購捷途業務的預付款項，我們的流動負債增長超過流動資產增長（剔除我們的存貨影響）。我們的速動比率其後上升至截至2024年12月31日的0.76倍，主要是由於流動資產的增速快於流動負債的增速。截至2025年3月31日，我們的速動比率維持相對穩定，為0.74倍。

計息債務比率

我們的計息債務比率由截至2022年12月31日的27.9%降至截至2023年12月31日的21.8%，反映我們資產總值的增幅超過計息債務的增幅。其後，我們的計息債務比率降至截至2024年12月31日的11.9%，主要是由於我們加快償還銀行貸款，計息債務減少所致。截至2025年3月31日，我們的計息債務比率略降至11.4%。

營業額增長

我們的收入於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年3月31日止三個月分別為人民幣92,618百萬元、人民幣163,205百萬元、人民幣269,897百萬元、人民幣54,910百萬元及人民幣68,223百萬元，相當於2022年至2023年的增長率為76.2%、2023年至2024年的增長率為65.4%，而截至2024年3月31日止三個月至截至2025年3月31日止三個月的增長率為24.2%。請參閱「各年度經營業績比較」。

資產負債比率

我們的資產負債比率由截至2022年12月31日的93.1%下降至截至2023年12月31日的91.9%，反映因業務擴張帶來收入增加，令我們的資產總值增幅超過負債總額增幅。我們的資產負債比率因類似原因進一步下降至截至2024年12月31日的87.9%。截至2025年3月31日，我們的資產負債比率略降至87.7%。

財務資料

財務風險的定量及定性披露

我們在日常業務過程中面臨各類金融風險，包括利率風險、外幣風險、信貸風險及流動資金風險。我們的整體風險管理策略側重於金融市場的不可預測性，力求將對我們財務表現的潛在不利影響降至最低。我們的高級管理層負責實施風險管理。有關詳情，請參閱本文件附錄一附註49。

利率風險

我們所承受的市場利率變動風險主要與我們以浮動利率計息的長期計息銀行借款有關。我們的政策是採用定息及浮息債務的組合來管理利息成本。有關詳情，請參閱本文件附錄一附註30。

外幣風險

我們面臨交易性的匯率風險。此類風險來自運營實體以其功能貨幣以外的貨幣進行的交易。為確保本集團面臨的貨幣風險維持在可接受的水平，並力求盡量減少以相同貨幣計值的資產與負債之間的差額。我們已使用外匯遠期合約以管理與以外幣計值的資產及負債相關的外幣風險。

下表為匯率風險的敏感性分析，反映了在其他變量保持不變的假設下，外幣匯率合理及可能的變動對除稅前利潤產生的影響：

	匯率 上升／(下跌) (%)	除稅前利潤 增加／(減少) (人民幣百萬元)
於2022年12月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	215
倘美元兌人民幣貶值	5	(215)
於2024年12月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	100
倘美元兌人民幣貶值	5	(100)
倘盧布兌人民幣升值	5	463
倘盧布兌人民幣貶值	5	(463)

財務資料

	匯率 上升／(下跌) (%)	除稅前利潤 增加／(減少) (人民幣百萬元)
於2025年3月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	584
倘美元兌人民幣貶值	5	(584)
倘盧布兌人民幣升值	5	490
倘盧布兌人民幣貶值	5	(490)
倘歐元兌人民幣升值	5	181
倘歐元兌人民幣貶值	5	(181)

由於使用外匯遠期合約，截至2023年12月31日，我們並無重大外幣風險。

於往績記錄期間，我們制定了若干外匯政策，以有效減少匯率波動對我們經營活動的影響。該等政策包括：

原則

- 我們將通過鎖定目標成本匯率來維持匯率風險中性，建構穩健的財務狀況。

措施

- 我們將優先運用自然對沖降低外匯風險敞口。當自然對沖無法充分覆蓋我們的風險敞口時，我們會根據相關情況利用其他對沖工具；及
- 我們將持續優化結算貨幣，盡量降低外匯風險。

信貸風險

我們只與認可及信譽良好的第三方進行交易。我們的政策是，所有希望以信貸條款進行交易的客戶均須通過信貸核實程序。此外，應收款項結餘會持續受到監察，而我們面臨的壞賬風險並不重大。

流動資金風險

我們的目標是通過使用計息銀行貸款以及其他可動用融資來源在資金的連續性及靈活性之間保持平衡。

財務資料

資本管理

本集團資本管理的主要目標是保障本集團持續經營的能力，並維持穩健的資本比率，以支持其業務及為股東創造最大價值。

本集團負責管理其資本結構，並根據經濟狀況的變化對其資本結構進行調整。為維持或調整資本結構，本集團可調整向股東派付的股息，向股東返還資本或發行新股。

股息

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年3月31日止三個月，已宣派及派付的股息分別為零、人民幣1,094百萬元、零及人民幣3,993百萬元。考慮到我們的經營業績、財務穩定性、現金需求以及當時的其他相關因素，董事會保留在未來派付股息的酌情權。截至本文件日期，我們並無任何正式的股息政策。股息的宣派、支付及金額受我們的現有《公司章程》規限並將遵守我們的《公司章程》（將於[編纂]後生效）及中國法律。此外，董事有權就目前持有的本公司股份發放中期股息，並批准以合法可動用的資金支付股息。請知悉未來股息宣派可能會與過去的模式有所不同，將由董事會決定。

可分派儲備

截至2025年3月31日，根據香港財務報告會計準則，本公司擁有人民幣18,467百萬元的保留盈利作為可分派予股東的儲備。

未經審計[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表

有關我們的未經審計[編纂]經調整合併有形資產淨值的詳情，請參閱本文件附錄二。

[編纂]

[編纂]指就[編纂]產生的專業費用、[編纂]佣金及其他費用。假設[編纂]未獲行使及基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元（即指示性[編纂]的中位數）計算，我們承擔的[編纂]估計約為人民幣[編纂]元（[編纂]港元），包括(i)[編纂]費用人民幣[編纂]元（[編纂]港元）；及(ii)非[編纂]開支人民幣[編纂]元（[編纂]港元），將進一步分類為：(a)法律顧問及會計師費用及開支人民幣[編纂]元（[編纂]港元）；及(b)其他費用及開支人民幣[編纂]

財務資料

纂]元 ([編纂]港元)，其中約人民幣[編纂]元 ([編纂]港元) 扣除自或預計扣除自合併損益表，及約人民幣[編纂]元 ([編纂]港元) 預計於[編纂]完成後自權益扣除。假設[編纂]每股[編纂][編纂]港元 (即指示性[編纂]的中位數) 及[編纂]未獲行使，預期[編纂]佔[編纂][編纂]總額約[編纂]%。上述[編纂]為最新實際可行的估計，僅供參考，實際金額可能與此估計有別。

並無重大不利變動

董事確認，直至最後實際可行日期，我們的業務、財務狀況及經營業績自2025年3月31日 (即本文件附錄一所載會計師報告所呈報年度的結束日期) 以來概無發生任何重大不利變動，且自2025年3月31日以來亦無發生任何會對本文件附錄一所載會計師報告中的資料造成重大影響的事件。

根據上市規則須作出的披露

我們確認，截至最後實際可行日期，概無出現任何須根據上市規則第13.13至13.19條作出披露的情況。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來計劃的詳細說明，請參閱「業務－我們的戰略」。

[編纂]

假設[編纂]為每股H股[編纂]港元（即[編纂]介乎每股H股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數）及[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]已付及應付的[編纂]及其他估計開支後，我們估計將從[編纂]收取[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。根據我們的策略，我們擬將[編纂][編纂]按以下金額用於下列用途：

- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將於未來一至三年用於研發不同車型和版本的乘用車，以進一步擴大我們的產品組合，包括：
 - (i) 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於發展及擴充我們的新能源汽車產品。我們計劃不斷推出新能源汽車車型及現有產品序列的新能源版本，以豐富我們的產品組合，在全球範圍內推廣綠色出行。我們計劃繼續投資於我們各品牌（即奇瑞、捷途、星途、iCAR及智界）下新能源汽車車型的研發，並推出多款插電式混合動力汽車、增程式電動汽車及純電動汽車車型，包括SUV、轎車及MPV，並提供不同的市場定位，涵蓋大眾細分市場、中高端細分市場及高檔細分市場，以進一步提升我們的國內及海外市場份額。例如，我們計劃於2025年下半年推出八款以上新能源汽車車型，涵蓋插電式混合動力汽車、增程式電動汽車及純電動汽車車型，製造商建議零售價範圍為人民幣100,000元至人民幣400,000元。該等車型的年度銷量目標為400,000輛以上。
 - (ii) 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於我們現有產品序列的升級及拓寬。我們將利用在汽車開發方面的豐富專業知識，有效地將不同地區、不同人口群體消費者的獨特需求和喜好融入到我們的產品開發中。例如，我們將開發具有更吸引人的外觀設計、更高的能源效率、更先進的輔助駕駛特性及更強大的智能座艙功能的車輛。對於現有已獲得廣泛認可的產品序列（例如瑞虎、艾瑞澤和捷途旅行者），我們將在未來努力推動熱門車型的持續推出。

未來計劃及[編纂]

- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於未來一至三年下一代汽車及先進技術的研發以提高我們的核心技術能力，包括：
 - (i) 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於投資我們的電動化技術及汽車平台架構升級，具體而言，
 - 我們計劃投資於升級和拓寬我們的新能源動力系統技術，包括：(i)開發更先進的混合動力發動機、混合動力變速箱和電動機，以提高我們新能源動力系統的綜合性能；及(ii)實現自主研發的高性能電池的量產，加快下一代電池技術的研發及商業化。此外，我們還將探索乘用車潛在的新動力類型；及
 - 我們計劃投資於升級我們的汽車架構，包括(i)繼續通過開發下一代智能底盤提升我們的底盤技術，為客戶提供更好的駕乘體驗，(ii)繼續開發我們的下一代E/E架構以構建一個更具競爭力的車輛底盤架構；(iii)加強關鍵零部件組合的研發以擴大自主開發關鍵零部件的範圍。
 - (ii) 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於投資輔助駕駛解決方案及智能座艙解決方案，具體而言，
 - 我們計劃加大對輔助駕駛技術的研發投資。憑藉我們強大的研發能力，我們將繼續升級和拓寬自主開發的輔助駕駛解決方案。例如，我們計劃在我們的乘用車上採用自主研發的CNOA，以實現城市中的點對點出行，並處理複雜的城市駕駛場景。我們亦計劃開發更先進的輔助駕駛技術。此外，我們計劃提高輔助駕駛解決方案的實用性和成本效益，在全球多個地區進行車輛測試，並提高輔助駕駛解決方案在不同市場、價格區間和動力總成類型的燃油車及新能源汽車中的滲透率，以增強我們在不同車型和市場的產品競爭力，並通過輔助駕駛技術為全球用戶提供卓越的駕駛體驗；及

未來計劃及[編纂]

- 我們計劃通過對硬件和軟件的研發投入，繼續升級我們的智能座艙系統雄獅操作系統，以建立一個交互流暢和應用豐富的汽車智能生態系統。此外，我們還計劃通過利用先進傳感器及智能軟件繼續提升智能座艙系統的智能交互、信息娛樂和出行體驗，從而為全球用戶提供舒適、科技的智能座艙系統體驗。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於未來一至四年拓展海外市場及執行我們的全球化策略。其中，
 - (i) 我們將根據當地市場情況擴大海外產能。在最合適的時機和地點實施海外產能擴張計劃，促進產業鏈與當地市場的深度融合。我們計劃使用約1,010.6百萬港元用於在越南或馬來西亞等在內的國家新建生產設施及擴建現有海外生產設施，生產符合當地客戶需求和偏好的乘用車（包括OMODA及JAECOO品牌下的燃油車及新能源汽車車型）。越南新生產設施的設計產能為每年19,000輛及馬來西亞現有生產設施擴建後的額外設計產能為每年36,000輛；及
 - (ii) 我們將繼續加強國際佈局。我們計劃增加海外研發團隊的部署，開發更符合當地駕駛習慣的技術和產品。我們計劃在位於歐洲、東南亞及北美等地區的海外研發中心招聘1,000至1,500名研發人員，這些人員應具有本科以上學歷，並具備豐富的汽車研發、設計及製造方面的知識和技能。我們還將進一步完善全球銷售和服務網絡。我們通過開展多渠道營銷活動、參加展會等方式，在國際市場如歐洲（包括荷蘭、德國、法國、葡萄牙及瑞典）以及其他國際市場（包括東南亞、拉丁美洲、中東及澳大利亞）進一步推廣我們的品牌和產品，建立更廣泛的品牌認知度，不斷提升我們的全球品牌價值。
- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元，將用於未來一至四年提升我們位於安徽蕪湖的生產設施。具體而言，我們計劃以現有的多個使用先進自動化、數字集成及物聯網生產技術的智能工廠為基準，將蕪湖生產設施的整車廠升級改造為先進工廠。這將符合我們快速發展的創新技術，並滿足各種新車型的製造需求。我們將購置先進的智能製造設備，並與不斷發展的製造技術相融合，提升生產設施的數字化和智能化水平，穩步提高生產效

未 來 計 劃 及 [編 纂]

率。例如，我們將部署視覺檢測系統以有效提高缺陷檢測的準確性並加強質量保證，同時部署自動化組裝系統以確保成品質量一致，同時減少人工操作。升級後的工廠將使我們能夠在保持相同的設計生產能力下，以卓越的品質和更高的成本效益生產出更優質的乘用車。

- 預計[編纂]淨額約[編纂]%或[編纂]港元將用於營運資金及一般企業用途。

倘[編纂]定於指示性[編纂]的最高[編纂]或最低[編纂]，[編纂][編纂]淨額將分別增加或減少約[編纂]港元。

倘[編纂]獲悉數行使，我們將收取的額外[編纂]淨額將為(i)[編纂]港元（假設[編纂]為每股H股[編纂]港元，即最高[編纂]）、(ii)[編纂]港元（假設[編纂]為每股H股[編纂]港元，即[編纂]的中位數）及(iii)[編纂]港元（假設[編纂]為每股H股[編纂]港元，即最低[編纂]）。

倘[編纂][編纂]淨額（包括行使[編纂][編纂]淨額）高於或低於預期，我們可能會按比例調整用於上述目的的[編纂]淨額分配。

倘[編纂][編纂]淨額未能即時用於上述用途，或倘我們無法按預期落實計劃的任何部分，且在相關法律法規允許的範圍內，只要認為符合本公司的最佳利益，我們可將該等資金存入持牌商業銀行及／或其他認可金融機構（定義見證券及期貨條例或其他司法管轄區的適用法律法規）的短期計息賬戶。在此情況下，我們將遵守上市規則的適當披露要求。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

附錄一

會計師報告

以下為本公司申報會計師安永會計師事務所（香港執業會計師）發出的報告全文，乃為載入文件而編製。

[待插入本所信箋]

致奇瑞汽車股份有限公司列位董事、中國國際金融香港證券有限公司、華泰金融控股（香港）有限公司及廣發融資（香港）有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

緒言

我們就第I-4至I-128頁所載的奇瑞汽車股份有限公司（「貴公司」）及其附屬公司（統稱為「貴集團」）的歷史財務資料發出報告，此等歷史財務資料包括截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度各年以及截至2025年3月31日止三個月（「有關期間」）的 貴集團合併損益表、綜合收益表、權益變動表及現金流量表，以及於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日的 貴集團合併財務狀況表及 貴公司財務狀況表，以及重要會計政策資料及其他解釋資料（統稱為「歷史財務資料」）。第I-4至I-128頁所載的歷史財務資料構成本報告的組成部分，其經編製以供收錄於 貴公司日期為[•]有關 貴公司股份在香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）主板首次[編纂]的文件（「文件」）內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料，並對董事認為為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向 閣下報告。我們已按照香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈的香港投資通函呈報委聘準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德準則，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在重大錯誤陳述獲取合理保證。

附錄一

會計師報告

我們的工作涉及執程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計在有關情況下屬適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用的會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體呈列方式。

我們相信，我們獲取的證據屬充分及恰當，可為我們的意見提供基準。

意見

我們認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準，真實而中肯地反映 貴集團及 貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日的財務狀況，以及 貴集團於各有關期間的財務表現及現金流量。

審閱中期比較財務資料

我們已審閱 貴集團的中期比較財務資料，其包括截至2024年3月31日止三個月的合併損益表、綜合收益表、權益變動表及現金流量表以及其他解釋資料（「中期比較財務資料」）。 貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製中期比較財務資料。我們的責任是根據我們的審閱，對中期比較財務資料作出結論。我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱委聘準則第2410號「實體的獨立核數師對中期財務資料的審閱」進行審閱。審閱包括主要向負責財務及會計事務的人員作出查詢，以及應用分析性及其他審閱程序。由於審閱的範圍遠小於根據香港審計準則進行審計的範圍，故我們不能保證可知悉在審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。根據我們的審閱，我們並無發現任何事項令我們認為，就會計師報告而言，中期比較財務資料在所有重大方面並無根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製。

附 錄 一

會 計 師 報 告

根據聯交所證券上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例對有關事項出具的報告

調整

在編製歷史財務資料時，未對第I-4頁所界定的相關財務報表作出任何調整。

股息

我們提述歷史財務資料附註11，當中載有有關 貴公司就有關期間派付的股息的資料。

[•]

執業會計師

香港

[日期]

I. 歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載的歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

作為歷史財務資料基礎的 貴集團有關期間的財務報表，已由安永會計師事務所根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審計（「相關財務報表」）。

歷史財務資料以人民幣（「人民幣」）列報，且所有數值已約整至最接近的百萬位數（人民幣百萬元）（除非另有說明）。

附錄一

會計師報告

合併損益表

	附註	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
收入	5	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223
銷售成本		(79,813)	(137,115)	(233,589)	(46,747)	(59,766)
毛利		12,805	26,090	36,308	8,163	8,457
其他收入及收益	5	3,822	4,232	6,251	1,174	3,652
銷售及分銷開支		(3,207)	(5,557)	(8,380)	(1,812)	(2,182)
行政開支		(1,934)	(4,070)	(5,999)	(1,887)	(1,140)
研發開支		(3,646)	(6,664)	(9,243)	(2,224)	(2,272)
金融及合約資產減值 (損失)／收益淨額...		(684)	223	258	424	13
其他開支		(130)	(568)	(1,719)	(421)	(99)
財務費用	7	(1,405)	(1,617)	(2,310)	(692)	(872)
應佔利潤及虧損：						
合營企業		640	854	851	258	112
聯營企業		247	382	595	188	98
除稅前利潤	6	6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
所得稅開支	10	(702)	(2,861)	(2,278)	(695)	(1,041)
年／期內利潤		<u>5,806</u>	<u>10,444</u>	<u>14,334</u>	<u>2,476</u>	<u>4,726</u>
以下各項應佔：						
母公司擁有人		6,266	11,953	14,135	2,712	4,650
非控股權益		(460)	(1,509)	199	(236)	76
		<u>5,806</u>	<u>10,444</u>	<u>14,334</u>	<u>2,476</u>	<u>4,726</u>
母公司普通權益持有人 應佔每股盈利	12					
基本 (人民幣元)						
一年／期內利潤		<u>1.15</u>	<u>2.19</u>	<u>2.58</u>	<u>0.50</u>	<u>0.85</u>
攤薄 (人民幣元)						
一年／期內利潤		<u>1.15</u>	<u>2.19</u>	<u>2.58</u>	<u>0.50</u>	<u>0.85</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

合併綜合收益表

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
年／期內利潤	5,806	10,444	14,334	2,476	4,726
其他綜合收益					
可能於其後期間重新分類至損益的					
其他綜合收益：					
換算海外業務產生的匯兌差額	77	(419)	131	62	(1,017)
應佔合營企業及聯營企業的					
其他綜合收益	(1)	(8)	(12)	(36)	11
可能於其後期間重新分類至損益的					
其他綜合收益淨額	76	(427)	119	26	(1,006)
於其後期間不會重新分類至損益的					
其他綜合收益：					
指定為以公允價值計量且其變動					
計入其他綜合收益的股權投資的					
公允價值變動	19	16	52	13	(24)
應佔合營企業及聯營企業的					
其他綜合收益	(1)	1	–	–	–
於其後期間不會重新分類至損益的					
其他綜合收益淨額	18	17	52	13	(24)
年／期內其他綜合收益，					
扣除稅項	94	(410)	171	39	(1,030)
年／期內綜合收益總額	5,900	10,034	14,505	2,515	3,696
以下各項應佔：					
母公司擁有人	6,360	11,543	14,306	2,751	3,620
非控股權益	(460)	(1,509)	199	(236)	76
	5,900	10,034	14,505	2,515	3,696

附錄一

會計師報告

合併財務狀況表

	附註	於2022年 12月31日 人民幣百萬元	於2023年 12月31日 人民幣百萬元	於2024年 12月31日 人民幣百萬元	於2025年 3月31日 人民幣百萬元
非流動資產					
物業、廠房及設備	13	11,905	18,968	23,443	24,750
使用權資產	14(a)	1,106	1,404	3,350	3,292
其他無形資產	15	1,196	1,081	2,057	2,400
於合營企業投資	16	7,626	8,265	9,793	10,817
於聯營企業投資	17	4,344	5,290	6,364	5,741
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資	18	349	323	313	282
預付款項、其他應收款項及其他資產	19	1,099	7,703	839	581
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	20	33	45	61	58
遞延稅項資產	33	4,691	3,829	5,131	4,915
定期存款	26(c)	1,987	2,810	244	35
受限制銀行存款	26(b)	5	—	—	—
非流動資產總值		34,341	49,718	51,595	52,871
流動資產					
存貨	21	12,873	31,035	36,324	38,507
貿易應收款項	22	9,521	11,268	17,423	21,270
應收票據	23	6,167	10,805	774	330
合約資產	24	1,187	455	—	—
預付款項、其他應收款項及其他資產	19	24,344	21,364	10,505	10,197
預繳所得稅		43	541	162	218
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	20	13,898	11,961	19,579	29,278
衍生金融工具	29	241	31	—	—
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	25	2,359	4,433	7,547	1,802
定期存款	26(c)	3,373	2,188	7,319	16,204
受限制銀行存款	26(b)	927	587	75	2,303
現金及現金等價物	26(a)	12,686	35,048	62,693	37,498
流動資產總值		87,619	129,716	162,401	157,607
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	27	51,708	74,408	101,496	102,403
其他應付款項及應計費用	28	12,228	18,959	22,437	20,170
衍生金融工具	29	3	86	—	—
計息銀行貸款及其他借款	30	18,806	31,724	20,068	16,514
應付債券	31	71	—	—	—
租賃負債	14(b)	46	138	366	428
應付稅項		577	703	3,120	3,608
合約負債	32	8,030	18,589	15,319	13,088
撥備	35	856	2,395	2,816	3,298
遞延收入	34	54	102	180	886
流動負債總額		92,379	147,104	165,802	160,395

附錄一

會計師報告

		於2022年 12月31日 人民幣百萬元	於2023年 12月31日 人民幣百萬元	於2024年 12月31日 人民幣百萬元	於2025年 3月31日 人民幣百萬元
流動負債淨額.....		(4,760)	(17,388)	(3,401)	(2,788)
總資產減流動負債.....		29,581	32,330	48,194	50,083
非流動負債					
其他應付款項及應計費用.....	28	3,601	5,881	4,854	5,079
計息銀行貸款及其他借款.....	30	14,317	6,784	3,098	5,116
應付債券.....	31	625	—	—	—
租賃負債.....	14(b)	165	383	1,953	1,858
遞延稅項負債.....	33	151	241	231	241
遞延收入.....	34	515	1,177	5,283	4,179
撥備.....	35	1,792	3,283	6,851	7,815
非流動負債總額.....		21,166	17,749	22,270	24,288
資產淨值.....		8,415	14,581	25,924	25,795
權益					
母公司擁有人應佔權益					
股本.....	36	5,470	5,470	5,470	5,470
庫存股份.....		(34)	—	—	—
儲備.....	38	3,784	9,981	21,018	21,125
		9,220	15,451	26,488	26,595
非控股權益.....		(805)	(870)	(564)	(800)
權益總額.....		8,415	14,581	25,924	25,795

附錄一

會計師報告

合併權益變動表

截至2022年12月31日止年度

	母公司擁有人應佔									權益總額
	股本	庫存股份	其他		匯兌			總計	非控股權益	
			綜合收益*	其他儲備*	波動儲備*	盈餘儲備*	累計虧損*			
	人民幣百萬元 (附註36)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	5,470	—	15	24,503	(72)	519	(24,477)	5,958	(712)	5,246
年內利潤.....	—	—	—	—	—	—	6,266	6,266	(460)	5,806
年內其他綜合收益：										
以公允價值計量且其										
變動計入其他綜合										
收益的股權投資的										
公允價值變動，										
扣除稅項	—	—	19	—	—	—	—	19	—	19
應佔合營企業及聯營										
公司的其他綜合										
收益	—	—	(2)	—	—	—	—	(2)	—	(2)
換算海外業務產生的										
匯兌差額	—	—	—	—	77	—	—	77	—	77
年內綜合收益總額	—	—	17	—	77	—	6,266	6,360	(460)	5,900
以公允價值計量且其										
變動計入其他綜合										
收益的股權投資於										
處置時轉撥其他										
儲備	—	—	(36)	—	—	—	36	—	—	—
同一控制下										
企業合併	—	—	—	(3,862)	—	—	—	(3,862)	—	(3,862)
視作一名股東出資	—	—	—	147	—	—	—	147	—	147
應佔合營企業及聯營										
企業的其他儲備	—	—	—	41	—	—	—	41	19	60
非控股股東注資	—	—	—	9	—	—	—	9	392	401
撥入安全生產儲備	—	—	—	2	—	—	(2)	—	—	—
其他	—	(34)	—	601	—	—	—	567	(44)	523
於2022年12月31日	5,470	(34)	(4)	21,441	5	519	(18,177)	9,220	(805)	8,415

附錄一

會計師報告

截至2023年12月31日止年度

	母公司擁有人應佔									非控股權益	權益總額
	股本	庫存股份	其他 綜合收益*	其他儲備*	匯兌 波動儲備*	盈餘儲備*	累計虧損*	總計			
	人民幣百萬元 (附註36)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元		
於2023年1月1日	5,470	(34)	(4)	21,441	5	519	(18,177)	9,220	(805)	8,415	
年內利潤	-	-	-	-	-	-	11,953	11,953	(1,509)	10,444	
年內其他綜合收益：											
以公允價值計量且其 變動計入其他綜合 收益的股權投資的 公允價值變動， 扣除稅項	-	-	16	-	-	-	-	16	-	16	
應佔合營企業及 聯營企業的 其他綜合收益	-	-	(7)	-	-	-	-	(7)	-	(7)	
換算海外業務產生 的匯兌差額	-	-	-	-	(419)	-	-	(419)	-	(419)	
年內綜合收益總額	-	-	9	-	(419)	-	11,953	11,543	(1,509)	10,034	
以公允價值計量且其 變動計入其他綜合 收益的股權投資於 處置時轉撥其他 儲備	-	-	(36)	-	-	-	36	-	-	-	
同一控制下											
企業合併	-	-	-	(4,050)	-	-	-	(4,050)	-	(4,050)	
收購非控股權益	-	-	-	(754)	-	-	-	(754)	712	(42)	
視作一名股東出資	-	-	-	128	-	-	-	128	-	128	
應佔合營企業及聯營 企業的其他儲備	-	-	-	98	-	-	-	98	(2)	96	
非控股股東注資	-	-	-	156	-	-	-	156	729	885	
撥入安全生產儲備	-	-	-	36	-	-	(36)	-	-	-	
已宣派股息	-	-	-	-	-	-	(1,094)	(1,094)	-	(1,094)	
其他	-	34	-	170	-	-	-	204	5	209	
於2023年12月31日	5,470	-	(31)	17,225	(414)	519	(7,318)	15,451	(870)	14,581	

附 錄 一

會 計 師 報 告

截至2024年12月31日止年度

	母公司擁有人應佔								非控股權益	權益總額
	股本	其他 綜合收益*	股份薪酬*	其他儲備*	匯兌 波動儲備*	盈餘儲備*	累計(虧損)/ 保留利潤*	總計		
	人民幣百萬元 (附註36)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	5,470	(31)	—	17,225	(414)	519	(7,318)	15,451	(870)	14,581
年內利潤	—	—	—	—	—	—	14,135	14,135	199	14,334
年內其他綜合收益：										
以公允價值計量且其										
變動計入其他綜合										
收益的股權投資的										
公允價值變動，										
扣除稅項	—	52	—	—	—	—	—	52	—	52
應佔合營企業及										
聯營企業的其他										
綜合收益	—	(12)	—	—	—	—	—	(12)	—	(12)
換算海外業務產生的										
匯兌差額	—	—	—	—	131	—	—	131	—	131
年內綜合收益總額	—	40	—	—	131	—	14,135	14,306	199	14,505
以公允價值計量且其										
變動計入其他綜合										
收益的股權投資於										
處置時轉撥其他										
儲備	—	(30)	—	—	—	—	30	—	—	—
同一控制下										
企業合併	—	—	—	(7,320)	—	—	—	(7,320)	—	(7,320)
收購附屬公司	—	—	—	—	—	—	—	—	439	439
收購非控股權益	—	—	—	(40)	—	—	—	(40)	(77)	(117)
出售附屬公司	—	—	—	(153)	—	—	—	(153)	(132)	(285)
股份薪酬	—	—	2,016	—	—	—	—	2,016	—	2,016
應佔合營企業及聯營										
企業的其他儲備	—	—	—	183	—	—	—	183	—	183
非控股股東注資	—	—	—	15	—	—	—	15	25	40
撥入安全生產儲備	—	—	—	27	—	—	(27)	—	—	—
股東出資	—	—	—	2,012	—	—	—	2,012	(105)	1,907
轉撥自保留利潤	—	—	—	—	—	2,073	(2,073)	—	—	—
其他	—	—	—	18	—	—	—	18	(43)	(25)
於2024年12月31日	<u>5,470</u>	<u>(21)</u>	<u>2,016</u>	<u>11,967</u>	<u>(283)</u>	<u>2,592</u>	<u>4,747</u>	<u>26,488</u>	<u>(564)</u>	<u>25,924</u>

附錄一

會計師報告

截至2024年3月31日止三個月（未經審計）

	母公司擁有人應佔									
	股本	其他 綜合收益	股份薪酬	其他儲備	匯兌 波動儲備	盈餘儲備	累計虧損	總計	非控股權益	權益總額
	人民幣百萬元 (附註36)	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日 ...	5,470	(31)	-	17,225	(414)	519	(7,318)	15,451	(870)	14,581
期內利潤.....	-	-	-	-	-	-	2,712	2,712	(236)	2,476
期內其他綜合收益：										
以公允價值計量且其										
變動計入其他綜合										
收益的股權投資的										
公允價值變動，										
扣除稅項.....	-	13	-	-	-	-	-	13	-	13
應佔合營企業及聯營										
企業的其他綜合										
收益	-	(36)	-	-	-	-	-	(36)	-	(36)
換算海外業務產生的										
匯兌差額.....	-	-	-	-	62	-	-	62	-	62
期內綜合收益總額 ..	-	(23)	-	-	62	-	2,712	2,751	(236)	2,515
以公允價值計量且其變										
動計入其他綜合收益										
的股權投資於處置時										
轉撥其他儲備	-	(30)	-	-	-	-	30	-	-	-
同一控制下企業										
合併	-	-	-	(7,320)	-	-	-	(7,320)	-	(7,320)
收購附屬公司.....	-	-	-	-	-	-	-	-	439	439
收購非控股權益	-	-	-	(7)	-	-	-	(7)	(51)	(58)
股份薪酬.....	-	-	1,632	-	-	-	-	1,632	-	1,632
應佔合營企業及聯營										
企業的其他儲備 ..	-	-	-	19	-	-	-	19	-	19
非控股股東注資	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
撥入安全生產儲備 ..	-	-	-	6	-	-	(6)	-	-	-
股東出資.....	-	-	-	1,894	-	-	-	1,894	(158)	1,736
其他	-	-	-	5	-	-	-	5	(57)	(52)
於2024年3月31日 ..	5,470	(84)	1,632	11,822	(352)	519	(4,582)	14,425	(932)	13,493

附錄一

會計師報告

截至2025年3月31日止三個月

	母公司擁有人應佔									
	股本	其他 綜合收益*	股份薪酬*	其他儲備*	匯兌 波動儲備*	盈餘儲備*	保留利潤*	總計	非控股權益	權益總額
	人民幣百萬元 (附註36)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (附註38)	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年1月1日 ...	5,470	(21)	2,016	11,967	(283)	2,592	4,747	26,488	(564)	25,924
期內利潤.....	-	-	-	-	-	-	4,650	4,650	76	4,726
期內其他綜合收益：										
以公允價值計量且其變										
動計入其他綜合收益										
的股權投資的公允										
價值變動，扣除稅										
項.....	-	(24)	-	-	-	-	-	(24)	-	(24)
應佔合營企業及聯營										
企業的其他綜合收										
益.....	-	11	-	-	-	-	-	11	-	11
換算海外業務產生的匯										
兌差額.....	-	-	-	-	(1,017)	-	-	(1,017)	-	(1,017)
期內綜合收益										
總額.....	-	(13)	-	-	(1,017)	-	4,650	3,620	76	3,696
出售於附屬公司的										
權益(並無喪失控制										
權).....	-	-	-	282	-	-	-	282	(273)	9
出售附屬公司.....	-	-	-	-	-	-	-	-	(84)	(84)
股份薪酬.....	-	-	131	-	-	-	-	131	-	131
應佔合營企業及聯營										
企業的其他儲備..	-	-	-	15	-	-	-	15	-	15
非控股股東注資....	-	-	-	9	-	-	-	9	26	35
撥入安全生產										
儲備.....	-	-	-	28	-	-	(28)	-	-	-
股東出資.....	-	-	-	40	-	-	-	40	17	57
已宣派股息.....	-	-	-	-	-	-	(3,993)	(3,993)	-	(3,993)
其他.....	-	-	-	3	-	-	-	3	2	5
於2025年3月31日 ..	<u>5,470</u>	<u>(34)</u>	<u>2,147</u>	<u>12,344</u>	<u>(1,300)</u>	<u>2,592</u>	<u>5,376</u>	<u>26,595</u>	<u>(800)</u>	<u>25,795</u>

* 此等儲備賬目包括各有關期間末的合併財務狀況表中分別為人民幣3,784百萬元、人民幣9,981百萬元、人民幣21,018百萬元及人民幣21,125百萬元的合併儲備。

附錄一

會計師報告

合併現金流量表

		截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
附註		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
					(未經審計)	
經營活動產生的現金流量						
稅前利潤.....		6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
經以下各項調整：						
財務費用.....	7	1,405	1,617	2,310	692	872
應佔合營企業及聯營企業利潤 及虧損.....		(887)	(1,236)	(1,446)	(446)	(210)
非流動資產折舊及攤銷.....	6	2,004	2,481	3,849	520	908
出售物業、廠房及設備項目收益....	5	(96)	(13)	(59)	(7)	(23)
衍生金融工具公允價值 (收益)／虧損.....		(230)	265	(52)	(16)	—
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產的公允 價值收益.....						
資產減值撥備.....	6	770	347	1,193	13	424
投資活動的其他收入.....		(930)	(1,308)	(1,100)	—	(179)
已發放資產相關的政府補助.....		(88)	(77)	(163)	(56)	(57)
一名股東貢獻的僱員福利.....		147	128	—	—	—
股份薪酬.....		—	—	2,016	1,632	131
外匯匯兌影響淨額.....		(24)	177	193	98	(5)
		8,517	15,659	23,284	5,559	7,556
受限制銀行存款(增加)／減少.....		(20)	345	512	198	(228)
存貨(增加)／減少.....		(6,694)	(20,081)	(7,519)	1,659	(1,941)
貿易應收款項增加.....		(3,180)	(1,840)	(2,740)	(212)	(4,004)
應收票據(增加)／減少.....		(465)	(4,638)	10,081	9,569	440
合約資產減少.....		271	770	479	13	—
預付款項、其他應收款項及 其他資產(增加)／減少.....		(4,367)	(2,170)	(1,697)	1,611	12
以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的 金融資產(增加)／減少.....						
資本化的開發支出增加.....		(482)	(185)	(1,301)	(69)	(488)
貿易應付款項及應付票據增加.....		6,669	22,703	23,490	671	1,121
其他應付款項及應計費用 增加／(減少).....		7,574	5,126	313	(5,604)	(2,487)
遞延收入增加.....		—	—	3,727	3,727	—
合約負債增加／(減少).....		2,824	10,559	(3,295)	(4,818)	(2,231)
撥備增加.....		1,116	3,030	3,952	1,518	1,446

附 錄 一

會 計 師 報 告

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
附註					
經營活動產生的現金	10,497	27,204	46,177	16,432	4,921
已付所得稅	(655)	(2,279)	(1,290)	(396)	(383)
經營活動產生的現金淨額	9,842	24,925	44,887	16,036	4,538
投資活動產生的現金流量					
購買物業、廠房及設備項目	(5,471)	(6,293)	(7,305)	(2,543)	(1,906)
購買其他無形資產	(85)	(133)	(319)	(12)	(42)
收到與非流動資產相關的政府補助 ..	399	787	623	123	22
添置使用權資產	(29)	(40)	(57)	(1)	(18)
處置使用權資產	32	—	—	—	—
向關聯方墊款	(6,439)	(9,580)	—	—	—
關聯方還款	5,555	15,513	13,716	13,716	—
存放定期存款	(107,017)	(92,703)	(34,866)	(24,402)	(11,775)
定期存款到期	111,265	93,065	32,301	2,340	3,099
債權投資	(574)	—	—	—	—
收回債權投資	62	132	380	380	—
購買以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產	(17,092)	(12,755)	(25,344)	(10,833)	(55,286)
出售以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產所得款項 ...	14,387	15,354	18,224	10,598	45,690
出售物業、廠房及設備項目所得款項	246	162	305	183	36
出售其他無形資產所得款項	17	1	2	—	—
購置指定為以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的股權投資 ...	(15)	(25)	—	—	—
出售指定為以公允價值計量且其 變動計入其他綜合收益的 股權投資所得款項	112	67	68	68	—
結算衍生金融工具	(63)	550	(270)	(100)	—
於合營企業及聯營企業的投資	(666)	(714)	(493)	—	—
出售於合營企業及聯營企業投資 的所得款項	289	339	33	31	55
出售附屬公司	9	12	179	—	(51)
收購一間附屬公司	—	—	(800)	(800)	—
已收利息	110	117	233	77	61
已收股息	19	167	213	1	20
受限制銀行存款增加	—	—	—	—	(2,000)
投資活動 (所用) / 產生的 現金流量淨額	(4,949)	4,023	(3,177)	(11,174)	(22,095)

40(e)

附錄一

會計師報告

附註	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
融資活動產生的現金流量					
計息銀行貸款及其他借款所得款項...	39,396	48,107	34,024	17,844	8,028
償還計息銀行貸款及其他借款.....	(41,114)	(42,103)	(47,990)	(19,981)	(11,320)
計息銀行貸款及其他借款已付利息...	(944)	(1,338)	(1,900)	(711)	(780)
支付[編纂].....	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
收購共同控制的附屬公司.....	—	(11,053)	—	—	—
收購非控股權益.....	—	(37)	(117)	(58)	—
償還應付債券.....	(2)	(696)	—	—	—
租賃付款本金部分.....	(85)	(94)	(199)	(63)	(27)
長期應付款項所得款項.....	2,367	1,261	1,623	6	257
償還長期應付款項.....	(561)	(296)	(552)	(94)	(55)
非控股股東注資.....	118	885	40	1	35
已付股息.....	—	(1,094)	—	—	(3,993)
股東出資.....	—	—	1,288	1,260	14
出售於附屬公司的權益 (並無喪失控制權).....	—	—	—	—	10
融資活動所用現金流量淨額.....	(825)	(6,458)	(13,783)	(1,796)	(7,838)
現金及現金等價物					
增加／(減少)淨額.....	4,068	22,490	27,927	3,066	(25,395)
年／期初現金及現金等價物.....	8,476	12,686	35,048	35,048	62,693
外匯匯兌影響淨額.....	142	(128)	(282)	(138)	200
年／期末現金及現金等價物.....	12,686	35,048	62,693	37,976	37,498
現金及現金等價物結餘分析					
現金及銀行結餘.....	18,978	40,633	70,331	65,425	56,040
減：定期存款..... 26(c)	(5,360)	(4,998)	(7,563)	(27,060)	(16,239)
減：受限制銀行存款..... 26(b)	(932)	(587)	(75)	(389)	(2,303)
財務狀況表及現金流量表所載的現金 及現金等價物.....	12,686	35,048	62,693	37,976	37,498

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

		於2022年 12月31日 人民幣百萬元	於2023年 12月31日 人民幣百萬元	於2024年 12月31日 人民幣百萬元	於2025年 3月31日 人民幣百萬元
附註					
非流動資產					
物業、廠房及設備	13	8,364	12,977	15,259	16,272
使用權資產	14(a)	748	654	2,178	2,146
其他無形資產	15	423	472	1,407	1,781
於合營企業的投資	16	7,531	8,152	9,273	10,248
於聯營企業的投資	17	1,671	1,319	2,014	1,181
於附屬公司的投資	1	9,715	12,795	15,708	15,862
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資	18	282	270	260	248
預付款項、其他應收款項及其他資產	19	433	7,160	653	339
遞延稅項資產	33	3,440	2,107	2,388	2,404
受限制銀行存款	26(b)	5	—	—	—
非流動資產總值		32,612	45,906	49,140	50,481
流動資產					
存貨	21	5,177	9,743	9,721	9,504
貿易應收款項	22	9,585	16,785	45,005	51,283
應收票據	23	3,485	4,636	477	1,089
預付款項、其他應收款項及其他資產	19	20,047	21,832	10,075	14,241
預繳所得稅		33	54	—	—
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	20	6,025	5,212	19,118	29,265
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	25	1,903	1,338	4,557	1,291
定期存款	26(c)	503	1,657	5,914	13,721
受限制銀行存款	26(b)	296	25	—	2,000
現金及現金等價物	26(a)	5,693	19,433	55,287	28,757
流動資產總值		52,747	80,715	150,154	151,151
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	27	26,788	44,759	79,780	80,718
其他應付款項及應計費用	28	18,415	27,699	47,907	49,938
計息銀行貸款	30	10,383	13,379	9,566	6,796
應付債券	31	71	—	—	—
租賃負債	14(b)	9	4	127	244
應付稅項		—	—	2,158	2,598
合約負債	32	4,543	8,873	4,338	4,709
撥備	35	635	1,492	2,682	2,928
遞延收入	34	19	16	118	865
流動負債總額		60,863	96,222	146,676	148,796
流動(負債淨額)/資產淨值		(8,116)	(15,507)	3,478	2,355
總資產減流動負債		24,496	30,399	52,618	52,836

附錄一

會計師報告

		於2022年	於2023年	於2024年	於2025年
	附註	12月31日	12月31日	12月31日	3月31日
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動負債					
其他應付款項及應計費用.....	28	839	1,995	2,727	2,723
計息銀行貸款.....	30	10,747	5,403	2,640	2,640
應付債券.....	31	625	—	—	—
租賃負債.....	14(b)	8	5	1,524	1,415
遞延收入.....	34	176	709	4,974	4,026
撥備.....	35	1,453	2,842	4,956	5,262
非流動負債總額.....		13,848	10,954	16,821	16,066
資產淨值.....		10,648	19,445	35,797	36,770
權益					
母公司擁有人應佔權益					
股本.....	36	5,470	5,470	5,470	5,470
儲備.....	38	5,178	13,975	30,327	31,300
權益總額.....		10,648	19,445	35,797	36,770

附錄一

會計師報告

II. 歷史財務資料附註

1. 公司及集團資料

奇瑞汽車股份有限公司（前稱「安徽汽車零部件有限公司」，以下稱「貴公司」）為一家於1997年在中華人民共和國（以下簡稱「中國」）註冊成立的有限責任公司。於2008年3月24日，貴公司轉制為股份有限公司。貴公司的註冊辦事處位於安徽省蕪湖市長春路8號。

於有關期間，貴公司及其附屬公司（統稱為「貴集團」）主要從事製造及銷售乘用車、汽車組件及零部件。

董事認為，在下沉重組之前，貴公司的控股公司及最終控股公司為奇瑞控股集團有限公司（「奇瑞控股」），而奇瑞控股於中國註冊成立。於2025年1月，奇瑞控股進行下沉重組。在下沉重組中，奇瑞控股直接持有的貴公司股份按比例分配予奇瑞控股的股東。下沉重組於2025年1月20日完成。下沉重組完成後，奇瑞控股不再持有貴公司任何股份，而貴公司既無控股公司，亦無最終控股公司。

於本報告日期及有關期間，貴公司主要附屬公司的詳情載列如下：

名稱	註冊成立／ 註冊地點及日期 以及營業地點	已發行普通／ 註冊股本	貴公司應佔權益百分比		主要業務
			直接	間接	
安徽奇瑞汽車銷售 有限公司(附註(a)).....	中國內地 2000年8月14日	人民幣 3,000百萬元	100	—	乘用車銷售
奇瑞汽車俄羅斯股份 有限公司(附註(b)).....	俄羅斯 2005年12月5日	12 百萬俄羅斯 盧布(「盧布」)	100	—	乘用車銷售
奇瑞新能源汽車股份 有限公司(附註(c)).....	中國內地 2010年4月22日	人民幣1,034 百萬元	48.20	—	乘用車製造及 銷售
蕪湖埃科泰克動力 總成有限公司 (附註(a))	中國內地 2005年9月29日	人民幣2,000 百萬元	100	—	汽車組件及零 部件製造及 銷售
蕪湖奇瑞科技有限公司 (附註(a))	中國內地 2001年11月21日	人民幣1,893 百萬元	100	—	汽車組件及零 部件製造及 銷售
蕪湖捷途汽車銷售 有限公司(附註(d)).....	中國內地 2017年4月28日	人民幣500 百萬元	100	—	乘用車銷售
東南(福建)汽車工業 股份有限公司 (附註(e))	中國內地 1992年5月21日	人民幣 2,784百萬元	—	70	乘用車製造及 銷售
愛咖生態科技有限公司 (附註(f))	中國內地 2015年11月18日	人民幣 1,000百萬元	—	48.20	乘用車銷售
蕪湖奇瑞汽車零部件 採購有限公司 (附註(a))	中國內地 2005年9月29日	人民幣 5百萬元	60	40	供應鏈管理

附錄一

會計師報告

附註：

- (a) 該等實體按照中國企業會計準則編製的截至2022年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師中勤萬信會計師事務所(特殊普通合夥)審計。該等實體按照中國企業會計準則編製的截至2023年及2024年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師容誠會計師事務所(特殊普通合夥)審計。
- (b) 該實體按照俄羅斯會計準則編製的截至2022年及2023年12月31日止年度的法定財務報表已由俄羅斯註冊會計師HelpAudit LLC(有限責任公司,「ХЭЛП-АУДИТ」)審計。該實體按照俄羅斯會計準則編製的截至2024年12月31日止年度的法定財務報表已由在俄羅斯註冊的執業會計師Gruppa Financy LLC(ООО「ГРУППА ФИНАНСЫ」)審計。
- (c) 該實體按照中國企業會計準則編製的截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師容誠會計師事務所(特殊普通合夥)審計。
- (d) 該實體按照中國企業會計準則編製的截至2022年及2023年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師安徽新中天會計師事務所有限公司審計。該實體按照中國企業會計準則編製的截至2024年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師容誠會計師事務所(特殊普通合夥)審計。
- (e) 於2024年2月18日，貴集團收購東南(福建)汽車工業股份有限公司。有關是次收購的進一步詳情載於歷史財務資料附註40及46。該實體按照中國企業會計準則編製的截至2022年12月31日止年度的法定財務報表已由中國內地註冊會計師致同會計師事務所(特殊普通合夥)福州分所審計。該實體截至2023年及2024年12月31日止年度的法定財務報表乃根據中國企業會計準則編製，並經於中國內地註冊會計師容誠會計師事務所(特殊普通合夥)審計。
- (f) 由於該實體毋須遵守其註冊成立所在司法管轄區的相關規則及規例的任何法定審計規定，故並無就該實體編製截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的經審計財務報表。該實體為奇瑞新能源汽車股份有限公司的全資附屬公司。

董事認為，上表列出貴公司之附屬公司，對貴集團於有關期間的業績有重大影響或構成貴集團資產淨值的重大部分。董事認為列載其他附屬公司之詳情會使篇幅過於冗長。

附錄一

會計師報告

貴公司

貴公司於附屬公司投資賬面值如下：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
投資，按成本計算	10,252	13,332	16,245	16,399
減值	(537)	(537)	(537)	(537)
總計	<u>9,715</u>	<u>12,795</u>	<u>15,708</u>	<u>15,862</u>

2.1 編製基準

歷史財務資料已根據香港會計準則理事會頒佈的香港財務報告會計準則（包括所有香港財務報告準則、香港會計準則（「香港會計準則」）及詮釋）及香港公認會計原則編製。

貴集團於編製整個有關期間的歷史財務資料時已提早採納於2025年1月1日開始的會計期間生效的所有香港財務報告會計準則連同相關過渡條文。

歷史財務資料乃根據歷史成本法編製，惟以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資、以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產及衍生金融工具除外。

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年3月31日，貴集團的流動負債淨額分別為人民幣4,760百萬元、人民幣17,388百萬元、人民幣3,401百萬元及人民幣2,788百萬元。經計及自2025年3月31日起十二個月內可從銀行獲得的貸款額度及經營活動產生的現金流量，貴公司董事認為，貴集團將有足夠的財務資源清償未來十二個月內到期的借款及付款，因此，歷史財務資料已按持續經營基準編製。

合併基準

歷史財務資料包括貴集團於有關期間的財務報表。附屬公司為貴公司直接或間接控制的實體（包括結構性實體）。當貴集團因參與被投資方而享有可變回報或其權利，並有能力透過其對被投資方的權力（如讓貴集團當前可以指導被投資方的相關活動的相關權利）影響該等回報時，即取得控制權。

於一般情況下均存在多數投票權形成控制權之推定。倘貴公司擁有少於被投資方過半數投票或類似權利，則貴集團於評估其是否對被投資方擁有權力時會考慮一切相關事實及情況，包括：

- (a) 與被投資方其他投票權持有人的合約安排；
- (b) 其他合約安排產生的權利；及
- (c) 貴集團的投票權及潛在投票權。

附屬公司的財務報表乃就與貴公司相同的報告期間採用一致的會計政策編製。附屬公司的業績自貴集團取得控制權當日起合併入賬，並繼續合併入賬直至有關控制權終止當日為止。

附錄一

會計師報告

即使會導致非控股權益產生虧絀結餘，損益及其他綜合收益各組成部分仍會歸屬於貴集團母公司擁有人及非控股權益。所有與貴集團成員公司之間交易有關的集團內公司間的資產及負債、權益、收益、開支及現金流量均於合並入賬時悉數對銷。

倘有事實及情況顯示上述三項控制因素中有一項或多項出現變化，貴集團會重新評估其是否對被投資方擁有控制權。於附屬公司的擁有權權益變動（並無喪失控制權）於入賬時列作權益交易。

倘貴集團失去對一間附屬公司的控制權，則其終止確認相關資產（包括商譽）、負債、任何非控股權益及匯兌波動儲備；及確認任何保留投資的公允價值及任何因此產生的計入損益的盈餘或虧絀。先前於其他綜合收益確認的貴集團應佔組成部分按猶如貴集團直接出售相關資產或負債而規定使用的相同基準重新分類至損益或保留利潤（如適用）。

2.2 已頒佈但尚未生效的香港財務報告會計準則

貴集團並無於歷史財務資料中應用以下已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂香港財務報告會計準則。貴集團擬於該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則生效時加以應用（如適用）。

香港財務報告準則第18號	財務報表列報及披露 ²
香港財務報告準則第19號	非公共受託責任附屬公司：披露 ²
香港財務報告準則第9號及 香港財務報告準則第7號之修訂	金融工具的分類及計量之修訂 ¹
香港財務報告準則第9號及 香港財務報告準則第7號之修訂	涉及依賴自然電力的合約 ¹
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號之修訂	投資者與其聯營企業或合營企業之間的資產出售或 出資 ³
香港財務報告會計準則之年度 改進－第11冊	香港財務報告準則第1號、香港財務報告準則 第7號、香港財務報告準則第9號、香港財務 報告準則第10號及香港會計準則第7號之修訂 ¹

1 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效

2 於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效

3 尚未釐定強制生效日期但可供採納

貴集團正評估該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則於初次應用時的影響。香港財務報告準則第18號引入損益表列報的新要求，包括具體總計及小計。當中亦要求於附註內披露管理層定義的業績衡量標準，並對財務資料的總結及分解提出新要求。預計該等新要求會影響貴集團損益表、綜合收益表的列報及貴集團財務業績的披露。目前，貴集團認為該等新訂及經修訂香港財務報告會計準則不大可能對貴集團的財務表現及財務狀況構成重大影響。

2.3 重要會計政策資料

於聯營企業及合營企業的投資

聯營企業乃貴集團於其中持有一般不少於20%股票投票權的長期權益並可對其施加重大影響力之公司。重大影響力是指參與決定被投資方的財務及經營政策的權力，而非控制或共同控制這些政策。

合營企業是一種合營安排，據此，對安排享有共同控制的各方有權享有對合營企業的資產淨值。共同控制指按照合約協定對一項安排所共有的控制，僅在相關活動要求共同享有控制權的各方作出一致同意決定時存在。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴集團於聯營企業及合營企業的投資，乃以權益法按照 貴集團應佔資產淨值減任何減值虧損於合併財務狀況表列賬。

貴集團應佔聯營企業及合營企業之收購後業績及其他綜合收益分別計入合併損益表及併入其他綜合收益內。此外，當於聯營企業或合營企業直接確認的權益有變動時， 貴集團會在合併權益變動表內確認其應佔的任何變動（如適用）。 貴集團與其聯營企業或合營企業進行交易而出現的未實現損益會互相對銷，金額以 貴集團於聯營企業或合營企業的投資為限，惟未實現虧損證實是由已轉讓資產減值所產生則除外。收購聯營企業或合營企業產生之商譽包括在 貴集團於聯營企業或合營企業之投資內。

倘 貴集團不再對聯營企業有重大影響力或不再對合營企業有共同控制權， 貴集團將按其公允價值計量並確認任何保留投資。聯營企業或合營企業於喪失重大影響力或共同控制權時的賬面值與保留投資及出售所得款項的公允價值之間的差額，於損益中確認。

同一控制下企業合併

合併財務報表將共同控制下合併發生之合併企業之財務報表項目納入其中，如同這些企業自受控方首次取得控制權之日起就已合併。

合併業務的資產淨值從控制方角度按照現有賬面價值進行合併。在共同控制合併時，不會就商譽或議價購置收益確認任何金額。

合併損益表包括每項合併業務自呈列最早日期或自合併業務首次受到同一控制之日（以較短期間為準）起的業績。

受共同控制以外的企業合併及商譽

企業合併採用收購法入賬。所轉讓的代價按收購日期的公允價值計量，而公允價值乃指 貴集團所轉讓資產的收購日期公允價值、 貴集團對被收購公司前擁有人所承擔的負債及 貴集團發行以換取換取被收購公司控制權的股本權益的總和。就每宗企業合併而言， 貴集團選擇是否對被收購公司的非控制權益，按公允價值或按比例分佔被收購公司可識別資產淨值計量。非控股權益的所有其他組成部分按公允價值計量。收購相關成本於產生時支銷。

當所收購的一組活動及資產包括共同對創造產出的能力作出重大貢獻的投入及實質性過程時， 貴集團認為其已收購一項業務。

當 貴集團收購業務時，其根據合約條款、經濟情況及於收購日期的相關條件評估金融資產及所承擔的負債以作出適當的分類及指定。這包括將被收購方主合約中的嵌入式衍生工具進行分攤。

收購方將轉讓的任何或然代價按收購日期的公允價值確認。分類為資產或負債的或然代價按公允價值計量，公允價值的變動將計入損益。分類為權益的或然代價不予重新計量，而後續結算於權益內入賬。

商譽初步按成本計量，而成本乃指所轉讓代價、就非控股權益確認的金額及 貴集團以往持有被收購公司的股權的任何公允價值的總和，超出所購入可識別資產及所承擔負債的差額。倘此代價與其他項目的總和低於所收購資產淨值的公允價值，則經重新評估後的差額於損益確認為議價購買收益。

附 錄 一

會 計 師 報 告

於初步確認後，商譽按成本減任何累計減值虧損計量。商譽每年進行減值測試，當或有事件出現或情況改變顯示賬面值可能出現減值時，做出更頻密測試。貴集團於12月31日進行其年度商譽減值測試。為進行減值測試，於企業合併中購入的商譽自收購日期起分配至預期從合併的協同效益中獲益的貴集團各個現金產生單元或現金產生單元組，而不論貴集團其他資產或負債是否撥入該等單位或單位組別。

減值乃藉評估與商譽有關的現金產生單元（現金產生單元組）的可收回金額而釐定。倘現金產生單元（現金產生單元組）的可收回金額少於賬面值，則確認減值損失。就商譽確認的減值損失不會於後續期間撥回。

倘商譽分配至現金產生單元（或現金產生單元組）及出售該單位中的業務一部分，則於釐定出售收益或虧損時，與該已出售業務相關的商譽計入該業務的賬面值。在此情況下出售的商譽根據所出售業務及所保留現金產生單元部分的相代價值計量。

公允價值計量

貴集團於各有關期間末按公允價值計量其若干票據、理財產品、衍生金融工具及股權投資。公允價值乃為市場參與者於計量日期進行的有序交易中出售資產所收取或轉移負債所支付的價格。公允價值計量乃基於假設出售資產或轉移負債的交易於資產或負債的主要市場進行，或在未有主要市場的情況下資產或負債的最有利市場進行。主要市場或最有利市場必須是貴集團可進入的市場。資產或負債的公允價值乃基於市場參與者為資產或負債定價所用的假設計量，並假設市場參與者按其最佳經濟利益行事。

非金融資產的公允價值計量參考市場參與者可透過按資產的最高及最佳用途使用該資產，或將該資產售予另一可按資產的最高及最佳用途使用該資產的市場參與者從而產生的經濟效益的能力。

貴集團使用適用於不同情況，並有足夠數據計量公允價值的估值方法，以盡量使用相關可觀察輸入數據及盡量減少使用不可觀察輸入數據。

於歷史財務資料中計量或披露公允價值的所有資產及負債，均根據對公允價值計量整體而言屬重大的最低級別輸入數據，在下述公允價值層級中進行分類：

第1級－基於相同資產或負債在活躍市場中的報價（未經調整）

第2級－基於對公允價值計量而言屬重大的直接或間接可觀察最低級別輸入數據的估值方法

第3級－基於對公允價值計量而言屬重大的不可觀察最低級別輸入數據的估值方法

就按經常性基準於歷史財務資料確認的資產及負債而言，貴集團於各有關期間末通過重新評估分類（基於對公允價值計量整體而言屬重大的最低級別輸入數據）釐定於該層級中各級之間是否發生轉移。

附錄一

會計師報告

非金融資產減值

倘存在減值跡象，或當須就資產（存貨、合約資產、遞延稅項資產及金融資產除外）進行年度減值測試時，則會估計資產的可收回金額。資產的可收回金額乃按資產或現金產生單位的使用價值與其公允價值減出售成本兩者的較高者計算，並就個別資產釐定，除非資產並不產生在很大程度上獨立於其他資產或資產組別的現金流入，在此情況下，可收回金額就資產所屬現金產生單位釐定。

僅在資產賬面值超過其可收回金額的情況下，方會確認減值虧損。評估使用價值時，估計未來現金流量按反映當前市場對貨幣時間值及資產特定風險的評估的稅前貼現率貼現至其現值。減值損失按與該減值資產功能一致的開支類別於產生期間自損益表扣除。

貴集團於各有關期間末會評估是否有跡象顯示先前所確認的減值損失可能不再存在或可能已減少。如存在該跡象，則會估計可收回金額。僅當用於釐定資產（商譽除外）可收回金額的估計有變時，方會撥回該資產先前確認的減值虧損，但撥回後的數額不得高於過往年度如無就該資產確認減值損失而應釐定的賬面值（扣除任何折舊／攤銷）。上述資產減值損失的撥回於產生期間計入損益表。

關聯方

在以下情況下，一名人士被視為與 貴集團有關聯：

(a) 該方為另一方的家族成員或直系親屬，並且該方：

- (i) 控制或共同控制 貴集團；
- (ii) 對 貴集團有重大影響力；或
- (iii) 為 貴集團或 貴集團母公司的主要管理層成員；

或

(b) 該方為符合下列條件之一的實體：

- (i) 該實體與 貴集團屬同一集團的成員公司；
- (ii) 一個實體為另一個實體（或另一個實體的母公司、附屬公司或同系附屬公司）的聯營企業或合營企業；
- (iii) 該實體與 貴集團為同一第三方的合營企業；
- (iv) 一個實體為第三方實體的合營企業，而另一個實體為該第三方實體的聯營企業；
- (v) 該實體為就 貴集團或與 貴集團相關的實體的僱員福利而設立的離職後福利計劃；
- (vi) 該實體受(a)段所述人士控制或共同控制；
- (vii) (a)(i)項所述人士對該實體有重大影響力或屬該實體（或該實體的母公司）的主要管理層成員；及
- (viii) 該實體或其所屬集團的任何成員公司向 貴集團或 貴集團的母公司提供主要管理人員服務。

附 錄 一

會 計 師 報 告

物業、廠房及設備與折舊

除在建工程外，物業、廠房及設備按成本減累計折舊及任何減值虧損入賬。物業、廠房及設備項目的成本包括其購買價及使有關資產達致其擬定用途的運作狀態及地點的任何直接應佔成本。

物業、廠房及設備項目投入運作後產生的開支，例如維修保養開支，一般於產生期間計入損益表。符合確認標準的重大檢查支出將按資產的賬面金額資本化為重置資產。倘若物業、廠房及設備的重要部分須定期更換，則 貴集團將其確認為擁有特定可使用年期的個別資產，並相應計提折舊。

各物業、廠房及設備項目的折舊乃按其估計可使用年期採用直線法撇銷其成本至其剩餘價值計算。就此所使用的主要年折舊率如下：

類別	主要年度比率
樓宇	2.71%-12.50%
機器及模具	6.33%-25.00%
電子設備及其他	9.50%-25.00%
汽車	9.50%-33.33%
租賃裝修	6.67%-33.33%
永久產權土地	0%

如物業、廠房及設備項目內各部分具有不同的可使用年期，則該項目成本按合理基準分配至各部分且各部分獨立計提折舊。剩餘價值、可使用年期及折舊方法至少於每個財政年度末進行檢查及並於有需要時調整。

物業、廠房及設備項目，包括任何獲初始確認的重大部分，於出售或預期日後使用或出售不再產生經濟利益時終止確認。出售或報廢的任何收益或虧損於資產終止確認年度內於損益中確認，金額為相關資產出售所得款項淨額與賬面值之間的差額。

在建工程按成本減任何減值虧損列賬，不計提折舊。在建工程於竣工且可供使用時重新分類至物業、廠房及設備的適當類別。

無形資產（商譽除外）

單獨收購的無形資產於初始確認時按成本計量。於企業合併時購入的無形資產成本為收購日期的公允價值。無形資產的可使用年期評估為有限或無限。具有有限年期的無形資產其後於可使用經濟年期內攤銷，並於有跡象顯示該無形資產可能出現減值時進行減值評估。具有有限可使用年期的無形資產的攤銷期間及攤銷方法至少於每個財政年度末進行檢查。

軟件

購入的軟件及其他按成本減任何減值損失列賬，並以直線法按其2至10年的估計可使用年期攤銷。

專利

專利以成本減任何減值損失列賬，並以直線法按其3至5年的估計可使用年期攤銷。

附錄一

會計師報告

研發成本

所有研發成本於產生時自損益表扣除。

新產品開發項目產生的支出僅於 貴集團能證明能夠完成無形資產以供使用或出售的技術可行性、有意完成及有能力使用或出售該項資產、該項資產將如何帶來未來經濟利益、具有完成項目所需的資源且能夠可靠地計量開發期間的支出時，方會予以資本化及遞延入賬。未能符合該等標準的產品開發開支乃於產生時支銷。

遞延開發支出按成本減任何減值損失列賬，並以直線法按相關產品3至5年的商業壽命（由產品投入商業生產之日起計）攤銷。

租賃

貴集團於合約開始時評估合約是否為一項租賃或包含一項租賃。倘合約在一段時間內轉移使用一項獲識別資產的控制權以換取代價，則該合約為一項租賃或包含一項租賃。

貴集團作為承租人

貴集團對所有租賃（惟短期租賃及低價值資產租賃除外）採取單一確認及計量方法。貴集團確認租賃負債以作出租賃付款，而使用權資產指使用相關資產的權利。

(a) 使用權資產

使用權資產於租賃開始日期（即相關資產可供使用當日）予以確認。使用權資產按成本減累計折舊及任何減值損失計量，並就任何租賃負債重新計量作出調整。使用權資產成本包括已確認租賃負債的金額、產生的初始直接成本及於開始日期或之前作出的租賃付款，扣減任何已收租賃優惠。使用權資產於資產的租期及估計可使用年期（以較短者為準）按直線法折舊如下：

租賃土地.....	50年
樓宇	2至20年
機器	2至10年
汽車及其他.....	2至5年

倘於租期結束前租賃資產的擁有權轉讓至 貴集團或成本反映購買選擇權的行使，則折舊根據資產的估計可使用年期計算。

(b) 租賃負債

租賃負債於租賃開始日期以租期內作出的租賃付款現值確認。租賃付款包括固定付款（含實質固定付款）減任何應收租賃優惠、取決於指數或利率的可變租賃付款以及預期根據剩餘價值擔保支付的金額。租賃付款亦包括 貴集團合理地肯定行使的購買選擇權的行使價及倘租期反映 貴集團行使終止租賃選擇權時，有關終止租賃支付的罰款。不依指數或利率而定的可變租賃付款在觸發付款的事件或條件發生期間確認為開支。

於計算租賃付款的現值時，由於租賃內所含利率不易釐定，故 貴集團應用租賃開始日期的增量借款利率計算。於開始日期後，租賃負債的金額將就反映利息累計而作出調增，並就所作出的租賃付款作出調減。此外，倘有任何修改、租期變更、租賃付款變更（例如指數或利率的變更導致未來租賃付款發生變化）或購買相關資產的選擇權評估的變更，則重新計量租賃負債的賬面值。

附錄一

會計師報告

(c) 短期租賃及低價值資產租賃

貴集團將短期租賃確認豁免應用於其短期樓宇及機器租賃（即自租賃開始日期起計租期為12個月或以下，且不包含購買選擇權的租賃）。其亦將低價值資產租賃的確認豁免應用於被認為屬低價值的機器、汽車及其他租賃。

短期租賃及低價值資產租賃的租賃付款在租期內按直線法確認為開支。

投資及其他金融資產

初始確認與計量

於初始確認時，金融資產分類為後續以攤餘成本計量的金融資產、以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產及以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。

初始確認時金融資產分類取決於金融資產的合約現金流量特徵，以及貴集團管理金融資產的業務模式。除並未包含重大融資成份的貿易應收款項或貴集團已應用可行權宜方法不調整重大融資成份影響的貿易應收款項外，貴集團初步按公允價值加上（倘金融資產並非以公允價值計量且其變動計入當期損益）交易成本計量金融資產。不含重大融資成份或貴集團已應用可行權宜方法的貿易應收款項，乃根據下文「收入確認」所載政策，按香港財務報告準則第15號釐定的交易價格計量。

為使金融資產分類為以攤餘成本計量或以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益計量，需要產生純粹為支付本金及未償還本金利息（純粹為支付本金及利息）的現金流量。現金流量並非純粹為支付本金及利息的金融資產，不論其業務模式如何，均以公允價值計量且其變動計入當期損益。

貴集團管理金融資產的業務模式指貴集團如何管理其金融資產以產生現金流量。業務模式釐定現金流量是否因收取合約現金流量、出售金融資產或這兩者兼有。按攤餘成本分類及計量的金融資產於旨在持有金融資產以收取合約現金流量的業務模式中持有，而按以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益分類及計量的金融資產於以持有以收取合約現金流量及以出售為目標的業務模式內持有。並非於上述業務模式內持有的金融資產按以公允價值計量且其變動計入當期損益分類及計量。

需要於一般由法規或市場慣例確定的期間內交付資產的金融資產買賣於買賣當日（即貴集團承諾買賣資產之日）確認。

後續計量

金融資產的後續計量取決於其如下分類：

以攤餘成本計量的金融資產（債務工具）

以攤餘成本計量的金融資產其後以實際利率法計量，並且可能受減值影響。當資產終止確認、修訂或減值時，收益及虧損於損益表確認。

以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產（債務工具）

以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資，利息收入、外匯重估及減值損失或撥回均在損益表內確認，計算方法與以攤餘成本計量的金融資產相同。其餘公允價值變動於其他綜合收益中確認。終止確認時，之前其他綜合收益中累計確認的公允價值變動將會轉回至損益表。

附 錄 一

會 計 師 報 告

指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產(股權投資)

於初始確認時，貴集團可選擇於其股權投資符合香港會計準則第32號金融工具：列報項下的權益定義且並不是為了交易目的持有時，將其股權投資不可撤回地分類指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資。分類乃基於逐項金融工具的基礎確定。

該等金融資產的收益及虧損概不會被重新計入損益表。當確立支付權時，股息於損益表中確認為其他收入，惟當貴集團於作為收回金融資產一部分成本的所得款項中獲益時則除外，於此等情況下，該等收益於其他綜合收益入賬。指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資不受減值評估影響。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產按公允價值於財務狀況表列賬，而公允價值變動淨額於損益表確認。

此類別包括衍生工具及貴集團未不可撤回地選擇將其分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資。股權投資股息亦於取得支付權時於損益表中確認為其他收入。

嵌入混合合約(包括金融負債或非金融主體)中的衍生工具，若其經濟特徵及風險與主體不緊密相關，則應從主體中分離出來，作為單獨的衍生工具進行會計處理；若具有與嵌入式衍生工具相同條款的獨立工具符合衍生工具的定義，則混合合約不是以公允價值計量且其變動計入當期當期損益。嵌入式衍生工具以公允價值計量，公允價值變動計入損益表。僅在合約條款發生變動，從而大幅改變現金流時，才進行重新評估。

嵌入混合合約(包括金融資產主體)的衍生工具不得單獨列賬。金融資產主體連同嵌入式衍生工具須整體分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產。

終止確認金融資產

金融資產(或(如適用)一項金融資產的一部分或一組同類金融資產的一部分)主要在下列情況下將終止確認(即自貴集團合併財務狀況表移除)：

- 收取來自該資產的現金流量的權利已屆滿；或
- 貴集團已轉讓其收取來自該資產的現金流量的權利，或已根據一項「轉付」安排承擔責任，在無重大延誤情況下，將所收取現金流量全數付予第三方；及(a) 貴集團已轉讓該項資產的絕大部分風險及回報；或(b) 貴集團並無轉讓或保留該項資產絕大部分風險及回報，但已轉讓該項資產的控制權。

凡貴集團已轉讓其收取來自該資產的現金流量的權利或作出一項轉付安排，其會評估是否保留資產所有權的風險及回報及保留程度。倘貴集團並無轉讓或保留該項資產的絕大部分風險及回報，亦無轉讓該項資產的控制權，則貴集團會以其持續參與程度為限繼續確認有關轉讓資產。在該情況下，貴集團亦確認相關負債。已轉讓資產及相關負債乃按可反映貴集團所保留權利及責任的基準計量。

以擔保形式對已轉讓資產作出的持續參與，按該資產原賬面值與貴集團可能須償還最高代價兩者的較低者計量。

附錄一

會計師報告

金融資產減值

貴集團對所有不以公允價值計量且其變動計入當期損益的債務工具確認預期信用損失（「預期信用損失」）撥備。預期信用損失基於根據合約到期的合約現金流量與 貴集團預期收取的所有現金流量之間的差額釐定，並以原始實際利率的近似值折現。預期現金流量將包括出售所持抵押品或合約條款包含的其他信用增級的現金流量。

一般方法

預期信用損失分兩個階段確認。就初始確認以來信用風險並無顯著增加的信用風險敞口而言，貴集團會就未來12個月內可能發生的違約事件所導致的信用損失（「12個月預期信用損失」）計提預期信用損失撥備。就初始確認以來信用風險顯著增加的信用風險敞口而言，須就該敞口的剩餘壽命內預期發生的預期信用損失計提信用損失撥備，而不考慮違約的時間（「終身預期信用損失」）。

於各有關期間末，貴集團評估金融工具的信用風險自初始確認以來是否顯著增加。進行評估時，貴集團將就金融工具於報告日發生違約的風險與金融工具於初始確認日發生違約的風險進行比較，並考慮毋須付出過多成本或努力而可獲得的合理且有依據資料（包括歷史及前瞻性資料）。

倘合約付款逾期90天，則 貴集團認為金融資產違約。然而，在若干情況下，當內部或外部信息表明 貴集團在考慮其所持任何增信措施前不大可能全數收取未償還合約金額時，貴集團亦可能視金融資產已出現違約。

貴集團以前瞻性的基準評估預期信用損失，而應用的減值方法則取決於信用風險是否已顯著增加。

當並無合理預期能收回合約現金流量時，金融資產予以核銷。

以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的債務投資及以攤餘成本計量的金融資產均根據一般方法進行減值處理，且於以下階段就預期信用損失計量予以分類，惟採用下文所述簡化方法計量的貿易應收款項及合約資產除外。

第1階段	—	信用風險自初始確認起並未顯著增加的金融資產，其減值撥備金額計量為等於12個月預期信用損失的金額
第2階段	—	信用風險自初始確認起已顯著增加但並未發生信用減值的金融工具，其損失撥備金額計量為等於終身預期信用損失的金額
第3階段	—	於報告日已發生信用減值的金融資產（但並非購入或起始時就已信用減值），其信用損失撥備計量為等於終身預期信用損失的金額

簡化方法

就並無重大融資成分或 貴集團就其應用不調整重大融資成份影響的實際可行權宜方法的貿易應收款項及合約資產而言，貴集團採用簡化方法計算預期信用損失。在簡化方法下，貴集團不追蹤信用風險變動，而是於各報告日根據終身預期信用損失確認減值撥備。貴集團已根據歷史信用損失經驗建立撥備矩陣，並根據債務人和經濟環境特有的前瞻性因素調整。

附 錄 一

會 計 師 報 告

金融負債

初始確認及計量

金融負債於初始確認時分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融負債、貸款及借款、應付款項。

所有金融負債初始按公允價值確認，而存在貸款以及借款及應付款項，則扣除直接應佔交易成本。

貴集團的金融負債包括貿易應付款項及應付票據、其他應付款項及應計費用、衍生金融工具、計息銀行貸款及其他借款以及應付債券。

後續計量

金融負債按其分類之隨後計量如下：

按攤餘成本計量的金融負債（貿易應付款項及應付票據、其他應付款項及應計費用、計息銀行貸款及其他借款以及應付債券）

於初始確認後，貿易應付款項及應付票據、其他應付款項及應計費用、計息銀行貸款及其他借款以及應付債券隨後使用實際利率法按攤餘成本計量，除非折現影響微不足道，在該情況下則按成本列賬。當負債終止確認及按實際利率法進行攤銷確認時，損益在損益表內確認。

攤餘成本在計算時考慮收購時的任何折讓或溢價及作為實際利率組成部分的費用或成本。實際利率攤銷計入損益表的財務費用內。

金融擔保合約

貴集團發行的金融擔保合約為要求作出付款以償付持有人因特定債務人未按照債務工具的條款於到期時償還款項而蒙受的損失的合約。金融擔保合約初步按其公允價值確認為負債，並根據直接由擔保產生的交易成本進行調整。初始確認後，貴集團以下列較高者計量金融擔保合約：(i)根據「金融資產減值」所載政策釐定的預期信用損失撥備；及(ii)初始確認的金額減（如適用）累計確認的收入金額。

終止確認金融負債

當金融負債項下責任已解除、取消或期滿，即會終止確認金融負債。

如一項現有金融負債被來自同一貸款方且條款大不相同的另一項金融負債所取代，或現有負債的條款被大幅修改，則該項置換或修改視作終止確認原有負債及確認新負債處理，而兩者的賬面值差額於損益表確認。

抵銷金融工具

金融資產及金融負債當有法定可執行權利抵銷已確認金額及有意按淨額結算或同時變現資產及結付負債時抵銷，並於財務狀況表內淨額列報。

附 錄 一

會 計 師 報 告

衍生金融工具

初始確認及後續計量

貴集團使用衍生金融工具（如遠期貨幣合約及利率掉期）來分別對沖其外匯風險及利率風險。該等衍生金融工具初始按訂立衍生合約之日的公允價值確認，其後按公允價值重新計量。當公允價值為正數，衍生工具以資產列賬；當公允價值為負數，則以負債列賬。

衍生工具公允價值變動所產生的任何收益或虧損，直接列入損益表。

存貨

存貨按成本與可變現淨值兩者中的較低者列賬。

使每件產品達致其當前位置及狀態所產生的成本包括直接材料、直接人工及適當比例的間接費用，並按以下方式入賬：

原材料 按加權平均基準計算之採購成本

製成品及在製品 . . . 直接材料、直接人工以及基於正常營運能力按比例分攤製造間接費用，惟借款成本除外

可變現淨值按估計售價減完成及出售將產生任何估計成本計算。

現金及現金等價物

財務狀況表的現金及現金等價物包括現金及銀行存款，以及隨時可轉為已知金額現金、價值變動風險不大、為滿足短期資金需求而持有的期限一般在三個月內到期的短期高流動性存款。

就合併現金流量表而言，現金及現金等價物包括現金及銀行存款，以及上文界定的短期存款，減去須按要求償還及構成 貴集團現金管理不可分割部分的銀行透支。

撥備

倘因過往事件須承擔現時責任（法定或推定責任），而履行該責任可能導致日後產生經濟利益的資源流出，且該責任所涉金額能夠可靠估計，則確認撥備。

當 貴集團預期部分或全部撥備將得到償還時，有關償還額將被確認為一項單獨資產，但僅當償還額幾乎能確定時方予以確認。與撥備有關的開支於扣除任何償還額後在損益表中呈列。

貴集團就乘用車、汽車組件及零部件的銷售提供保修。貴集團提供的此等保證類保修的撥備初始根據銷量以及過去的維修及退貨水平經驗確認。貴集團將對該估計持續檢查，並在適當時進行修訂。

所得稅

所得稅包括即期和遞延稅項。與損益外確認項目有關的所得稅於損益外確認，無論是在其他綜合收益中還是在權益中確認。

附 錄 一

會 計 師 報 告

即期稅項資產及負債乃根據於各有關期間末已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅法），並考慮 貴集團經營所在國家的現行詮釋及慣例，按預期自稅務機關退回或付予稅務機關的金額計算。

遞延稅項採用負債法就於各有關期間末資產及負債的稅基與其作財務報告用途的賬面值之間的所有暫時性差異計提撥備。

遞延稅項負債就所有應課稅暫時性差異予以確認，惟以下情況除外：

- 遞延稅項負債產生自非企業合併的交易中商譽或資產或負債的初始確認，且於交易時既不影響會計利潤也不影響應課稅利潤或虧損並且不會產生同等的應課稅及可抵扣暫時性差異；及
- 就有關於附屬公司、聯營企業及合營企業的投資的應課稅暫時差額而言，倘撥回暫時差額的時間可受控制，並且在可預見未來很可能不會撥回。

遞延稅項資產就所有可抵扣暫時性差異、未動用稅項抵免及任何未動用稅項虧損的結轉予以確認。遞延稅項資產在可抵扣暫時性差異以及未動用稅項抵免及未動用稅項虧損的結轉可用於抵扣應課稅利潤的情況下確認，惟以下情況除外：

- 與可抵扣暫時性差異相關的遞延稅項資產產生自非企業合併交易中資產或負債的初始確認，且在交易時既不影響會計利潤也不影響應課稅損益，亦不產生相等的應課稅及可抵扣暫時性差異；及
- 就與於附屬公司、聯營企業及於合營企業投資相關的可抵扣暫時性差異而言，遞延稅項資產僅在暫時性差異在可預見的未來很可能轉回且暫時性差異可用於抵扣應課稅利潤的情況下予以確認。

遞延稅項資產的賬面值於各有關期間末予以檢查，並以不再可能有足夠應課稅利潤以動用全部或部分遞延稅項資產為限作出扣減。未確認的遞延稅項資產於各有關期間末重新評估，並在可能有足夠應課稅利潤以收回全部或部分遞延稅項資產時予以確認。

遞延稅項資產及負債乃根據於各有關期間末已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅法）按變現資產或償還負債期間的預期適用稅率計量。

倘及僅倘 貴集團有合法可執行權利將即期稅項資產與即期稅項負債抵銷，且遞延稅項資產及遞延稅項負債與同一稅務機關對同一應課稅實體或不同應課稅實體徵收的所得稅相關，而該等不同的應課稅實體於各未來期間預期有大額遞延稅項負債或資產將予結算或收回時，擬按淨額基準結算即期稅務負債及資產或同時變現資產及結算負債，則遞延稅項資產與遞延稅項負債可予抵銷。

政府補助

政府補助於能合理確定可收到有關補助並符合其所有附帶條件的情況下，按公允價值確認。倘有補助與開支項目有關，則其於擬補償的成本支銷期間有系統地確認為收入。

倘補助與資產有關，則其公允價值計入遞延收入賬戶，並在有關資產的預期可使用年期限內以每年等額分期撥至損益表。

附錄一

會計師報告

收入確認

客戶合約收入

客戶合約收入於貨品或服務的控制權轉移至客戶時確認，其金額反映貴集團預期就交換該等貨品或服務有權獲得的代價。

當合約中的代價包括可變金額時，代價金額估計為貴集團就向客戶轉移貨品或服務而有權獲得的金額。可變代價於合約開始時估計並受到約束，直至已確認累計收入金額極有可能不會於與可變代價相關的不確定因素其後得到解決時出現重大收入撥回。

倘合約中包含融資部分，而該融資部分為客戶提供超過一年的貨物或服務轉移的重大融資利益，收入按應收款項的現值計量，並使用折現率貼現，該折現率將反映在貴集團與客戶在合約開始時的單獨融資交易中。倘合約中包含為貴集團提供超過一年的重大融資利益的融資部分，則根據該合約確認的收入包括按實際利率法計算的合約負債所產生的利息開支。就客戶付款與轉移承諾貨物或服務之間的期限為一年或以下的合約而言，交易價格不會使用香港財務報告準則第15號的實際權宜方法就重大融資成分的影響作出調整。

(a) 銷售貨物

貴集團生產及銷售一系列乘用車、汽車組件及零部件。銷售收入於貨物控制權轉移給客戶，且不存在可能影響客戶接受貨物的未履行義務時確認。

貴集團向若干客戶銷售乘用車、汽車組件及零部件時會提供銷售回扣及折扣，相關收入根據合約代價扣除估計銷售回扣及折扣金額後確認。

乘用車銷售經常有批量返利。為了估計預期未來的返利對應的可變代價，貴集團對於設有單一批量閾值的合同採用最可能金額法，對於設有多於一個批量閾值的合同採用預期價值法。選擇預測可變代價的最佳方法時，主要取決於合約包含的批量閾值數量。已引用有關限制可變代價估計的規定及已確認預期未來返利的退款負債。

(b) 提供服務

貴集團提供的服務包括汽車維修及保養服務、延長保修服務、技術開發服務等。貴集團提供的服務，在滿足下列條件之一的，屬於在某一時間段內履行的履約義務，貴集團按照履約進度，在一段時間內確認收入：(1)客戶在貴集團履約的同時即取得並消耗貴集團履約所帶來的經濟利益；(2)客戶能夠控制貴集團履約過程中在建的商品；(3)貴集團履約程中所產出的商品具有不可替代用途，且貴集團在整個合同期間內有權就累計至今已完成的履約部分收取款項。否則，貴集團在客戶取得相關服務控制權的時點確認收入。

其他收入

利息收入採用實際利率法按應計基準確認，而實際利率為在金融工具的預期年期內或在短期內（如用）將估計未來現金收入實際貼現為金融資產賬面淨值的利率。

附錄一

會計師報告

股息收入於股東收取款項的權利獲確立，股息相關的經濟利益將很有可能流入貴集團，及股息金額能可靠地計量後確認。

合約資產

倘貴集團在有權無條件根據合約條款收取代價前向客戶轉讓貨品或服務，則就附條件的已賺代價確認合約資產。合約資產須進行減值評估，詳情載於金融資產減值會計政策。當收取代價的權利成為無條件時，其將重新分類至貿易應收款項。

合約負債

於在貴集團轉移相關商品或服務前收到客戶付款或付款到期（以較早者為準）時確認合約負債。合約負債在貴集團履約（即向客戶轉移相關商品或服務的控制）時確認收入。

股份支付

貴公司設立若干以權益結算的股份支付計劃（「計劃」）。貴集團僱員（包括董事）按股份支付的形式收取酬金，而僱員提供服務以換取權益工具（「以權益結算的交易」）。與僱員進行權益結算交易的成本，乃參考授出當日的公允價值計量。公允價值由外部估值師使用布萊克舒爾斯模式釐定，進一步詳情載於歷史財務資料附註37。

權益結算交易成本連同權益相應增幅於表現及／或服務條件達成期間確認為員工福利開支。於歸屬日前各報告期末確認的權益結算交易的累計開支，反映已屆滿歸屬期為限的開支及貴集團對最終歸屬權益工具數目的最佳估計。各期間於損益扣除或計入項目，指於該期初與期末時所確認累計開支的變動。

於確定獎勵的授出日期公允價值時不計及服務及非市場表現條件，但作貴集團對最終歸屬權益工具數目的最佳估計一部分而對達成條件的可能性進行評估。市場表現條件反映在授出日期公允價值內。獎勵附帶的任何其他條件，但沒有附加服務要求，則被視作非歸屬條件。非歸屬條件在獎勵公允價值中反映並對獎勵即時支銷，除非還存在服及／或表現條件。

由於未能達成非市場表現及／或服務條件而最終尚未歸屬的獎勵不會確認開支。倘獎勵包含市場或非歸屬條件，則交易視為歸屬而不論是否達成市場或非歸條件，惟須達成所有其他表現及／或服務條件。

於修訂權益結算獎勵條款時，倘符合獎勵的原有條款則會確認最少的開支，猶如條款尚未經修訂。此外，任何致令以股份支付公允價值總額增加的修訂，或於其他方面對僱員有利的修訂會按修訂日期所計量確認開支。倘若股本結算獎勵被註銷，應被視為已於註銷日期歸屬，而任何尚未確認的獎勵開支均應立即確認。

其他僱員福利

退休金計劃

貴集團於中國及海外運營的附屬公司的僱員須參與由地方市政府運作的中央退休金計劃。貴集團須按工資成本的若干比例向中央退休金計劃供款。供款於根據中央退休金計劃規則應付時自損益表扣除。

附錄一

會計師報告

借款成本

直接歸屬於收購、建造或生產合資格資產（如需要花費相當長的時間才能達到其預定可使用或可銷售狀態的資產）的借款成本作為該等資產的一部分成本予以資本化。當資產實質上達到其預定可使用或可銷售狀態時，停止對該等借款成本的資本化。所有其他借款成本於產生期間支銷。借款成本包括實體就借入資金而產生的利息和其他成本。

股息

末期股息於股東會上獲股東批准時確認為負債。擬派末期股息於歷史財務資料附註中披露。因貴公司組織章程大綱及細則授權董事宣派中期股息，故中期股息同時獲建議及宣派。因此，中期股息於建議及宣派後隨即確認為負債。

外幣

歷史財務資料以人民幣呈列，該貨幣為貴公司的功能貨幣。貴集團內各實體自行決定其功能貨幣，列於各實體的財務報表的項目均以功能貨幣計量。貴集團內各實體錄得的外幣交易初步按其各自的功能貨幣於交易日期適用的匯率列賬。以外幣計值的貨幣資產及負債按功能貨幣於各有關期間末的適用匯率換算。因貨幣項目的結算或換算而產生的差額於損益表確認。

按外幣歷史成本計量的非貨幣項目按首次交易日期的匯率換算。按外幣公允價值計量的非貨幣項目採用計量公允價值當日的匯率換算。換算以公允價值計量的非貨幣項目產生的收益或虧損的處理方式與確認該項目公允價值變動產生的收益或虧損相符（即公允價值收益或虧損於其他綜合收益或損益確認的項目的換算差額，亦分別於其他綜合收益或損益確認）。

若干海外附屬公司、合營企業及聯營企業的功能貨幣為人民幣以外的貨幣，主要包括盧布。於報告期末，該等實體的資產與負債按報告期末的現有匯率換算為人民幣，其損益表則按與交易當日的匯率近似的匯率換算為人民幣。

因此而產生的匯兌差額於其他綜合收益內確認並於匯兌波動儲備內累計，除非有關差額來自於非控股權益。出售海外業務時，儲備內與該特定海外業務有關的累計金額會於損益確認。

因收購海外業務而產生的任何商譽及收購時所產生的對資產及負債賬面值的任何公允價值調整，均被視為海外業務的資產及負債，並按期末匯率換算。

3. 重大會計判斷及估計

編製貴集團的歷史財務資料時，需管理層對影響收益、開支、資產及負債的呈報金額與相關披露以及披露或有負債的事宜作出判斷、估計及假設。該等假設及估計的不確定因素可能導致須對未來受影響的資產或負債的賬面值作出重大調整。

附錄一

會計師報告

判斷

應用 貴集團的會計政策時，除涉及對歷史財務資料已確認金額構成最重大影響的該等估計的會計政策外，管理層已作出以下判斷：

業務模式

金融資產於初始確認時的分類取決於 貴集團管理金融資產的業務模式，在判斷業務模式時， 貴集團考慮包括 貴集團評價的方法和向關鍵管理人員報告金融資產業績的方式、影響金融資產業績的風險及其管理方式以及相關業務管理人員獲得報酬的方式等。在評估是否以收取合約現金流量為目標時， 貴集團需要對金融資產到期日前的出售原因、時間、頻率和代價等進行分析判斷。

貴集團合併未持有多數投票權之實體

儘管 貴集團持有不足50%的投票權，但 貴集團認為 貴集團控制奇瑞新能源汽車股份有限公司及其附屬公司，包括愛咖生態科技有限公司。原因是 貴集團為奇瑞新能源汽車股份有限公司的單一最大股東，持有48.2%的股權。奇瑞新能源汽車股份有限公司餘下51.8%的股權由眾多其他股東廣泛持有，而該等其他股東與 貴公司股東有重大重疊。此外， 貴集團有權委任奇瑞新能源汽車股份有限公司董事會的董事人數中50%以上董事。考慮到 貴公司及奇瑞新能源汽車股份有限公司的股東基礎高度重疊， 貴集團認為其控制奇瑞新能源汽車股份有限公司及其附屬公司。

對聯營企業有重大影響力（ 貴集團於其中持有少於20%的股權）

貴集團在若干聯營企業的股權低於20%。考慮到 貴集團有權委任並已委任彼等聯營企業董事會的董事，並參與了彼等聯營企業的決策過程。 貴集團認為其對該等聯營企業有重大影響，並將其視為聯營企業。

政府補貼

政府補助於能合理確定可收到有關補助並符合其所有附帶條件的情況下，按公允價值確認。在評估是否會滿足所有附帶條件時， 貴集團會考慮所有相關因素及現有資料，並做出判斷。

估計的不確定性

於各有關期間末為未來作出的重大假設及其他估計不確定性的主要來源闡述如下，該等假設及不確定性來源具有重大風險可導致下一財政年度的資產及負債賬面值出現重大調整。

預期信用損失撥備

貴集團通過違約風險及預期信貸虧損率計算預期信用損失。於釐定預期信用損失率時， 貴集團使用內部歷史信用減值經驗等信息。並根據當前情況及前瞻性信息調整歷史資料。於考慮前瞻性信息時， 貴集團使用的指標包括經濟下滑風險、外部市場環境、技術環境及客戶情況變化。 貴集團定期監察及審閱與計算預期信用損失有關的假設。

附錄一

會計師報告

非金融資產減值(商譽除外)

貴集團在有關期間末，對所有非金融資產(包括使用權資產)進行減值跡象的評估。當出現資產賬面價值可能無法收回的跡象時，會對其他非金融資產進行減值測試。當資產或現金產生單元的賬面價值超過其可回收金額時，即存在減值。可回收金額是指資產的公允價值減去處置成本和使用價值中的較高者。公允價值減去處置成本的計算，基於類似資產在公平交易中的綁定銷售交易可用數據或可觀察到的市場價格減去資產處置的增量成本。進行使用價值計算時，管理層必須估算資產或現金產生單元預期的未來現金流量，並選擇合適的折現率，以計算這些現金流量的現值。

租賃－估計增量借款利率

貴集團無法輕易釐定租賃內所隱含的利率，因此，使用增量借款利率(「增量借款利率」)計量租賃負債。增量借款利率為貴集團於類似經濟環境中為取得與使用權資產價值相近的資產，而以類似抵押品與類似期間借入所需資金應支付的利率。因此，增量借款利率反映了貴集團「應支付」的利率，當無可觀察的利率時(如就並無訂立融資交易的附屬公司而言)或當須對利率進行調整以反映租賃的條款及條件時，則須作出利率估計。當可觀察輸入數據可用時，貴集團使用可觀察輸入數據(如市場利率)估算增量借款利率並須作出若干實體特定的估計(如附屬公司的獨立信貸評級)。

遞延稅項資產

未動用稅項虧損及可抵扣暫時性差異應確認為遞延稅項資產，惟限於有可能動用該虧損及可扣減暫時差額以供抵銷將會錄得的應課稅利潤。釐定可確認的遞延稅項資產金額要求管理層按可能發生的時間及未來應課稅利潤的金額連同未來課稅規劃策略作出重大判斷。進一步詳情載於歷史財務資料附註33。

開發成本

開發成本按照歷史財務資料附註2.3所載有關研發成本的會計政策進行資本化。釐定資本化的數額需管理層對資產未來產生的現金流量、適用的折現率及預計收益期等作出假設。

保修撥備

貴集團對所售乘用車提供保修的撥備根據銷量、以往維修及更換成本等方面經驗確認。估計單位保修成本未必與未來的實際保修成本一致。貴集團至少每年對單位保修成本進行重新評估，並於適當的時候對單位保修成本進行修訂。

存貨減值

存貨於各報告期末按成本與可變現淨值兩者中的較低者呈列。可變現淨值為當前營業過程中的估計售價減適用成本、銷售開支及稅費。貴集團管理層對可變現淨值及相應的存貨減值做出最佳估計，而減值評估仍可能因市場條件的變化而發生重大變化。

銷售返利的可變代價

貴集團估計，可變代價應包含在有返利的乘用車銷售交易價格中。

附 錄 一

會 計 師 報 告

管理層評估預期返利的依據主要包括客戶的歷史返利權益、迄今為止的累計採購量、迄今為止的累計零售量等因素。與歷史模式及客戶享有的返利相比，任何重大經驗變化都會影響 貴集團估計的預期返利。

貴集團每季度更新對預期返利的評估，並相應調整退款負債。預期返利的估算對情況的變化很敏感， 貴集團過去在返利待遇方面的經驗可能無法代表客戶未來的實際返利收益。

4. 經營分部資料

於有關期間， 貴集團主要於中國及海外從事生產及銷售乘用車及汽車組件及零部件。 貴公司執行董事將業務的經營業績視為一個經營分部進行審閱，以作出策略性決策及資源分配。因此， 貴集團認為只有一個分部用於作出策略性決策。

下表載列 貴集團按客戶所在地劃分的合併總收入：

地區資料

(a) 來自外部客戶的收入

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
中國（包括中國香港、 中國澳門及中國台灣地區）.....	62,231	86,145	169,000	34,534	41,934
其他國家／地區.....	30,387	77,060	100,897	20,376	26,289
總收入	<u>92,618</u>	<u>163,205</u>	<u>269,897</u>	<u>54,910</u>	<u>68,223</u>

上述收入資料乃基於客戶所在地作出。

(b) 非流動資產

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
中國（包括中國香港、中國澳門及 中國台灣地區）.....	26,807	42,231	45,142	46,918
其他國家／地區.....	34	126	637	600
非流動資產總值	<u>26,841</u>	<u>42,357</u>	<u>45,779</u>	<u>47,518</u>

上述非流動資產資料乃根據資產所在地點作出，且不包括金融工具及遞延稅項資產。

附 錄 一

會 計 師 報 告

有關主要客戶的資料

於各有關期間及截至2024年3月31日止三個月，其收入佔 貴集團總收入超過10%的外部客戶如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
客戶A.....	*	*	*	*	7,285
* 少於 貴集團收入的10%					

5. 收入、其他收入及收益

收入分析如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
客戶合約收入.....	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223

客戶合約收入

(a) 收入資料細分

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
商品或服務類型					
乘用車	82,511	151,228	246,822	50,547	61,639
汽車組件及零部件	8,675	8,904	15,864	2,936	5,743
其他	1,432	3,073	7,211	1,427	841
總計	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223
收入確認時間					
於某一時點確認的收入 ...	92,518	163,081	269,676	54,862	68,152
隨時間確認的收入	100	124	221	48	71
總計	92,618	163,205	269,897	54,910	68,223

附錄一

會計師報告

下表列示於各報告期間確認並計入各報告期初的合約負債的收入金額：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
銷售商品或服務	5,206	8,030	18,589	13,332	13,521

(b) 履約責任

有關 貴集團履約責任之資料概述如下：

銷售乘用車、汽車組件及零部件

貴集團主要製造及銷售一系列乘用車、汽車組件及零部件予客戶。銷售收入於商品控制權轉移至客戶，且並無可能影響客戶驗收貨物的未履約責任時確認。客戶通常需要提前付款，惟若干長期大批量購買及信譽良好的客戶除外，該部分客戶的付款通常自交付起30日至180日內到期。

履約義務通常於不足一年的時間內履行，且 貴集團已選擇實際權宜方法，毋須披露餘下履約義務。

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
其他收入					
銀行利息收入	806	1,117	960	250	214
增值稅加計抵減	2	205	762	20	148
研發補貼	510	514	765	136	150
其他補貼	364	704	1,092	473	155
投資收益	817	1,243	1,085	(6)	198
其他	431	815	1,407	236	253
其他收入小計	2,930	4,598	6,071	1,109	1,118
收益／(虧損)					
處置物業、廠房及設備項目 的收益	96	13	59	7	23
衍生金融工具的公允價值 收益／(虧損) 淨額	230	(265)	52	16	—
以公允價值計量且其變動 計入當期損益的金融資產 的公允價值收益	62	27	69	42	72
匯兌收益／(虧損) 淨額	504	(141)	—	—	2,439
收益／(虧損) 小計	892	(366)	180	65	2,534
其他收入及收益總額	3,822	4,232	6,251	1,174	3,652

附錄一

會計師報告

6. 除稅前利潤

貴集團的除稅前利潤乃經扣除或計入以下項目後得出：

	附註	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
已售存貨成本*		79,041	135,515	231,316	46,044	59,077
物業、廠房及設備折舊	13	1,601	1,929	2,864	320	654
其他無形資產攤銷	15	284	429	672	128	176
使用權資產折舊	14(a)	119	123	313	72	78
研發成本*		3,646	6,664	9,243	2,224	2,272
不計入租賃負債計量之						
租賃付款	14(c)	76	108	151	32	43
核數師酬金		2	2	12	—	1
[編纂]		[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
僱員福利開支（不包括						
董事及監事酬金）						
工資及薪金		4,488	7,900	9,665	2,418	3,016
退休金計劃		266	469	652	163	230
股份薪酬		—	—	1,988	1,627	124
金融及合約資產減值淨額：						
貿易應收款項減值／						
（減值撥備撥回）淨額	22	173	85	15	(233)	10
合約資產減值撥備撥回淨額	24	(14)	(38)	(24)	(1)	—
計入預付款項、其他						
應收款項及其他資產的						
金融資產減值／						
（減值撥備撥回）淨額	19	525	(270)	(249)	(190)	(23)
撇減存貨至可變現淨值		61	431	982	275	434
保修撥備淨額	35	2,858	5,213	7,477	1,882	2,046
於聯營企業投資減值**		—	—	336	161	—
物業、廠房及設備項目減值	13	24	139	133	1	3
無形資產減值	15	1	—	—	—	—
外匯收益／（虧損）淨額		504	(141)	(851)	(159)	2,439
以公允價值計量且其變動計						
入其他綜合收益的						
股權投資股息收入***		19	29	32	1	13
議價購買收益****		—	—	8	8	—

附錄一

會計師報告

- * 已售存貨的費用及研發費用包括有關員工費用、減值及攤銷費用的開支，亦已計入上述分別披露的各類型開支的各總額內。
- ** 於聯營企業投資減值計入合併損益表「其他開支」內。
- *** 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資股息收入計入合併損益表「其他收入及收益」內。
- **** 議價購買收益計入合併損益表「其他收入及收益」內。

7. 財務費用

財務費用分析如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
銀行貸款及其他借款的					
利息支出.....	1,243	1,375	1,919	643	787
長期負債利息.....	153	221	290	27	60
租賃負債利息.....	9	21	101	22	25
總計	1,405	1,617	2,310	692	872

8. 董事及監事薪酬

於有關期間，根據上市規則、香港公司條例第383(1)(a)、(b)、(c)及(f)條及公司(披露董事利益的資料)規例第2部披露的董事及監事薪酬如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
				(未經審計)	
袍金	952	924	1,374	231	411
其他酬金：					
薪金、津貼、花紅及實物福利					
(包括退休金計劃供款)*	9,419	10,527	23,172	7,551	6,706
股份薪酬費用	—	—	28,142	4,950	7,311
小計	9,419	10,527	51,314	12,501	14,017
總計	10,371	11,451	52,688	12,732	14,428

- * 貴公司若干執行董事及監事享有與貴集團經營利潤相關的花紅。

附錄一

會計師報告

截至2024年12月31日止年度，根據 貴公司股權激勵計劃，若干董事就彼等向 貴集團提供的服務獲授股份，更多詳情載於歷史財務資料附註37。股份支付的公允價值於授予日期釐定，在歸屬期內確認至損益表中，而計入截至2024年12月31日止年度的歷史財務資料的金額計入上述董事及監事薪酬披露內。

(a) 獨立非執行董事

於有關期間支付予獨立非執行董事的酬金如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
商文江先生	—	—	90	—	45
楊棉之先生	—	—	90	—	45
葉盛基先生	—	—	90	—	45
路風先生	—	—	90	—	45
楊善林先生(iii)	—	—	90	—	—
黎汝雄先生(iv)	—	—	—	—	30
石琴女士(ii)	—	—	90	—	10
總計	—	—	540	—	220

(i) 貴公司所有獨立非執行董事均於2024年3月獲委任。

(ii) 石琴女士於2025年1月辭任 貴公司獨立非執行董事。

(iii) 楊善林先生於2025年6月聲明放棄擔任獨立非執行董事期間的所有津貼。

(iv) 黎汝雄先生於2025年2月獲委任為 貴公司獨立非執行董事。

於有關期間內，並無其他酬金應支付予獨立非執行董事。

(b) 執行董事、非執行董事及監事

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股份薪酬費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2022年12月31日止年度				
執行董事：				
尹同躍先生.....	—	4,644	—	4,644
非執行董事：				
夏峰先生(i).....	40	—	—	40
于志軍先生(ii).....	40	—	—	40
李斌先生(iv).....	80	—	—	80
邢暉先生(v).....	120	—	—	120
王津華先生(xiv).....	80	—	—	80
王來勝先生(vi).....	80	—	—	80

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股份薪酬費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
王召遠先生(vii)	120	—	—	120
黃林沐先生(viii)	80	—	—	80
胡敬源先生(ix)	40	—	—	40
崔明壽先生(iii)	40	—	—	40
黃祖超先生(x)	120	—	—	120
鮑思語先生(xi)	—	—	—	—
小計	840	—	—	840
監事：				
伍運飛先生	84	—	—	84
張勁松先生(xii)	—	1,732	—	1,732
洪高明先生(xiii)	—	3,043	—	3,043
李慶香女士(xv)	28	—	—	28
小計	112	4,775	—	4,887
總計	952	9,419	—	10,371

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股份薪酬費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2023年12月31日止年度				
執行董事：				
尹同躍先生	—	5,852	—	5,852
非執行董事：				
李斌先生(iv)	45	—	—	45
易磊先生(xvi)	75	—	—	75
邢暉先生(v)	120	—	—	120
王津華先生(xiv)	120	—	—	120
王來勝先生(vi)	120	—	—	120
王召遠先生(vii)	60	—	—	60
王朝暉先生(xvii)	60	—	—	60
胡敬源先生(ix)	120	—	—	120
黃祖超先生(x)	60	—	—	60
劉翎女士(xviii)	60	—	—	60
鮑思語先生(xi)	—	—	—	—
小計	840	—	—	840
監事：				
伍運飛先生	84	—	—	84
張勁松先生(xii)	—	1,816	—	1,816
洪高明先生(xiii)	—	2,859	—	2,859
小計	84	4,675	—	4,759
總計	924	10,527	—	11,451

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股份薪酬費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2024年12月31日止年度				
執行董事：				
尹同躍先生.....	—	7,000	—	7,000
張國忠先生(xix).....	—	8,590	26,470	35,060
小計	—	15,590	26,470	42,060
非執行董事：				
王來春女士(xx).....	90	—	—	90
易磊先生(xvi).....	30	—	—	30
邢暉先生(v).....	120	—	—	120
王津華先生(xiv).....	120	—	—	120
王來勝先生(vi).....	30	—	—	30
王朝暉先生(xvii).....	120	—	—	120
胡敬源先生(ix).....	120	—	—	120
李晶女士(xx).....	90	—	—	90
劉翎女士(xviii).....	30	—	—	30
鮑思語先生(xi).....	—	—	—	—
小計	750	—	—	750
監事：				
伍運飛先生.....	84	—	—	84
徐暉先生(xxii).....	—	—	—	—
蔡長鋒先生(xxi).....	—	2,529	308	2,837
張勁松先生(xii).....	—	856	615	1,471
洪高明先生(xiii).....	—	4,197	749	4,946
小計	84	7,582	1,672	9,338
總計	834	23,172	28,142	52,148

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股權激勵費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2024年3月31日止三個月 (未經審計)				
執行董事：				
尹同躍先生.....	—	1,750	—	1,750
張國忠先生(xix).....	—	3,699	4,813	8,512
小計	—	5,449	4,813	10,262
非執行董事：				
易磊先生(xvi).....	30	—	—	30
邢暉先生(v).....	30	—	—	30
王津華先生(xiv).....	30	—	—	30
王來勝先生(vi).....	30	—	—	30
王朝暉先生(xvii).....	30	—	—	30
胡敬源先生(ix).....	30	—	—	30
劉翎女士(xviii).....	30	—	—	30
鮑思語先生(xi).....	—	—	—	—
小計	210	—	—	210

附錄一

會計師報告

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股權激勵費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
監事：				
伍運飛先生.....	21	—	—	21
張勁松先生(xii)	—	214	62	276
洪高明先生(xiii)	—	1,888	75	1,963
小計	21	2,102	137	2,260
總計	231	7,551	4,950	12,732

	袍金	薪金、津貼、 花紅及實物福利 (包括退休金 計劃供款)	股權激勵費用	薪酬總額
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元

截至2025年3月31日止三個月

執行董事：				
尹同躍先生.....	—	1,295	—	1,295
張國忠先生(xix)	—	4,936	7,219	12,155
小計	—	6,231	7,219	13,450

非執行董事：				
王來春女士(xx).....	30	—	—	30
尹祥領先生(xxiii)	15	—	—	15
李晶女士(xx)	30	—	—	30
邢暉先生(v)	10	—	—	10
王津華先生(xiv)	30	—	—	30
王孝偉先生(xxiv)	15	—	—	15
王朝暉先生(xvii).....	10	—	—	10
胡敬源先生(ix)	30	—	—	30
鮑思語先生(xi)	—	—	—	—
小計	170	—	—	170

監事：				
伍運飛先生.....	21	—	—	21
徐暉先生(xxii)	—	—	—	—
蔡長鋒先生(xxi)	—	475	92	567
小計	21	475	92	588
總計	191	6,706	7,311	14,208

- (i) 夏峰先生於2019年12月獲蕪湖市投資控股集團有限公司(「蕪湖投資控股」，對 貴集團有重大影響力的股東)委任為 貴公司非執行董事並於2022年4月辭任。夏先生應享有的董事津貼已支付給蕪湖投資控股。

附錄一

會計師報告

- (ii) 于志軍先生於2021年6月獲青島五道口新能源汽車產業基金企業（有限合夥）（「青島五道口」）委任為 貴公司非執行董事並於2022年4月辭任。于先生應享有的董事津貼已支付予青島五道口。
- (iii) 崔明壽先生於2021年6月獲青島投資控股道口委任為 貴公司非執行董事並於2022年4月辭任。崔先生應享有的董事津貼已支付予青島五道口。
- (iv) 李斌先生於2022年4月獲對 貴集團有重大影響力的股東立訊有限公司委任為 貴公司非執行董事，並於2023年5月辭任。
- (v) 邢暉先生於2021年11月獲蕪湖投資控股委任為 貴公司非執行董事，並於2025年1月辭任。邢先生應享有的董事津貼應付予蕪湖投資控股。
- (vi) 王來勝先生於2022年5月獲立訊有限公司委任為 貴公司非執行董事，並於2024年5月辭任。
- (vii) 王召遠先生於2021年6月獲安徽省信用融資擔保集團有限公司（「安徽信用擔保」）委任為 貴公司非執行董事，並於2023年6月辭任。王先生應享有的董事津貼已支付予安徽擔保。
- (viii) 黃林沐先生於2021年6月獲安徽省投資集團控股有限公司（「安徽投資控股」）委任為 貴公司非執行董事，並於2022年9月辭任。黃先生應享有的董事津貼已支付予安徽投資控股。
- (ix) 胡敬源先生於2022年9月獲安徽投資控股委任為 貴公司非執行董事。胡先生應享有的董事津貼已支付予安徽投資控股。
- (x) 黃祖超先生於2019年12月至2022年4月期間獲青島五道口委任為 貴公司非執行董事，2022年4月至2023年5月，獲青島鑫誠海順新能源汽車合夥企業（有限合夥）（「青島鑫誠」）委任為 貴公司非執行董事，並於2023年5月辭任。黃先生應享有的董事津貼已支付予山東省鑫誠恒業集團有限公司。
- (xi) 鮑思語先生於2021年6月獲委任為 貴公司非執行董事，彼為奇瑞控股集團有限公司的僱員，於有關期間並無享有董事津貼。
- (xii) 張勁松先生於2021年12月獲委任為 貴公司監事，並於2024年3月辭任。
- (xiii) 洪高明先生於2022年4月獲委任為 貴公司監事，並於2024年3月辭任。
- (xiv) 王津華先生於2022年4月獲蕪湖投資控股委任為 貴公司非執行董事。王先生應享有的董事津貼已支付予蕪湖投資控股。
- (xv) 李慶香女士於2021年6月獲青島五道口委任為 貴公司監事並於2022年4月辭任。李女士應享有的董事津貼已支付予青島五道口。
- (xvi) 易磊先生於2023年5月獲立訊有限公司委任為 貴公司非執行董事並於2024年3月辭任。

附錄一

會計師報告

- (xvii) 王朝暉先生於2023年7月獲安徽信用擔保委任為 貴公司非執行董事，並於2025年1月辭任。王先生應享有的董事津貼應付予安徽擔保。
- (xviii) 劉翎女士於2023年5月獲蕪湖金斯曼企業管理合夥企業（有限合夥）（「蕪湖金斯曼」）委任為 貴公司非執行董事，並於2024年3月辭任。劉女士應享有的董事津貼已支付予蕪湖金斯曼。
- (xix) 張國忠先生於2024年3月獲委任為 貴公司執行董事。
- (xx) 李晶女士及王來春女士於2024年3月均獲立訊有限公司委任為 貴公司非執行董事。
- (xxi) 蔡長鋒先生於2024年3月獲委任為 貴公司監事。
- (xxii) 徐暉先生於2024年3月獲委任為 貴公司監事，彼為奇瑞控股集團有限公司之僱員，於截至2024年12月31日止年度並無享有董事津貼。
- (xxiii) 尹祥領先生於2025年2月獲安徽信用擔保委任為 貴公司非執行董事。尹先生應享有的董事津貼應付予安徽信用擔保。
- (xxiv) 王孝偉先生於2025年2月獲蕪湖投資控股委任為 貴公司非執行董事。王先生應享有的董事津貼應付予蕪湖投資控股。

於有關期間，除楊善林先生外，概無任何有關董事或監事放棄或同意放棄任何薪酬的安排。

9. 五名最高薪酬僱員

截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，貴集團五名最高薪酬人士分別包括零名、零名、1名、零名及1名董事。其薪酬詳情載於上文附註8(b)。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，餘下5名、5名、4名、5名及4名並非董事或監事的個人的薪酬詳情如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
				(未經審計)	
薪金、津貼、花紅及實物福利 (包括退休金計劃供款)	56,188	49,406	12,325	2,554	20,813
股份薪酬費用	—	—	116,616	130,587	15,060
總計	<u>56,188</u>	<u>49,406</u>	<u>128,941</u>	<u>133,141</u>	<u>35,873</u>

附錄一

會計師報告

薪酬介乎下列範圍的非董事及非監事的最高薪酬僱員人數如下：

	僱員人數				
	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審計)	
3,950,001 港元至 4,000,000 港元	—	—	—	—	1
7,500,001 港元至 8,000,000 港元	—	2	—	—	—
8,500,001 港元至 9,000,000 港元	1	—	—	—	1
10,000,001 港元至 10,500,000 港元	1	1	—	—	—
11,500,001 港元至 12,000,000 港元	—	1	—	—	1
12,500,001 港元至 13,000,000 港元	2	—	—	—	—
14,500,001 港元至 15,000,000 港元	—	—	—	—	1
17,500,001 港元至 18,000,000 港元	—	1	—	—	—
21,000,001 港元至 21,500,000 港元	1	—	—	—	—
25,000,001 港元至 25,500,000 港元	—	—	—	2	—
27,500,001 港元至 28,000,000 港元	—	—	—	1	—
29,000,001 港元至 29,500,000 港元	—	—	1	—	—
30,000,001 港元至 30,500,000 港元	—	—	—	1	—
31,500,001 港元至 32,000,000 港元	—	—	1	—	—
37,500,001 港元至 38,000,000 港元	—	—	—	1	—
39,000,001 港元至 39,500,000 港元	—	—	1	—	—
41,000,001 港元至 41,500,000 港元	—	—	1	—	—
總計	5	5	4	5	4

截至2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，根據 貴公司股權激勵計劃，非董事及非監事最高薪酬僱員就其向 貴集團提供的服務獲授股份，更多詳情載於歷史財務資料附註37的披露內。該等股權激勵的公允價值於授予日釐定，並於歸屬期在損益表內確認，而計入歷史財務資料的金額計入上述非董事及非監事最高薪酬僱員薪酬披露內。

10. 所得稅

中國企業所得稅

根據中國企業所得稅法及相關法規， 貴公司及其附屬公司的企業所得稅根據現行法規、解釋及慣例按年度估計應課稅利潤以25%的法定稅率或15%的優惠稅率計算。

於2020年，奇瑞汽車股份有限公司被認定為「高新技術企業」（「高新技術企業」），因此可於2020年至2022年享受15%的優惠所得稅率。 貴公司於2023年更新其高新技術企業資格，可於2023年至2025年享受15%的優惠所得稅率。

於2021年，奇瑞新能源汽車股份有限公司被認定為高新技術企業，因此可於2021年至2023年享受15%的優惠所得稅率。奇瑞新能源汽車股份有限公司於2024年更新其高新技術企業資格，可於2024年至2026年享受15%的優惠所得稅率。

於2023年，蕪湖埃科泰克動力總成有限公司被認定為高新技術企業，因此可於2023年至2025年享受15%的優惠所得稅率。於2022年期間，蕪湖埃科泰克動力總成有限公司的稅率為25%。

附錄一

會計師報告

其他司法管轄區的企業所得稅

來自其他司法管轄區的利潤所得稅乃根據有關期間估計應課稅利潤按相關司法管轄區的現行稅率（介乎20%至30%）計算。

貴集團的所得稅開支分析如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
即期所得稅.....	1,001	1,909	3,486	736	828
遞延所得稅 (附註33)	(299)	952	(1,208)	(41)	213
總計	702	2,861	2,278	695	1,041

根據 貴公司註冊地中國的法定稅率計算除稅前利潤適用的所得稅開支與根據實際稅率計算的所得稅開支對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
除所得稅前利潤.....	6,508	13,305	16,612	3,171	5,767
按中國法定稅率25%計算的稅項.....	1,627	3,326	4,153	793	1,442
優惠稅率或不同稅率的影響.....	(623)	(1,425)	(1,660)	(228)	(506)
稅率下降對期初遞延稅項的影響.....	—	105	—	—	—
過往期間即期稅項調整	—	—	15	15	(5)
毋須課稅收入.....	(230)	(253)	(331)	(44)	(27)
不可抵扣稅項開支	30	123	439	267	40
研發成本加計扣除的影響.....	(621)	(1,093)	(1,153)	(206)	(315)
動用／確認於過往年度未確認的					
稅項虧損及暫時性差異.....	(27)	(2)	(659)	(174)	(27)
未確認暫時性差異及稅項虧損.....	406	1,979	1,629	320	435
海外子公司股息的					
代扣代繳所得稅	140	101	(155)	(48)	4
按貴集團實際稅率計算的					
稅項支出.....	702	2,861	2,278	695	1,041

於有關期間，應佔聯營企業及合營企業稅項分別為人民幣292百萬元、人民幣309百萬元、人民幣290百萬元、人民幣43百萬元列入合併損益表「應佔合營企業及聯營企業利潤及虧損」。

附錄一

會計師報告

支柱二所得稅

貴集團屬於支柱二模型規則的範圍。貴集團已採用強制豁免確認和披露支柱二所得稅產生的遞延稅項資產和負債，並將在支柱二所得稅發生時計入即期稅項。貴集團運營所在地的某些司法權區已頒佈或實質性頒佈了支柱二立法。該立法對貴集團於2024年1月1日開始的財政年度有效。

貴集團已根據有關貴集團於2024年財政年度及2025年第一季度的財務表現的可得資料評估其潛在風險。因此，其未必完全代表未來情況。根據評估，貴集團預期不會面臨重大支柱二所得稅風險。

11. 股息

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
末期股息	—	1,094	—	—	3,993

貴公司股東週年大會通過向於記錄日期名列股東名冊並有權參與分派的所有股東派發截至2023年12月31日止年度末期股息每股普通股人民幣0.2元(含稅)。

貴公司於2025年股東週年大會宣派及通過向於記錄日期名列股東名冊並有權參與分派的所有股東派發截至2024年11月30日的末期股息每股普通股人民幣0.73元(含稅)。

截至2022年及2024年12月31日止年度，貴公司並無派付或宣派股息。

12. 母公司普通權益持有人應佔每股盈利

每股基本盈利金額乃根據母公司普通權益持有人應佔利潤，及於有關期間及截至2024年3月31日止三個月的普通股加權平均數計算。

貴集團於有關期間及截至2024年3月31日止三個月並無已發行潛在攤薄普通股。

每股基本及攤薄盈利乃根據以下各項計算：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
<u>盈利</u>					
用於計算每股基本及攤薄					
盈利的母公司普通權益					
持有人應佔盈利：.....	6,266	11,953	14,135	2,712	4,650

附 錄 一

會 計 師 報 告

	股 數				
	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	百萬股	百萬股	百萬股	百萬股	百萬股
股份					
用於計算每股基本及攤薄					
盈利的年／期內已發行					
普通股加權平均數	5,436*	5,470	5,470	5,470	5,470

(未經審計)

* 加權平均股數已計及所持庫存股的影響。

13. 物業、廠房及設備

貴集團

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年12月31日							
於2022年1月1日：							
成本	5,377	12,523	480	153	5	1,443	19,981
累計折舊及減值	(1,887)	(8,224)	(403)	(101)	–	(82)	(10,697)
賬面淨值	3,490	4,299	77	52	5	1,361	9,284
於2022年1月1日，扣除累計							
折舊及減值	3,490	4,299	77	52	5	1,361	9,284
添置	5	179	30	33	2	3,871	4,120
收購附屬公司	204	50	2	–	–	29	285
處置	(26)	(112)	(2)	(8)	–	(2)	(150)
出售一間附屬公司	–	(2)	–	–	–	(8)	(10)
折舊	(219)	(1,337)	(28)	(16)	(1)	–	(1,601)
減值	–	(18)	–	(1)	–	(5)	(24)
轉撥	51	1,957	14	10	–	(2,032)	–
匯兌調整	–	1	–	–	–	–	1
於2022年12月31日，扣除累計							
折舊及減值	3,505	5,017	93	70	6	3,214	11,905
於2022年12月31日：							
成本	5,596	13,846	520	168	7	3,301	23,438
累計折舊及減值	(2,091)	(8,829)	(427)	(98)	(1)	(87)	(11,533)
賬面淨值	3,505	5,017	93	70	6	3,214	11,905

附 錄 一

會 計 師 報 告

於2022年12月31日，貴集團賬面淨值合共約人民幣1,036百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司及貴集團各附屬公司名下。

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年12月31日							
於2023年1月1日：							
成本	5,596	13,846	520	168	7	3,301	23,438
累計折舊及減值	(2,091)	(8,829)	(427)	(98)	(1)	(87)	(11,533)
賬面淨值	3,505	5,017	93	70	6	3,214	11,905
於2023年1月1日，扣除累計							
折舊及減值	3,505	5,017	93	70	6	3,214	11,905
添置	1,229	305	212	72	1	7,463	9,282
處置	(4)	(95)	(18)	(10)	–	(22)	(149)
出售附屬公司	–	(1)	–	–	–	–	(1)
折舊	(280)	(1,580)	(44)	(24)	(1)	–	(1,929)
減值	–	(106)	(1)	(1)	–	(31)	(139)
轉撥	455	4,689	27	30	–	(5,201)	–
匯兌調整	–	1	–	(2)	–	–	(1)
於2023年12月31日，扣除							
累計折舊及減值	4,905	8,230	269	135	6	5,423	18,968
於2023年12月31日：							
成本	7,273	18,282	722	246	8	5,532	32,063
累計折舊及減值	(2,368)	(10,052)	(453)	(111)	(2)	(109)	(13,095)
賬面淨值	4,905	8,230	269	135	6	5,423	18,968

於2023年12月31日，貴集團賬面淨值合共約人民幣1,514百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司及貴集團各附屬公司名下。

於2023年12月31日，貴集團若干在建工程合共賬面總淨值約為人民幣303百萬元已抵押以擔保貴集團若干計息銀行借款及銀行授信額度。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	樓宇	永久產權土地	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年12月31日								
於2024年1月1日：								
成本	7,273	–	18,282	722	246	8	5,532	32,063
累計折舊及減值	(2,368)	–	(10,052)	(453)	(111)	(2)	(109)	(13,095)
賬面淨值	4,905	–	8,230	269	135	6	5,423	18,968
於2024年1月1日，扣除累計								
折舊及減值	4,905	–	8,230	269	135	6	5,423	18,968
添置	76	85	1,329	229	85	61	4,819	6,684
收購一間附屬公司	641	–	180	7	1	–	490	1,319
處置	(9)	–	(121)	(13)	(17)	–	(68)	(228)
出售附屬公司	(15)	–	(227)	(24)	–	–	(39)	(305)
折舊	(338)	–	(2,323)	(143)	(46)	(14)	–	(2,864)
減值	–	–	(128)	–	(3)	–	(2)	(133)
轉撥	520	–	6,209	194	49	–	(6,972)	–
匯兌調整	4	6	2	(4)	(6)	–	–	2
於2024年12月31日，扣除累計								
折舊及減值	5,784	91	13,151	515	198	53	3,651	23,443
於2024年12月31日：								
成本	8,456	91	24,910	1,049	330	67	3,724	38,627
累計折舊及減值	(2,672)	–	(11,759)	(534)	(132)	(14)	(73)	(15,184)
賬面淨值	5,784	91	13,151	515	198	53	3,651	23,443

於2024年12月31日，貴集團賬面淨值合共約人民幣2,718百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司及貴集團各附屬公司名下。

於2024年12月31日，貴集團若干樓宇、機械及在建工程合共賬面總淨值分別約為人民幣250百萬元、人民幣183百萬元及人民幣21百萬元均已抵押以擔保貴集團若干計息銀行借款及銀行授信額度。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	樓宇	永久產權土地	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年3月31日								
於2025年1月1日：								
成本	8,456	91	24,910	1,049	330	67	3,724	38,627
累計折舊及減值	(2,672)	–	(11,759)	(534)	(132)	(14)	(73)	(15,184)
賬面淨值	<u>5,784</u>	<u>91</u>	<u>13,151</u>	<u>515</u>	<u>198</u>	<u>53</u>	<u>3,651</u>	<u>23,443</u>
於2025年1月1日，扣除累計								
折舊及減值	5,784	91	13,151	515	198	53	3,651	23,443
添置	973	–	36	13	37	3	943	2,005
處置	(2)	–	(3)	–	(5)	(2)	–	(12)
出售附屬公司	–	–	(39)	(5)	–	–	(4)	(48)
折舊	(79)	–	(516)	(22)	(16)	(21)	–	(654)
減值	–	–	(1)	–	–	–	(2)	(3)
轉撥	155	–	535	3	6	18	(717)	–
匯兌調整	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(1)</u>	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>19</u>
於2025年3月31日，扣除累計折舊及減值	<u>6,831</u>	<u>91</u>	<u>13,162</u>	<u>514</u>	<u>230</u>	<u>51</u>	<u>3,871</u>	<u>24,750</u>
於2025年3月31日：								
成本	9,577	91	25,304	1,062	376	86	3,946	40,442
累計折舊及減值	(2,746)	–	(12,142)	(548)	(146)	(35)	(75)	(15,692)
賬面淨值	<u>6,831</u>	<u>91</u>	<u>13,162</u>	<u>514</u>	<u>230</u>	<u>51</u>	<u>3,871</u>	<u>24,750</u>

於2025年3月31日，貴集團賬面淨值合共約人民幣2,221百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司及貴集團各附屬公司名下。

於2025年3月31日，貴集團賬面淨值合共分別約人民幣274百萬元及人民幣179百萬元的若干樓宇及機器均已抵押以擔保貴集團若干計息銀行借款及銀行授信額度。

附錄一

會計師報告

貴公司

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年12月31日						
於2022年1月1日：						
成本	4,965	8,129	349	94	1,075	14,612
累計折舊及減值	(1,780)	(6,022)	(317)	(78)	(76)	(8,273)
賬面淨值	3,185	2,107	32	16	999	6,339
於2022年1月1日，扣除累計折舊及減值	3,185	2,107	32	16	999	6,339
添置	–	65	6	–	3,018	3,089
處置	(26)	(23)	–	(1)	–	(50)
折舊	(198)	(797)	(8)	(4)	–	(1,007)
減值	–	(2)	–	–	(5)	(7)
轉撥	13	1,499	–	3	(1,515)	–
於2022年12月31日，						
扣除累計折舊及減值	2,974	2,849	30	14	2,497	8,364
於2022年12月31日：						
成本	4,939	9,127	353	82	2,578	17,079
累計折舊及減值	(1,965)	(6,278)	(323)	(68)	(81)	(8,715)
賬面淨值	2,974	2,849	30	14	2,497	8,364

於2022年12月31日，貴公司賬面淨值合共約人民幣1,010百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司名下。

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年12月31日						
於2023年1月1日：						
成本	4,939	9,127	353	82	2,578	17,079
累計折舊及減值	(1,965)	(6,278)	(323)	(68)	(81)	(8,715)
賬面淨值	2,974	2,849	30	14	2,497	8,364
於2023年1月1日，扣除累計折舊及減值	2,974	2,849	30	14	2,497	8,364
添置	1,173	195	85	–	4,527	5,980
處置	(4)	(60)	(14)	–	–	(78)
折舊	(240)	(994)	(11)	(4)	–	(1,249)
減值	–	(13)	(1)	(1)	(25)	(40)
轉撥	340	3,156	–	17	(3,513)	–
於2023年12月31日，						
扣除累計折舊及減值	4,243	5,133	89	26	3,486	12,977
於2023年12月31日：						
成本	6,447	12,084	411	95	3,585	22,622
累計折舊及減值	(2,204)	(6,951)	(322)	(69)	(99)	(9,645)
賬面淨值	4,243	5,133	89	26	3,486	12,977

附 錄 一

會 計 師 報 告

於2023年12月31日，貴公司賬面淨值合共約人民幣1,490百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司名下。

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年12月31日							
於2024年1月1日：							
成本	6,447	12,084	411	95	–	3,585	22,622
累計折舊及減值	(2,204)	(6,951)	(322)	(69)	–	(99)	(9,645)
賬面淨值	<u>4,243</u>	<u>5,133</u>	<u>89</u>	<u>26</u>	<u>–</u>	<u>3,486</u>	<u>12,977</u>
於2024年1月1日，							
扣除累計折舊及減值	4,243	5,133	89	26	–	3,486	12,977
添置	10	447	45	7	21	3,096	3,626
收購捷途業務	39	547	38	–	–	129	753
處置	(1)	(25)	(5)	–	–	(4)	(35)
折舊	(268)	(1,711)	(54)	(10)	(2)	–	(2,045)
減值	–	(12)	–	(3)	–	(2)	(17)
轉撥	<u>143</u>	<u>4,862</u>	<u>97</u>	<u>41</u>	<u>–</u>	<u>(5,143)</u>	<u>–</u>
於2024年12月31日，							
扣除累計折舊及減值	<u>4,166</u>	<u>9,241</u>	<u>210</u>	<u>61</u>	<u>19</u>	<u>1,562</u>	<u>15,259</u>
於2024年12月31日：							
成本	6,639	17,483	560	136	21	1,634	26,473
累計折舊及減值	(2,473)	(8,242)	(350)	(75)	(2)	(72)	(11,214)
賬面淨值	<u>4,166</u>	<u>9,241</u>	<u>210</u>	<u>61</u>	<u>19</u>	<u>1,562</u>	<u>15,259</u>

於2024年12月31日，貴公司賬面淨值合共約人民幣2,085百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司名下。

附 錄 一

會 計 師 報 告

	樓宇	機器及模具	電子設備及其他	汽車	租賃裝修	在建工程	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年3月31日							
於2025年1月1日：							
成本	6,639	17,483	560	136	21	1,634	26,473
累計折舊及減值	(2,473)	(8,242)	(350)	(75)	(2)	(72)	(11,214)
賬面淨值	<u>4,166</u>	<u>9,241</u>	<u>210</u>	<u>61</u>	<u>19</u>	<u>1,562</u>	<u>15,259</u>
於2025年1月1日，扣除累計							
折舊及減值	4,166	9,241	210	61	19	1,562	15,259
添置	967	5	2	–	–	446	1,420
處置	–	(1)	–	–	–	–	(1)
折舊	(58)	(325)	(16)	(3)	(2)	–	(404)
減值	–	–	–	–	–	(2)	(2)
轉撥	20	52	1	1	2	(76)	–
於2025年3月31日，扣除累計折舊及減值...	<u>5,095</u>	<u>8,972</u>	<u>197</u>	<u>59</u>	<u>19</u>	<u>1,930</u>	<u>16,272</u>
於2025年3月31日：							
成本	7,626	17,467	563	134	23	2,004	27,817
累計折舊及減值	(2,531)	(8,495)	(366)	(75)	(4)	(74)	(11,545)
賬面淨值	<u>5,095</u>	<u>8,972</u>	<u>197</u>	<u>59</u>	<u>19</u>	<u>1,930</u>	<u>16,272</u>

於2025年3月31日，貴公司賬面淨值合共約人民幣1,939百萬元的若干樓宇的物業所有權證未登記於貴公司名下。

14. 租賃

貴集團作為承租人

貴集團就用於其業務營運的各樓宇及機器、汽車及其他項目訂有租賃合約。已提前作出一次性付款以自業主獲得租賃土地，租期為50年，根據該等土地租賃的條款，將不會繼續支付任何款項。樓宇的租期通常為2至20年，而機器、汽車及其他的租期通常為2至10年。

附 錄 一

會 計 師 報 告

(a) 使用權資產

貴集團

於有關期間 貴集團使用權資產的賬面值及變動如下：

	租賃土地	樓宇	機器	汽車及其他	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	907	178	35	–	1,120
添置	29	72	–	–	101
收購一間附屬公司	44	–	–	–	44
折舊	(26)	(78)	(15)	–	(119)
提早解除租約	–	(14)	–	–	(14)
處置	(26)	–	–	–	(26)
於2022年12月31日及2023年1月1日	928	158	20	–	1,106
添置	40	383	–	4	427
折舊	(30)	(82)	(10)	(1)	(123)
提早解除租約	–	(1)	–	–	(1)
匯兌調整	–	(4)	–	(1)	(5)
於2023年12月31日及2024年1月1日	938	454	10	2	1,404
添置	57	1,793	125	–	1,975
收購附屬公司	337	22	–	–	359
折舊	(40)	(247)	(25)	(1)	(313)
提早解除租約	–	(28)	–	–	(28)
出售一間附屬公司	(11)	(24)	–	–	(35)
匯兌調整	–	(12)	–	–	(12)
於2024年12月31日及2025年1月1日	1,281	1,958	110	1	3,350
添置	18	6	–	–	24
折舊	(12)	(62)	(4)	–	(78)
提早解除租約	–	(3)	–	–	(3)
出售一間附屬公司	–	(15)	–	–	(15)
匯兌調整	–	14	–	–	14
於2025年3月31日	1,287	1,898	106	1	3,292

於2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團賬面淨值合計分別約為人民幣49百萬元、人民幣47百萬元、人民幣324百萬元及人民幣322百萬元的若干租賃土地的土地使用權證未登記在貴集團各附屬公司名下。

於2023年12月31日、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團總賬面淨值分別約為人民幣89百萬元、人民幣86百萬元及人民幣86百萬元的若干租賃土地已予以抵押作為銀行貸款的抵押品。

附錄一

會計師報告

貴公司

於有關期間，貴公司使用權資產的賬面值及變動如下：

	租賃土地	樓宇	機器	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	774	13	–	787
添置	–	15	–	15
折舊	(21)	(10)	–	(31)
處置	(23)	–	–	(23)
於2022年12月31日及2023年1月1日	730	18	–	748
折舊	(22)	(9)	–	(31)
處置	(63)	–	–	(63)
於2023年12月31日及2024年1月1日	645	9	–	654
添置	–	1,330	111	1,441
收購捷途業務	37	171	–	208
折舊	(21)	(93)	(11)	(125)
於2024年12月31日及2025年1月1日	661	1,417	100	2,178
折舊	(5)	(24)	(3)	(32)
於2025年3月31日	656	1,393	97	2,146

於2022年12月31日、2023年12月31日、2024年12月31日及2025年3月31日，貴公司賬面淨值合計分別約為人民幣49百萬元、人民幣47百萬元、人民幣324百萬元及人民幣322百萬元的若干租賃土地的土地使用權證未登記在貴公司名下。

(b) 租賃負債

於有關期間，租賃負債的賬面值及變動如下：

貴集團

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年／期初賬面值	223	211	521	2,319
新租賃	72	387	1,918	6
因收購附屬公司添置	–	–	22	–
年／期內已確認利息增加	9	21	101	25
付款	(85)	(94)	(199)	(27)
提前解除租約	(8)	(1)	(10)	(3)
出售一間附屬公司	–	–	(23)	(15)
匯兌調整	–	(3)	(11)	(19)
於年／期末的賬面值	211	521	2,319	2,286
分析為：				
流動部分	46	138	366	428
非流動部分	165	383	1,953	1,858

附錄一

會計師報告

上述結餘包括與關聯方的以下結餘：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司**及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	50	172	161	162
聯營企業及其附屬公司	44	46	48	48
瑞創*及其附屬公司	8	5	2	2
蕪湖投資控股及其附屬公司	—	1	—	—
總計	102	224	211	212

與關聯方租賃負債結餘均屬貿易性質。

* 蕪湖瑞創投資股份有限公司(「瑞創」)為 貴公司股東。更多詳情見附註37(a)。

** 奇瑞控股集團有限公司自2025年1月20日完成下沉重組後不再為 貴集團的關聯方。披露上述截至2025年3月31日與奇瑞控股集團有限公司的結餘是為了保持於有關期間披露的一致性。其他附註亦採用相同慣例披露與奇瑞控股集團有限公司的結餘或金額。

貴公司

	截至12月31日止年度			截至3月31日
	2022年	2023年	2024年	止三個月
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	2025年
年／期初賬面值	12	17	9	1,651
新租賃	15	—	1,441	—
收購捷途業務	—	—	157	—
年／期內已確認利息增加	1	1	64	14
付款	(11)	(9)	(20)	(6)
年／期末的賬面值	17	9	1,651	1,659
分析為：				
流動部分	9	4	127	244
非流動部分	8	5	1,524	1,415

附錄一

會計師報告

上述結餘包括與關聯方的以下結餘：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	3	1	161	162
瑞創及其附屬公司	8	5	2	2
總計	11	6	163	164

與關聯方租賃負債結餘均屬貿易性質。

租賃負債的到期分析披露於歷史財務資料附註49。

(c) 於損益確認的租賃相關款項如下：

貴集團

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
租賃負債利息	9	21	101	22	25
使用權資產折舊	119	123	313	72	78
與短期租賃及低價值資產					
租賃相關的開支	76	108	151	32	43
於損益確認的總額	204	252	565	126	146

貴公司

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
租賃負債利息	1	1	64	16	14
使用權資產折舊	31	31	125	19	32
與短期租賃及低價值資產					
租賃相關的開支	30	31	51	13	9
於損益確認的總額	62	63	240	48	55

(d) 租賃的現金流出總額於歷史財務資料附註42(c)中披露。

附錄一

會計師報告

15. 其他無形資產

貴集團

	專利	資本化開發支出	軟件	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
2022年12月31日				
於2022年1月1日：				
成本	1,724	285	616	2,625
累計攤銷	(1,424)	—	(551)	(1,975)
賬面淨值	300	285	65	650
於2022年1月1日，扣除累計攤銷	300	285	65	650
添置	—	482	85	567
一間附屬公司的非控股股東注資	280	—	—	280
轉撥	380	(380)	—	—
攤銷	(204)	—	(80)	(284)
減值	—	—	(1)	(1)
收購一間附屬公司	—	—	3	3
出售一間附屬公司	—	—	(2)	(2)
處置	(17)	—	—	(17)
於2022年12月31日				
扣除累計攤銷及減值	739	387	70	1,196
於2022年12月31日及2023年1月1日：				
成本	2,362	387	702	3,451
累計攤銷及減值	(1,623)	—	(632)	(2,255)
賬面淨值	739	387	70	1,196
2023年12月31日				
於2023年1月1日，				
扣除累計攤銷	739	387	70	1,196
添置	—	185	133	318
轉撥	476	(476)	—	—
攤銷	(338)	—	(91)	(429)
出售一間附屬公司	—	—	(2)	(2)
處置	—	—	(1)	(1)
匯兌調整	—	—	(1)	(1)
於2023年12月31日				
扣除累計攤銷及減值	877	96	108	1,081

附錄一

會計師報告

	專利 人民幣百萬元	資本化開發支出 人民幣百萬元	軟件 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於2023年12月31日及2024年1月1日：				
成本	2,838	96	814	3,748
累計攤銷及減值	(1,961)	—	(706)	(2,667)
賬面淨值	877	96	108	1,081
2024年12月31日				
於2024年1月1日，扣除累計攤銷	877	96	108	1,081
添置	—	1,301	319	1,620
轉撥	765	(765)	—	—
攤銷	(512)	—	(160)	(672)
收購附屬公司	—	—	38	38
出售附屬公司	—	—	(4)	(4)
處置	—	—	(2)	(2)
匯兌調整	—	—	(4)	(4)
於2024年12月31日，扣除累計攤銷 及減值	1,130	632	295	2,057
於2024年12月31日：				
成本	3,603	632	1,157	5,392
累計攤銷及減值	(2,473)	—	(862)	(3,335)
賬面淨值	1,130	632	295	2,057
2025年3月31日				
於2025年1月1日，扣除累計攤銷	1,130	632	295	2,057
添置	—	488	42	530
攤銷	(129)	—	(47)	(176)
出售附屬公司	—	—	(13)	(13)
匯兌調整	—	—	2	2
於2025年3月31日，扣除累計攤銷 及減值	1,001	1,120	279	2,400
於2025年3月31日：				
成本	3,603	1,120	1,166	5,889
累計攤銷及減值	(2,602)	—	(887)	(3,489)
賬面淨值	1,001	1,120	279	2,400

於2023年12月31日、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團總賬面淨值約人民幣236百萬元、人民幣135百萬元及人民幣121百萬元的若干專利已予以抵押作為銀行貸款的抵押品。

貴公司

	專利 人民幣百萬元	資本化開發支出 人民幣百萬元	軟件 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
2022年12月31日				
於2022年1月1日：				
成本	1,349	153	443	1,945
累計攤銷	(1,310)	—	(424)	(1,734)
賬面淨值	39	153	19	211

附錄一

會計師報告

	專利 人民幣百萬元	資本化開發支出 人民幣百萬元	軟件 人民幣百萬元	總計 人民幣百萬元
於2022年1月1日，扣除累計攤銷 ..	39	153	19	211
添置	–	309	8	317
轉撥	269	(269)	–	–
攤銷	(88)	–	(17)	(105)
於2022年12月31日				
扣除累計攤銷及減值	220	193	10	423
於2022年12月31日及2023年1月1日				
成本	1,618	193	450	2,261
累計攤銷及減值	(1,398)	–	(440)	(1,838)
賬面淨值	220	193	10	423
2023年12月31日				
於2023年1月1日，扣除累計攤銷 ..	220	193	10	423
添置	–	176	77	253
轉撥	272	(272)	–	–
攤銷	(169)	–	(35)	(204)
於2023年12月31日				
扣除累計攤銷及減值	323	97	52	472
於2023年12月31日及2024年1月1日				
成本	1,891	97	522	2,510
累計攤銷及減值	(1,568)	–	(470)	(2,038)
賬面淨值	323	97	52	472
2024年12月31日				
於2024年1月1日，扣除累計攤銷 ..	323	97	52	472
添置	–	1,025	212	1,237
轉撥	471	(471)	–	–
攤銷	(323)	–	(102)	(425)
收購捷途業務	105	–	19	124
處置	–	–	(1)	(1)
於2024年12月31日				
扣除累計攤銷及減值	576	651	180	1,407
於2024年12月31日：				
成本	2,497	651	790	3,938
累計攤銷及減值	(1,921)	–	(610)	(2,531)
賬面淨值	576	651	180	1,407

附 錄 一

會 計 師 報 告

	專利	資本化開發支出	軟件	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
2025年3月31日				
於2025年1月1日，扣除累計攤銷 ..	576	651	180	1,407
添置	—	471	2	473
攤銷	(69)	—	(30)	(99)
於2025年3月31日，扣除累計攤銷 及減值.....	507	1,122	152	1,781
於2025年3月31日：				
成本	2,497	1,122	792	4,411
累計攤銷及減值	(1,990)	—	(640)	(2,630)
賬面淨值.....	507	1,122	152	1,781

16. 於合營企業投資

貴集團

	於12月31日		於3月31日
	2022年	2023年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
分佔資產淨值.....	7,626	8,265	10,817

貴集團與合營企業的貿易及非貿易的應收款項及應付款項餘額於歷史財務資料附註19、22、27、28及32披露。

貴集團及 貴公司重大合營企業的詳情如下：

名稱	持有的實繳 資本詳情	註冊及經營地點	百分比			主要業務
			所有權權益	投票權	利潤共享	
奇瑞捷豹路虎汽車 有限公司.....	實繳註冊資本 每股人民幣1元	中國內地	50	50	50	生產及 銷售汽車
奇瑞徽銀汽車金融 股份有限公司	普通股份	中國內地	49	49	49	汽車金融 服務

上述投資由 貴公司直接持有。

附錄一

會計師報告

下表列示奇瑞捷豹路虎汽車有限公司的財務資料概要，該等資料根據會計政策的差異進行調整，並與合併財務報表中的賬面金額進行對賬：

	於12月31日		於3月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
現金及現金等價物	2,461	2,920	2,309	2,237
其他流動資產	2,945	2,013	2,714	2,608
流動資產	5,406	4,933	5,023	4,845
非流動資產	11,368	10,006	7,922	7,485
金融負債 (不包括貿易及其他應付款項 以及撥備)	1,968	811	813	276
其他流動負債	8,999	7,746	6,071	5,945
流動負債	10,967	8,557	6,884	6,221
非流動金融負債 (不包括貿易及 其他應付款項以及撥備)	148	415	—	—
其他非流動負債	61	63	136	271
非流動負債	209	478	136	271
資產淨值	5,598	5,904	5,925	5,838
貴集團於合營企業之權益對賬：				
貴集團所有權比例	50%	50%	50%	50%
貴集團應佔合營企業資產淨值	2,799	2,952	2,963	2,919
投資賬面值	2,799	2,952	2,963	2,919
收入	14,319	14,077	11,637	1,747
年／期內利潤／(虧損) 及綜合收益總額	192	306	21	(87)

下表列示奇瑞微銀汽車金融股份有限公司的財務資料摘要，這些資料根據會計政策的差異進行調整，並與合併財務報表中的賬面金額進行對賬：

	於12月31日		於3月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
存放於中央銀行的現金及結餘	226	96	348	267
應收銀行及其他金融機構款項	2,863	4,776	6,199	7,151
其他資產	33,259	45,904	65,519	71,141
資產總值	36,348	50,776	72,066	78,559
金融負債 (不包括貿易及其他應付款項及撥備) ..	25,743	38,523	58,532	65,241
其他負債	1,957	2,335	2,025	1,465
負債總額	27,700	40,858	60,557	66,706
資產淨值	8,648	9,918	11,509	11,853

附錄一

會計師報告

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
與 貴集團於合營企業權益的對賬：				
貴集團所有權比例	49%	49%	49%	49%
貴集團應佔合營企業資產淨值	4,237	4,859	5,640	5,808
投資賬面值	4,237	4,859	5,640	5,808
收入	2,342	2,908	3,952	1,056
年／期內利潤及綜合收益總額	1,044	1,364	1,708	342
已收股息	37	46	56	—

下表載列個別並不重大之 貴集團合營企業之匯總財務資料：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年／期內應佔合營企業利潤	32	33	4	(12)
年／期內應佔合營企業綜合收益總額	30	26	(10)	(2)
貴集團於合營企業投資之賬面總值	590	454	1,190	2,091

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
分佔資產淨值	7,531	8,152	9,273	10,248

貴公司與合營企業的貿易及非貿易的應收款項及應付款項餘額分別於歷史財務資料附註19、22、28及32披露。

附錄一

會計師報告

下表載列個別並不重大之 貴公司合營企業之匯總財務資料：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年／期內應佔合營企業利潤／(虧損)...	41	16	(59)	6
年／期內應佔合營企業綜合收益總額....	39	8	(73)	8
貴公司於合營企業投資之賬面總值	495	341	670	1,521

17. 於聯營企業投資

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
聯營企業投資	5,235	6,181	7,591	6,968
減：聯營企業投資減值	891	891	1,227	1,227
分佔資產淨值	4,344	5,290	6,364	5,741

貴集團及 貴公司與聯營企業的貿易及非貿易應收款項及應付款項餘額分別於歷史財務資料附註19、22、27、28及32中披露。

下表載列個別並不重大之 貴集團聯營企業之匯總財務資料：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年／期內應佔聯營企業利潤	247	382	595	98
年／期內應佔聯營企業綜合收益總額....	247	382	597	99
貴集團於聯營企業的投資賬面總值	4,344	5,290	6,364	5,741

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
聯營企業投資.....	1,715	1,363	2,083	1,250
減：聯營企業投資減值.....	44	44	69	69
分佔資產淨值.....	<u>1,671</u>	<u>1,319</u>	<u>2,014</u>	<u>1,181</u>

下表載列個別並不重大之 貴公司聯營企業之匯總財務資料：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年／期內應佔聯營企業(虧損)／利潤...	(16)	223	97	16
年／期內應佔聯營企業綜合收益總額....	(16)	223	97	16
貴公司於聯營企業的投資賬面總值.....	<u>1,671</u>	<u>1,319</u>	<u>2,014</u>	<u>1,181</u>

18. 指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入				
其他綜合收益的股權投資				
按公允價值計量的上市股權投資.....	89	61	—	—
按公允價值計量的非上市股權投資.....	260	262	313	282
總計.....	<u>349</u>	<u>323</u>	<u>313</u>	<u>282</u>

上述股權投資被不可撤銷地指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益由於 貴集團認為上述股權投資具有戰略性質。

於有關期間， 貴集團收到股息金額分別為人民幣19百萬元、人民幣29百萬元、人民幣32百萬元及人民幣13百萬元。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入				
其他綜合收益的股權投資				
按公允價值計量的上市股權投資	47	61	—	—
按公允價值計量的非上市股權投資	235	209	260	248
總計	282	270	260	248

於有關期間，貴公司收到股息金額分別為人民幣19百萬元、人民幣29百萬元、人民幣30百萬元及人民幣13百萬元。

19. 預付款項、其他應收款項及其他資產

貴集團

	附註	於12月31日			於3月31日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動部分					
債權投資		512	380	—	—
收購長期資產預付款項		528	247	757	504
購置捷途業務的預付款項	40(d)	—	7,003	—	—
其他		136	99	84	79
減值撥備	(b)	(77)	(26)	(2)	(2)
非流動部分總計		1,099	7,703	839	581
流動部分					
其他應收款項	(a)	25,316	19,412	3,847	4,045
待抵扣增值稅		1,222	2,765	5,126	5,069
預付款項		733	2,149	3,531	3,037
其他		10	14	12	33
減值撥備	(b)	(2,937)	(2,976)	(2,011)	(1,987)
流動部分總計		24,344	21,364	10,505	10,197

附錄一

會計師報告

貴公司

	附註	於12月31日			於3月31日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動部分					
購置長期資產預付款項		433	157	653	339
收購捷途業務預付款項	40(d)	—	7,003	—	—
非流動部分總計		433	7,160	653	339
流動部分					
其他應收款項	(a)	20,431	21,064	8,000	9,314
待抵扣增值稅		203	889	1,266	1,353
預付款項		263	631	1,281	4,044
其他		3	3	6	9
減值撥備	(b)	(853)	(755)	(478)	(479)
流動部分總計		20,047	21,832	10,075	14,241

其他應收款項減值按12個月預期信用損失或終身預期信用損失計量，視乎初始確認後信用風險是否顯著增加而定。倘自初始確認後應收款項之信用風險顯著增加，則減值按終身預期信用損失計量。

(a) 上述結餘包括與關聯方的賬面值如下：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	21,357	14,062	211	209
聯營企業及其附屬公司	1,907	1,177	260	103
合營企業及其附屬公司	242	234	243	311
蕪湖投資控股及其附屬公司	253	335	6	9
立訊有限公司及其附屬公司	—	—	—	5
減值撥備	(570)	(483)	(306)	(305)
總計	23,189	15,325	414	332

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團預付款項、其他應收款項及其他資產的非貿易結餘分別為人民幣21,602百萬元、人民幣13,832百萬元、人民幣103百萬元及人民幣28百萬元。預計與關聯方的非貿易結餘將於[編纂]前結清。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	10,241	276	55	48
貴公司附屬公司	7,285	18,015	6,404	7,682
聯營企業及其附屬公司	1,223	536	32	29
合營企業及其附屬公司	242	234	243	238
蕪湖投資控股及其附屬公司	170	250	6	9
減值撥備	(452)	(446)	(303)	(314)
總計	<u>18,709</u>	<u>18,865</u>	<u>6,437</u>	<u>7,692</u>

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴公司預付款項、其他應收款項及其他資產的非貿易結餘分別為人民幣10,716百萬元、人民幣256百萬元、人民幣28百萬元及人民幣28百萬元。預計與關聯方的非貿易結餘將於[編纂]前結清。

(b) 其他應收款項減值撥備

貴集團

於2022年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	825	—	2,222	3,047
轉撥至第3階段	(48)	—	48	—
減值損失淨額	(49)	—	574	525
外匯調整	15	—	—	15
撤銷	(13)	—	—	(13)
債轉股轉出	—	—	(560)	(560)
於2022年12月31日	<u>730</u>	<u>—</u>	<u>2,284</u>	<u>3,014</u>

於2023年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年1月1日	730	—	2,284	3,014
轉撥至第3階段	(5)	—	5	—
減值損失淨額	(238)	—	226	(12)
外匯調整	1	—	—	1
撤銷	(1)	—	—	(1)
於2023年12月31日	<u>487</u>	<u>—</u>	<u>2,515</u>	<u>3,002</u>

附錄一

會計師報告

於2024年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	487	—	2,515	3,002
轉撥至第3階段	(6)	—	6	—
減值損失淨額	(238)	—	(11)	(249)
外匯調整	(1)	—	(1)	(2)
撇銷	—	—	(738)	(738)
於2024年12月31日	242	—	1,771	2,013

於2025年3月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年1月1日	242	—	1,771	2,013
減值損失淨額	(22)	—	(1)	(23)
撇銷	(1)	—	—	(1)
於2025年3月31日	219	—	1,770	1,989

貴公司

於2022年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	420	—	459	879
減值損失淨額	170	—	364	534
債轉股轉出	—	—	(560)	(560)
於2022年12月31日	590	—	263	853

於2023年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年1月1日	590	—	263	853
減值損失淨額	(90)	—	(8)	(98)
於2023年12月31日	500	—	255	755

於2024年12月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	500	—	255	755
減值損失淨額	(260)	—	(17)	(277)
於2024年12月31日	240	—	238	478

附錄一

會計師報告

於2025年3月31日

	12個月 第1階段	全期 第2階段	全期 第3階段	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年1月1日	240	—	238	478
減值損失淨額	1	—	—	1
於2025年3月31日	241	—	238	479

20. 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

貴集團

		於12月31日			於3月31日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動部分					
按公允價值計量的非上市股權投資	(a)	33	45	61	58
流動部分					
上市可轉換債券	(b)	106	—	—	—
按公允價值計量的理財產品及 結構性存款	(c)	13,792	11,961	19,579	29,278
流動部分總計		13,898	11,961	19,579	29,278

(a) 貴集團的非上市股權投資指 貴集團於該等公司的股權。 貴集團於該等被投資方持有的股權均未超過其已發行股本的20%，且 貴集團對該等被投資實體並無重大影響。

(b) 蕪湖奇瑞科技有限公司於2022年6月24日認購瑞鵬汽車模具股份有限公司發行的可轉換債券且可換股債券於2023年6月19日悉數售出。

(c) 上述理財產品及結構性存款由中國內地銀行發行。該等產品被強制分類為以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產，原因為其合約現金流量並非僅為本金及利息付款。所有結構性存款均為保本型，而理財產品並非保本型。

貴公司

		於12月31日			於3月31日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
流動部分					
按公允價值計量的理財產品 及結構性存款		6,025	5,212	19,118	29,265

附錄一

會計師報告

21. 存貨

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
原材料	1,438	1,755	2,370	2,517
在製品	1,374	2,618	4,911	4,876
製成品	10,061	26,662	29,043	31,114
總計	<u>12,873</u>	<u>31,035</u>	<u>36,324</u>	<u>38,507</u>

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團賬面值分別為零、零、人民幣1,288百萬元及人民幣1,246百萬元的存貨已作為貴集團銀行貸款的抵押。

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
原材料	737	1,020	1,506	1,409
在製品	655	1,093	1,865	1,889
製成品	3,785	7,630	6,350	6,206
總計	<u>5,177</u>	<u>9,743</u>	<u>9,721</u>	<u>9,504</u>

22. 貿易應收款項

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、 合營企業及聯營企業	2,160	1,787	2,535	2,315
聯營企業及其附屬公司	419	542	1,058	1,353
合營企業及其附屬公司	419	484	719	862
蕪湖投資控股及其附屬公司	66	11	39	58
第三方	<u>7,730</u>	<u>9,797</u>	<u>14,137</u>	<u>17,750</u>
貿易應收款項	<u>10,794</u>	<u>12,621</u>	<u>18,488</u>	<u>22,338</u>
減值	<u>(1,273)</u>	<u>(1,353)</u>	<u>(1,065)</u>	<u>(1,068)</u>
賬面淨值	<u>9,521</u>	<u>11,268</u>	<u>17,423</u>	<u>21,270</u>

乘用車銷售通常需要預付款，但部分批量採購且信用良好的長期客戶除外，他們通常於交貨後30至180天內付款。貿易應收款項不計息。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貴公司附屬公司	4,104	7,765	30,137	36,701
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、 合營企業及聯營企業	225	246	1,030	556
聯營企業及其附屬公司	264	335	708	985
合營企業及其附屬公司	414	482	580	674
蕪湖投資控股及其附屬公司	1	7	30	51
第三方	5,398	8,917	13,553	13,180
貿易應收款項	10,406	17,752	46,038	52,147
減值	(821)	(967)	(1,033)	(864)
賬面淨值	9,585	16,785	45,005	51,283

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，基於收入確認時間扣除虧損撥備的貿易應收款項之賬齡分析如下：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
1年內	9,059	9,473	17,336	21,233
1至2年	281	1,737	74	29
2至3年	181	58	13	8
總計	9,521	11,268	17,423	21,270

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
1年內	8,843	14,983	42,326	49,306
1至2年	736	1,608	2,178	1,977
2至3年	6	194	501	—
總計	9,585	16,785	45,005	51,283

附錄一

會計師報告

貿易應收款項減值虧損撥備的變動如下：

貴集團

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於年／期初	1,093	1,273	1,353	1,065
減值損失淨額(附註6)	173	85	15	10
已撤銷為無法收回的款項	(1)	(7)	(297)	—
匯兌調整	8	2	(6)	(7)
於年／期末	1,273	1,353	1,065	1,068

貴公司

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於年／期初	809	821	967	1,033
減值損失淨額	12	146	198	(169)
已撤銷為無法收回的款項	—	—	(132)	—
於年／期末	821	967	1,033	864

貴集團採用香港財務報告準則第9號規定的簡化方法就預期信用損失作出撥備，該方法允許就所有貿易應收款項使用全期預期信用損失撥備。貴集團整體考慮共同信用風險的特點及貿易應收款項的賬齡以計量預期信用損失。貿易應收款項的預期信用損失按個別或組合基準評估。鑒於不同客戶信用風險的特點，貴集團根據賬齡組合評估分佔風險特徵的貿易應收款項的預期信用風險，對反映當前及前瞻性資料進行調整。賬齡組合乃根據收入確認日期釐定。

有關 貴集團貿易應收款項的信用風險披露資料載列如下：

貴集團

於2022年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值	預期信用損失	賬面淨值
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內	1.27%	8,710	(111)	8,599
賬齡1至2年	3.10%	290	(9)	281
賬齡2至3年	24.90%	241	(60)	181
賬齡3年以上	100.00%	325	(325)	—
按個別基準計提—				
國家新能源汽車補貼	4.96%	484	(24)	460
按個別基準計提—				
其他	100.00%	744	(744)	—
		10,794	(1,273)	9,521

附錄一

會計師報告

於2023年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值	預期信用損失	賬面淨值
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	1.93%	9,392	(181)	9,211
賬齡1至2年.....	4.93%	1,827	(90)	1,737
賬齡2至3年.....	28.40%	81	(23)	58
賬齡3年以上.....	100.00%	295	(295)	—
按個別基準計提—				
國家新能源汽車補貼	5.07%	276	(14)	262
按個別基準計提—				
其他	100.00%	750	(750)	—
		12,621	(1,353)	11,268

於2024年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值	預期信用損失	賬面淨值
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	1.28%	17,070	(219)	16,851
賬齡1至2年.....	5.13%	78	(4)	74
賬齡2至3年.....	27.78%	18	(5)	13
賬齡3年以上.....	100.00%	81	(81)	—
按個別基準計提—				
國家新能源汽車補貼	5.09%	511	(26)	485
按個別基準計提—				
其他	100.00%	730	(730)	—
		18,488	(1,065)	17,423

於2025年3月31日

	預期信用損失率	賬面總值	預期信用損失	賬面淨值
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	1.28%	21,217	(272)	20,945
賬齡1至2年.....	6.45%	31	(2)	29
賬齡2至3年.....	38.46%	13	(5)	8
賬齡3年以上.....	100.00%	43	(43)	—
按個別基準計提—				
國家新能源汽車補貼	4.95%	303	(15)	288
按個別基準計提—				
其他	100.00%	731	(731)	—
		22,338	(1,068)	21,270

附錄一

會計師報告

有關 貴公司貿易應收款項的信貸風險披露資料載列如下：

貴公司

於2022年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值 人民幣百萬元	預期信用損失 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	0.30%	8,870	(27)	8,843
賬齡1至2年.....	2.26%	753	(17)	736
賬齡2至3年.....	25.00%	8	(2)	6
賬齡3年以上.....	100.00%	177	(177)	—
按個別基準計提.....	100.00%	598	(598)	—
		<u>10,406</u>	<u>(821)</u>	<u>9,585</u>

於2023年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值 人民幣百萬元	預期信用損失 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	0.55%	15,066	(83)	14,983
賬齡1至2年.....	4.57%	1,685	(77)	1,608
賬齡2至3年.....	26.79%	265	(71)	194
賬齡3年以上.....	100.00%	159	(159)	—
按個別基準計提.....	100.00%	577	(577)	—
		<u>17,752</u>	<u>(967)</u>	<u>16,785</u>

於2024年12月31日

	預期信用損失率	賬面總值 人民幣百萬元	預期信用損失 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	0.33%	42,466	(140)	42,326
賬齡1至2年.....	3.29%	2,252	(74)	2,178
賬齡2至3年.....	25.00%	668	(167)	501
賬齡3年以上.....	100.00%	28	(28)	—
按個別基準計提.....	100.00%	624	(624)	—
		<u>46,038</u>	<u>(1,033)</u>	<u>45,005</u>

於2025年3月31日

	預期信用損失率	賬面總值 人民幣百萬元	預期信用損失 人民幣百萬元	賬面淨值 人民幣百萬元
按整體基準計提				
賬齡1年內.....	0.33%	49,470	(164)	49,306
賬齡1至2年.....	3.28%	2,044	(67)	1,977
賬齡2至3年.....	不適用	—	—	—
賬齡3年以上.....	100.00%	9	(9)	—
按個別基準計提.....	100.00%	624	(624)	—
		<u>52,147</u>	<u>(864)</u>	<u>51,283</u>

附錄一

會計師報告

23. 應收票據

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行承兌票據.....	6,167	10,805	774	330

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團銀行承兌票據金額分別為人民幣305百萬元、人民幣384百萬元、人民幣349百萬元及人民幣10百萬元均已抵押作為發行應付票據的抵押品。所有銀行承兌票據的賬齡均在6個月內。貴集團認為貴集團持有的銀行承兌票據並無重大信用風險。

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行承兌票據.....	3,485	4,636	477	1,089

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴公司銀行承兌票據金額分別為人民幣553百萬元、人民幣584百萬元、人民幣349百萬元及人民幣419百萬元均已抵押作為發行應付票據的抵押品。

24. 合約資產

貴集團

	於1月1日	於12月31日	於12月31日	於12月31日	於3月31日
	2022年	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
合約資產產生自：					
國家新能源汽車補貼.....	1,520	1,249	479	—	—
減值.....	(76)	(62)	(24)	—	—
賬面淨值.....	1,444	1,187	455	—	—

合約資產減值虧損撥備變動如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於年／期初.....	76	62	24	—
減值損失淨額(附註6).....	(14)	(38)	(24)	—
於年／期末.....	62	24	—	—

應收國家補貼與合資格新能源乘用車之銷售有關，於政府適當審批後結算。

附錄一

會計師報告

25. 以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按公允價值計量的應收票據.....	2,359	4,433	7,547	1,802

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
按公允價值計量的應收票據.....	1,903	1,338	4,557	1,291

貴集團及 貴公司已根據香港財務報告準則第9號將為收取現金流量及出售持有的應收票據分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產。所有該等以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的應收款項的賬齡均為六個月內。 貴集團認為 貴集團持有的銀行承兌票據並無重大信用風險。

26. 現金及現金等價物、定期存款以及已質押存款

貴集團

(a) 現金及現金等價物

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
現金及現金等價物	12,686	35,048	62,693	37,498

以下列貨幣計值：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣	10,243	32,222	56,809	28,397
美元	1,922	1,265	2,098	4,770
歐元	—	—	1,234	1,587
俄羅斯盧布.....	166	830	776	835
墨西哥比索.....	156	141	502	266
土耳其里拉.....	17	345	613	613
其他	182	245	661	1,030
總計	12,686	35,048	62,693	37,498

人民幣不可自由轉換為其他貨幣，然而，根據中國內地的外匯管理條例及結匯、售匯及付匯管理規定， 貴集團可通過獲授權經營外匯業務的銀行將人民幣兌換為其他貨幣。銀行現金按每日銀行存款利率的浮動利率賺取利息。短期定期存款視 貴集團的即時現金需求而定，並按各自的短期定期存款利率賺取利息。銀行結餘均存放於信譽良好且近期並無拖欠記錄的銀行。

附錄一

會計師報告

(b) 受限制銀行存款

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
受限制現金結餘	932	587	75	2,303
	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行承兌票據的已抵押現金結餘	797	581	45	73
作其他用途的已抵押現金結餘	135	6	27	230
用於結構性存款認購的預留資金	—	—	—	2,000
銀行貸款的已抵押現金結餘	—	—	3	—
總計	932	587	75	2,303

於2025年3月31日，貴集團承諾與興業銀行公司常熟分公司出資人民幣2,000百萬元購買結構性存款。

(c) 定期存款

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
初始期限在三個月以上一年以內的				
短期定期存款	3,373	2,188	7,319	16,204
初始期限在一年以上的定期存款	1,987	2,810	244	35
總計	5,360	4,998	7,563	16,239

以下列貨幣計值：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣	5,360	4,998	7,203	15,521
美元	—	—	360	718
總計	5,360	4,998	7,563	16,239

附錄一

會計師報告

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行貸款的已質押定期存款.....	—	200	200	—
銀行承兌票據的已質押定期存款.....	5,076	2,383	788	352
總計	5,076	2,583	988	352

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團於奇瑞徽銀汽車金融股份有限公司的定期存款分別為零、零、人民幣5,400百萬元及人民幣3,400百萬元。

貴公司

(a) 現金及現金等價物

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
現金及現金等價物	5,693	19,433	55,287	28,757

以下列貨幣計值：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣	4,803	18,381	54,544	26,953
美元	879	1,052	442	1,502
其他	11	—	301	302
總計	5,693	19,433	55,287	28,757

(b) 受限制銀行存款

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行承兌票據的已抵押現金結餘.....	166	20	—	—
用於結構性存款認購的預留資金.....	—	—	—	2,000
作其他用途的已抵押現金結餘.....	135	5	—	—
總計	301	25	—	2,000

於2025年3月31日，貴集團承諾與興業銀行公司常熟分公司出資人民幣2,000百萬元購買結構性存款。

附錄一

會計師報告

(c) 定期存款

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
初始期限在三個月以上一年以內的 短期定期存款	503	1,657	5,914	13,721

以下列貨幣計值：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣	503	1,657	5,554	13,577
美元	—	—	360	144
總計	503	1,657	5,914	13,721

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
銀行承兌票據的已抵押定期存款	500	—	—	—

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴公司於奇瑞徽銀汽車金融股份有限公司的定期存款分別為零、零、人民幣5,400百萬元及人民幣3,400百萬元。

27. 貿易應付款項及應付票據

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貿易應付款項	42,421	71,547	99,771	95,477
應付票據	9,287	2,861	1,725	6,926
總計	51,708	74,408	101,496	102,403

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團貿易應付款項及應付票據按購買時間計算的賬齡分析如下：

貿易應付款項	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1年內	41,253	70,130	99,286	94,794
1至2年	633	1,094	367	563
2至3年	170	201	39	42
3年以上	365	122	79	78
總計	42,421	71,547	99,771	95,477

附錄一

會計師報告

應付票據	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1年內	9,287	2,861	1,725	6,926

貿易應付款項及應付票據結餘包括與關聯方的以下結餘：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、 合營企業及聯營企業	2,145	1,585	2,667	1,383
立訊有限公司及其附屬公司	8	105	1,181	844
蕪湖投資控股及其附屬公司	795	1,261	1,761	1,849
合營企業及其附屬公司	40	1	3	49
聯營企業及其附屬公司	3,964	6,389	7,528	9,326
總計	6,952	9,341	13,140	13,451

貿易應付款項不計息，通常在收到發票後30天至180天的期限內結算。

與關聯方的貿易應付款項及應付票據結餘全部屬貿易性質。

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貿易應付款項	24,490	44,439	78,972	75,128
應付票據	2,298	320	808	5,590
總計	26,788	44,759	79,780	80,718

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴公司貿易應付款項及應付票據按購買時間計算的賬齡分析如下：

貿易應付款項	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1年內	23,619	43,449	78,798	74,852
1至2年	358	592	94	190
2至3年	151	244	12	20
3年以上	362	154	68	66
總計	24,490	44,439	78,972	75,128

附錄一

會計師報告

應付票據	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於1年內	2,298	320	808	5,590

貿易應付款項及應付票據結餘包括與關聯方的以下結餘：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貴公司附屬公司	3,493	5,052	6,580	10,122
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、 合營企業及聯營企業	725	173	930	360
立訊有限公司及其附屬公司	8	65	334	248
蕪湖投資控股及其附屬公司	191	499	1,322	1,465
合營企業及其附屬公司	—	—	—	49
聯營企業及其附屬公司	1,116	2,830	6,724	8,660
總計	5,533	8,619	15,890	20,904

與關聯方的貿易應付款項及應付票據結餘全部屬貿易性質。

28. 其他應付款項及應計費用

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動部分				
添置物業、廠房及設備的其他應付款項 ..	1,019	2,077	2,806	2,806
股權購回	282	804	836	843
長期應付款項	2,300	3,000	1,212	1,430
非流動部分總計	3,601	5,881	4,854	5,079
流動部分				
應計薪金、花紅及福利	1,934	4,016	4,978	3,494
添置物業、廠房及設備的其他應付款項 ..	1,735	3,349	3,371	2,985
其他應付稅項	1,250	1,573	1,917	2,601
應付營銷及推廣費用	985	1,353	2,081	2,190
供應商及經銷商按金	953	1,277	1,431	1,462
應付運輸費用	297	990	1,478	1,688
其他應付款項	5,074	6,401	7,181	5,750
流動部分總計	12,228	18,959	22,437	20,170

流動部分其他應付款項不計息，償還期限為12個月內。

附錄一

會計師報告

其他應付款項及應計費用結餘包括與關聯方的以下結餘：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	468	480	169	200
聯營企業及其附屬公司	1,190	1,033	1,050	1,063
蕪湖投資控股及其附屬公司	109	120	5	420
瑞創及其附屬公司	—	5	430	1
合營企業及其附屬公司	7	15	—	—
總計	<u>1,774</u>	<u>1,653</u>	<u>1,654</u>	<u>1,684</u>

貴集團應付關聯方的其他應付款項及應計費用結餘屬貿易性質。

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動部分				
添置物業、廠房及設備的其他應付款項 ..	839	1,995	2,727	2,723
非流動部分總計	<u>839</u>	<u>1,995</u>	<u>2,727</u>	<u>2,723</u>
流動部分				
添置物業、廠房及設備的其他應付款項 ..	1,536	2,524	2,206	1,922
應計薪金、花紅及福利	1,229	2,789	3,750	2,826
其他應付稅項	507	1,053	1,061	1,289
應付運輸費用	140	176	377	608
應付營銷及推廣費用	28	69	165	179
供應商及經銷商按金	15	116	29	43
其他應付款項	14,960	20,972	40,319	43,071
流動部分總計	<u>18,415</u>	<u>27,699</u>	<u>47,907</u>	<u>49,938</u>

上述其他應付款項及應計費用包括以下關聯方應佔款項：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、				
合營企業及聯營企業	215	359	2	107
貴公司附屬公司	12,438	19,236	36,998	40,078
聯營企業及其附屬公司	1,186	983	1,038	992
蕪湖投資控股及其附屬公司	105	112	3	418
瑞創及其附屬公司	—	5	430	1
合營企業及其附屬公司	7	—	—	—
總計	<u>13,951</u>	<u>20,695</u>	<u>38,471</u>	<u>41,596</u>

貴公司應付關聯方的其他應付款項及應計費用結餘屬貿易性質。

附錄一

會計師報告

29. 衍生金融工具

貴集團

	於2022年12月31日		於2023年12月31日		於2024年12月31日		於2025年3月31日	
	資產	負債	資產	負債	資產	負債	資產	負債
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
遠期外匯合約.....	241	–	31	86	–	–	–	–
利率掉期合約.....	–	3	–	–	–	–	–	–
總計	241	3	31	86	–	–	–	–

遠期外匯合約及利率掉期合約並非指定作對沖，而是以公允價值計量且其變動計入當期損益計量。於有關期間，遠期外匯合約及利率掉期合約的公允價值變動分別為人民幣238百萬元、人民幣(55)百萬元、零及零，已於損益表中扣除。

30. 計息銀行貸款及其他借款

貴集團

	於2022年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	3.02	2023年	13,208
銀行貸款－有抵押.....	2.05	2023年	1,857
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	3.49	2023年	1,989
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	2.94	2023年	1,752
總計－流動			18,806
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	3.49	2024年至2027年	8,064
銀行貸款－有抵押.....	2.94	2024年至2026年	6,253
總計－非流動			14,317
總計			33,123
	於2023年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	12.01	2024年	21,277
銀行貸款－有抵押.....	2.95	2024年	1,275
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.94	2024年	3,855
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	2.76	2024年	5,317
總計－流動			31,724
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.94	2025年至2026年	5,284
銀行貸款－有抵押.....	2.76	2025年至2037年	1,500
總計－非流動			6,784
總計			38,508

附錄一

會計師報告

	於2024年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	7.23	2025年	9,243
銀行貸款－有抵押.....	22.53	2025年	1,545
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.66	2025年	9,149
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	2.92	2025年	131
總計－流動.....			20,068
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.56	2026年至2027年	2,750
銀行貸款－有抵押.....	3.12	2026年至2033年	348
總計－非流動.....			3,098
總計.....			23,166
	於2025年3月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	11.65	2025年	8,720
銀行貸款－有抵押.....	29.11	2025年	1,249
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.48	2025年至2026年	6,497
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	3.50	2026年	48
總計－流動.....			16,514
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.48	2026年至2032年	2,770
銀行貸款－有抵押.....	3.50	2026年至2033年	338
其他貸款－無抵押.....	2.05	2026年至2029年	2,008
總計－非流動.....			5,116
總計.....			21,630

借款的賬面值以下列貨幣計值。

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
人民幣.....	31,317	25,870	14,262	12,245
俄羅斯盧布.....	849	12,502	8,856	8,940
美元.....	957	—	—	—
土耳其里拉.....	—	136	48	275
墨西哥比索.....	—	—	—	170
總計.....	33,123	38,508	23,166	21,630

附錄一

會計師報告

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
分析為：				
銀行貸款及其他借款：				
一年內或按要求還款.....	18,806	31,724	20,068	16,514
第二年.....	9,687	4,332	1,705	1,898
第三年至第五年(包括首尾兩年)....	4,630	2,422	1,334	3,123
五年後.....	—	30	59	95
總計.....	33,123	38,508	23,166	21,630

- (a) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由奇瑞控股有限公司及其附屬公司擔保的 貴集團未償還借款餘額分別為人民幣4,799百萬元、人民幣2,175百萬元、零及零。
- (b) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由蕪湖投資控股擔保的 貴集團未償還借款餘額分別為人民幣2,500百萬元、人民幣3,920百萬元、零及零。
- (c) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由若干第三方公司擔保的 貴集團的未償還借款餘額分別為人民幣623百萬元、人民幣1,016百萬元、零及零。
- (d) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團以在建工程、樓宇及租賃土地抵押的未償還借款餘額分別為零、人民幣30百萬元、人民幣148百萬元及人民幣156百萬元。
- (e) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團以專利、樓宇、機器、在建工程及租賃土地抵押的未償還借款餘額分別為零、人民幣240百萬元及人民幣230百萬元及人民幣230百萬元。
- (f) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團以存單抵押擔保的未償還借款餘額分別為零、人民幣200百萬元、人民幣195百萬元及零。
- (g) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團附屬公司擔保的未償還借款餘額金額分別為人民幣1,323百萬元、人民幣450百萬元、人民幣110百萬元及零。
- (h) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，呈列為借款的折讓未到期應收票據的金額分別為人民幣617百萬元、人民幣61百萬元、人民幣43百萬元及零。
- (i) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，存貨擔保借款的未償還結餘分別為零、零、人民幣1,295百萬元及人民幣1,246百萬元。
- (j) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，定期存款擔保借款的未償還結餘分別為零、零、人民幣3百萬元及人民幣3百萬元。

附錄一

會計師報告

貴公司

	於2022年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	3.40	2023年	7,851
銀行貸款－有抵押.....	3.67	2023年	610
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	3.63	2023年	884
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	2.73	2023年	1,038
總計－流動.....			10,383
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	3.63	2024年至2026年	6,183
銀行貸款－有抵押.....	2.73	2024年	4,564
總計－非流動.....			10,747
總計.....			21,130

	於2023年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	3.23	2024年	5,860
銀行貸款－有抵押.....	2.90	2024年	300
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.93	2024年	3,298
長期銀行貸款的流動部分－有抵押.....	2.58	2024年	3,921
總計－流動.....			13,379
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.93	2025年至2026年	4,373
銀行貸款－有抵押.....	2.40	2026年	1,030
總計－非流動.....			5,403
總計.....			18,782

	於2024年12月31日		
	加權平均利率	到期時間	人民幣百萬元
	(%)		
流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.96	2025年	1,096
銀行貸款－有抵押.....	0.17	2025年	41
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.50	2025年	8,429
總計－流動.....			9,566
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.51	2026年至2027年	2,640
總計－非流動.....			2,640
總計.....			12,206

附錄一

會計師報告

	於2025年3月31日		
	加權平均利率 (%)	到期時間	人民幣百萬元
流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.59	2025年至2026年	480
長期銀行貸款的流動部分－無抵押.....	2.48	2025年至2026年	6,316
總計－流動.....			6,796
非流動			
銀行貸款－無抵押.....	2.44	2026年至2027年	2,640
總計－非流動.....			2,640
總計.....			9,436

借款賬面值按以下貨幣計值：

	於12月31日			於3月31日
	2022年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元	2024年 人民幣百萬元	2025年 人民幣百萬元
人民幣.....	21,130	18,782	12,206	9,436

	於12月31日			於3月31日
	2022年 人民幣百萬元	2023年 人民幣百萬元	2024年 人民幣百萬元	2025年 人民幣百萬元

分析為：

銀行貸款：				
一年內或按要求還款.....	10,383	13,379	9,566	6,796
第二年.....	7,822	4,817	1,530	1,530
第三年至第五年（包括首尾兩年）....	2,925	586	1,110	1,110
總計.....	21,130	18,782	12,206	9,436

- (a) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由奇瑞控股公司及其附屬公司擔保的 貴公司未償還借款餘額分別為人民幣3,098百萬元、人民幣1,030百萬元、零及零。
- (b) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由蕪湖投資控股擔保的 貴公司未償還借款餘額分別為人民幣2,500百萬元、人民幣3,920百萬元、零及零。
- (c) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，若干第三方企業擔保的 貴公司尚未償還借款餘額分別為零、人民幣300百萬元、零及零。
- (d) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，重新分類為借款的折讓未到期應收票據的金額分別為人民幣610百萬元、零、人民幣41百萬元及零。

附錄一

會計師報告

31. 應付債券

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動	625	—	—	—
流動	71	—	—	—
總計	696	—	—	—

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
非流動	625	—	—	—
流動	71	—	—	—
總計	696	—	—	—

於2022年9月已發行本金總額為人民幣700百萬元的債券，期限為三年，年利率為3.0%。債券已於2023年9月悉數提前償還。

32. 合約負債

貴集團

	於1月1日	於12月31日			於3月31日
	2022年	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
客戶墊款.....	4,310	5,928	12,920	9,456	7,633
客戶銷售返利.....	896	2,102	5,669	5,863	5,455
總計	5,206	8,030	18,589	15,319	13,088

貴公司

	於1月1日	於12月31日			於3月31日
	2022年	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
客戶墊款.....	2,772	4,493	8,690	4,134	4,315
客戶銷售返利.....	43	50	183	204	394
總計	2,815	4,543	8,873	4,338	4,709

附錄一

會計師報告

上述結餘包括與關聯方的以下結餘：

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司	104	493	63	56
合營企業及其附屬公司	516	611	294	362
聯營企業及其附屬公司	3	4	1	5
蕪湖投資控股及其附屬公司	—	3	2	3
總計	623	1,111	360	426

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貴公司附屬公司	2,891	6,148	522	812
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司	24	20	27	23
合營企業及其附屬公司	516	611	288	358
聯營企業及其附屬公司	3	—	1	3
總計	3,434	6,779	838	1,196

與關聯方的合約負債結餘均屬貿易性質。

貴集團的合約負債主要包括客戶作出的貨款預付款項及通常用於結算購買車輛及部件的應付客戶銷售返利款。

33. 遞延稅項

貴集團

貴集團遞延稅項資產於各有關期間的變動如下：

	金融及合約資產 以及非金融 資產減值	應計費用 及撥備	稅項虧損	未變現內部 交易損益	租賃負債	其他	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	395	400	3,375	13	31	10	4,224
收購一間附屬公司	142	—	23	—	—	—	165
年內計入／(扣除自)損益表的							
遞延稅項(附註10)	65	497	(210)	76	(1)	8	435
於2023年1月1日	602	897	3,188	89	30	18	4,824
年內計入／(扣除自)損益表的							
遞延稅項(附註10)	(70)	888	(2,122)	405	10	9	(880)

附錄一

會計師報告

	金融及合約資產 以及非金融 資產減值	應計費用 及撥備	稅項虧損	未變現內部 交易損益	租賃負債	其他	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	532	1,785	1,066	494	40	27	3,944
收購一間附屬公司	-	-	521	-	5	-	526
轉讓	(148)	(103)	(25)	(9)	(26)	-	(311)
年內計入／(扣除自)損益表的							
遞延稅項(附註10)	378	1,429	(900)	43	298	1	1,249
於2025年1月1日	762	3,111	662	528	317	28	5,408
出售附屬公司	-	-	(12)	-	(4)	-	(16)
期內計入／(扣除自)損益表的遞延稅項							
(附註10)	(55)	53	(232)	69	(33)	1	(197)
於2025年3月31日	707	3,164	418	597	280	29	5,195

貴集團遞延稅項負債於有關期間的變動如下：

	公允價值變動	股息預扣稅	使用權資產	其他	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	68	1	31	48	148
年內扣除自／(計入)損益表的					
遞延稅項(附註10)	14	140	(1)	(17)	136
於2023年1月1日	82	141	30	31	284
年內扣除自／(計入)損益表的					
遞延稅項(附註10)	(58)	101	25	4	72
於2024年1月1日	24	242	55	35	356
收購一間附屬公司	-	-	5	133	138
轉讓	-	-	(27)	-	(27)
年內扣除自／(計入)損益表的					
遞延稅項(附註10)	(5)	(155)	216	(15)	41
於2025年1月1日	19	87	249	153	508
出售附屬公司	-	-	(3)	-	(3)
期內扣除自／(計入)損益表的					
遞延稅項(附註10)	(1)	4	6	7	16
於2025年3月31日	18	91	252	160	521

附錄一

會計師報告

就呈列而言，若干遞延稅項資產及負債已於財務狀況表抵銷。以下為 貴集團就財務報告目的之遞延稅項結餘分析：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於合併財務狀況表確認之遞延稅項資產淨值.	4,691	3,829	5,131	4,915
於合併財務狀況表確認之遞延稅項負債淨額.	151	241	231	241

遞延稅項資產並無就下列項目進行確認：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
稅項虧損.....	2,841	6,414	12,655	16,974
可扣減暫時差額.....	7,094	13,311	14,575	12,436

以上稅項虧損可抵扣產生虧損之公司的未來應課稅利潤。在中國，稅項虧損可結轉至5年，倘實體被確認為高新技術企業，則稅項虧損可結轉至10年。海外的大部分稅項虧損可無限期結轉。

並無就上述項目確認遞延稅項資產，此乃由於不大可能有可用上述項目抵扣的應課稅利潤。

貴公司

遞延稅項資產

貴公司遞延稅項資產於有關期間之變動如下：

	金融及 合約資產 以及非金融 資產減值	應計費用 及撥備	公允價值調整	稅項虧損	租賃負債	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	330	376	3	2,893	2	3,604
年內計入／(扣除自)損益表的						
遞延稅項	(23)	206	2	(338)	1	(152)
於2023年1月1日	307	582	5	2,555	3	3,452
年內計入／(扣除自)損益表的						
遞延稅項	18	712	2	(2,069)	(2)	(1,339)
於2024年1月1日	325	1,294	7	486	1	2,113

附 錄 一

會 計 師 報 告

	金融及 合約資產 以及非金融 資產減值	應計費用 及撥備	公允價值調整	稅項虧損	租賃負債	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年內計入／(扣除自) 損益表的						
遞延稅項	(11)	769	(5)	(486)	247	514
於2025年1月1日	314	2,063	2	—	248	2,627
期內計入／(扣除自) 損益表的						
遞延稅項	(36)	52	2	—	1	19
於2025年3月31日	278	2,115	4	—	249	2,646

遞延稅項負債

貴公司遞延稅項負債於各有關期間之變動如下：

	公允價值變動	固定資產折舊	使用權資產	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	1	—	2	3
年內扣除自損益表的遞延稅項	5	3	1	9
於2023年1月1日	6	3	3	12
年內計入損益表的遞延稅項	(4)	—	(2)	(6)
於2024年1月1日	2	3	1	6
年內扣除自損益表的遞延稅項	9	(2)	226	233
於2025年1月1日	11	1	227	239
期內扣除自損益表的遞延稅項	6	—	(3)	3
於2025年3月31日	17	1	224	242

就呈列而言，若干遞延稅項資產及負債已於財務狀況表抵銷。以下為 貴公司就財務報告目的之遞延稅項結餘分析：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於財務狀況表確認之				
遞延稅項資產淨值	3,440	2,107	2,388	2,404
於財務狀況表確認之				
遞延稅項負債淨額	—	—	—	—

附錄一

會計師報告

34. 遞延收入

貴集團

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
政府補助.....	569	1,279	5,463	5,065
減：流動部分.....	54	102	180	886
非流動部分.....	515	1,177	5,283	4,179

貴公司

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
政府補助.....	195	725	5,092	4,891
減：流動部分.....	19	16	118	865
非流動部分.....	176	709	4,974	4,026

35. 撥備

貴集團

	附註	於12月31日			於3月31日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
保修.....	(a)	2,643	5,623	9,498	10,850
訴訟.....		5	55	169	263
		2,648	5,678	9,667	11,113
減：流動部分.....		856	2,395	2,816	3,298
		1,792	3,283	6,851	7,815

(a) 保修

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於年／期初.....	891	2,643	5,623	9,498
增加撥備.....	2,858	5,213	7,477	2,046
於年／期內動用的金額.....	(1,101)	(2,222)	(3,504)	(861)
匯兌調整.....	(5)	(11)	(98)	167
於年／期末.....	2,643	5,623	9,498	10,850
減：流動部分.....	856	2,395	2,816	3,298
非流動部分.....	1,787	3,228	6,682	7,552

附錄一

會計師報告

貴集團為乘用車、汽車組件及零部件銷售提供保修。貴集團提供的保修撥備根據銷量以及過往的維修和退貨經驗初步確認。貴集團會持續檢討並適時更改估計。

貴公司

	附註	於12月31日			於3月31日
		2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
保修	(a)	2,088	4,334	7,638	8,190
減：流動部分		635	1,492	2,682	2,928
非流動部分		1,453	2,842	4,956	5,262

(a) 保修

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於年／期初	680	2,088	4,334	7,638
增加撥備	2,398	3,569	5,164	1,068
於年／期內動用的金額	(990)	(1,323)	(1,860)	(516)
於年／期末	2,088	4,334	7,638	8,190
減：流動部分	635	1,492	2,682	2,928
非流動部分	1,453	2,842	4,956	5,262

36. 股本

股份

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
已發行及繳足：	5,470	5,470	5,470	5,470

37. 股份支付

貴公司為貴集團管理層及僱員實施股權激勵計劃，以表彰和獎勵他們為貴集團的成長和發展所作出的貢獻，並挽留合資格僱員，促進貴集團的持續經營和發展。

(a) 蕪湖瑞創平台

蕪湖瑞創投資股份有限公司（「瑞創」）於2004年12月在中國成立，為貴公司管理層及核心技術人員的激勵平台，其持有貴公司股權。根據該激勵計劃（「原激勵計劃」），貴集團若干僱員獲授瑞創股份，該股份不得轉讓，並須在參與者離開貴集團、退休等情況下按與貴公司公允價值無關的價格賣回予瑞創，且參與者無權享有貴公司股份價值的變動，貴集團認為原激勵計劃為僱員分紅計劃。

根據原激勵計劃，相關僱員福利開支分別於貴集團截至2022年及2023年12月31日止年度的合併損益表中確認，並計入貴集團合併權益變動表的其他儲備中。

附錄一

會計師報告

根據瑞創於2024年1月27日（「授出日期」）的股東大會決議案，取消股份不得轉讓的限制及賣回給瑞創的規定，以向參與者提供額外激勵。為確保 貴集團高層管理人員的穩定性， 貴公司若干高層管理人員需滿足自授出日期起三年服務期限的要求。因此，對於有服務期限要求的高層管理人員，股份薪酬開支於歸屬期內攤銷，而對於其他人員，由於未附加服務條件的要求，股份薪酬開支於授出日期確認。

股份薪酬的公允價值乃參照股份的公允價值減參與者承擔的成本計量。股份於授出日期的公允價值由外部估值師採用柏力克－舒爾斯模式釐定，並考慮到授出股份的條款及條件。

截至2024年12月31日止年度及截至2025年3月31日止三個月，瑞創平台計劃下的股份支付費用人民幣1,663百萬元及人民幣22百萬元已於合併損益表內確認。

(b) 振瑞及衡瑞平台

蕪湖衡瑞股權投資合夥企業（有限合夥）（「衡瑞」）及蕪湖振瑞股權投資合夥企業（有限合夥）（「振瑞」）於2024年2月26日在中國成立，為 貴公司的激勵平台。

於2024年3月，為向僱員作出獎勵， 貴公司以零代價回購瑞創直接持有的 貴公司全部股份，合計佔 貴公司6.74%股權。 貴公司進一步將所有該等購回股份轉讓予衡瑞及振瑞。衡瑞及振瑞分別以人民幣626,595,500元的代價認購 貴公司3.37%股權。

於2024年3月，合資格參與者通過上述兩個激勵平台獲授 貴公司351,104,500股股權激勵，認購價為每股人民幣3.40元。於2025年2月， 貴公司向合資格參與者進一步授出25,264,900股股份，認購價為每股人民幣4.39元。每次授出的股份獎勵須滿足自授出日期起至(1)授出日期起計六年（「服務期限」）及(2) 貴公司成功[編纂]（以較遲者為準）的服務要求。管理層在考慮[編纂]的最佳估計後，根據上述服務要求確定了相關受限制股份的歸屬期。因此，股份支付費用於歸屬期內攤銷。

因授出股份獎勵而收取的服務的公允價值乃參考所授出股份獎勵之公允價值減認購價計量。授出股份獎勵的公允價值按授出日期的市值計量，由外部估值師使用貼現現金流量法釐定，其計及授出受限制股份的條款及條件。

下文載列截至2024年12月31日止年度及截至2025年3月31日止三個月通過衡瑞及振瑞授出而尚未行使的受限制股份的變動詳情。

	於2024年	於2025年
	12月31日	3月31日
股份數目		
於年／期初	—	343,712,700
於年／期內授出	351,104,500	25,264,900
於年／期內已沒收	(7,391,800)	(2,463,600)
於年／期內已行使	—	—
於年／期內已屆滿	—	—
於年／期末	343,712,700	366,514,000

截至2024年12月31日止年度及截至2025年3月31日止三個月，振瑞及衡瑞平台計劃下的股份薪酬開支人民幣353百萬元及人民幣109百萬元已於合併損益表確認。

附錄一

會計師報告

38. 儲備

貴集團

貴集團儲備的金額及其變動情況呈列於歷史財務資料中的合併權益變動表。

(a) 其他儲備

其他儲備包括：(i)公司發行股份[編纂]與股份面值之間的差額；(ii)收購 貴集團附屬公司少數股東權益的成本與所收購資產淨值賬面價值之間的差額；(iii)收購共同控制下的附屬公司的成本與所收購資產淨值賬面價值之間的差額；及(iv)股東的視作出資。2024年， 貴公司股東蕪湖瑞創投資股份有限公司將其持有的四家實體的股權（包括 貴公司6.74%股權）以零代價轉讓予 貴公司。轉賬的影響相應地計入其他儲備。有關 貴公司6.74%股權轉讓的詳情，見附註37。

(b) 盈餘儲備

根據中華人民共和國公司法，在中國註冊的公司，公司分配稅後利潤時，應當提取利潤的百分之十列入盈餘儲備。盈餘儲備累計額為公司註冊資本的百分之五十以上的，可以不再提取。在獲得中國相關部門批准的情況下，盈餘儲備可用於抵銷任何累計虧損或增加公司的註冊資本。盈餘儲備不可用於向中國公司的股東分派股息。

貴公司

於有關期間， 貴公司儲備的金額及其變動情況如下：

截至2022年12月31日止年度

	股本	其他綜合收益	其他儲備	盈餘儲備	累計虧損	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	5,470	(3)	16,123	519	(14,033)	8,076
年內利潤	—	—	—	—	3,780	3,780
年內其他綜合收益：						
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的						
股本投資的公允價值變動，扣除稅項	—	26	—	—	—	26
應佔合營企業及聯營企業的其他綜合收益	—	(2)	—	—	—	(2)
年內綜合收益總額	—	24	—	—	3,780	3,804
於出售以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權						
投資後轉撥其他儲備	—	(36)	—	—	36	—
同一控制下企業合併	—	—	(2,128)	—	—	(2,128)
視作一名股東出資	—	—	136	—	—	136
其他	—	—	760	—	—	760
於2022年12月31日	5,470	(15)	14,891	519	(10,217)	10,648

附 錄 一

會 計 師 報 告

截至2023年12月31日止年度

	股本	其他綜合收益	其他儲備	盈餘儲備	(累計虧損)/ 保留利潤	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年1月1日	5,470	(15)	14,891	519	(10,217)	10,648
年內利潤	—	—	—	—	12,382	12,382
年內其他綜合收益：						
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權						
投資的公允價值變動，扣除稅項	—	(10)	—	—	—	(10)
應佔合營企業及聯營企業的其他綜合收益	—	(8)	—	—	—	(8)
年內綜合收益總額	—	(18)	—	—	12,382	12,364
同一控制下企業合併	—	—	(2,609)	—	—	(2,609)
視作一名股東出資	—	—	118	—	—	118
應佔合營企業及聯營企業其他儲備	—	—	18	—	—	18
已宣派股息	—	—	—	—	(1,094)	(1,094)
於2023年12月31日	<u>5,470</u>	<u>(33)</u>	<u>12,418</u>	<u>519</u>	<u>1,071</u>	<u>19,445</u>

截至2024年12月31日止年度

	股本	其他綜合收益	股份薪酬	其他儲備	盈餘儲備	保留盈利	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	5,470	(33)	—	12,418	519	1,071	19,445
年內利潤	—	—	—	—	—	18,568	18,568
年內其他綜合收益：							
以公允價值計量且其變動計入其他							
綜合收益的股權投資的公允價值變動，							
扣除稅項	—	52	—	—	—	—	52
應佔合營企業及聯營企業的其他							
綜合收益	<u>—</u>	<u>(14)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(14)</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

	股本	其他綜合收益	股份薪酬	其他儲備	盈餘儲備	保留盈利	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
年內綜合收益總額	-	38	-	-	-	18,568	18,606
於出售以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的股權投資後轉撥 其他儲備	-	(30)	-	-	-	30	-
同一控制下企業合併	-	-	-	(5,949)	-	-	(5,949)
股份薪酬	-	-	1,756	-	-	-	1,756
視作一名股東出資	-	-	-	1,809	-	-	1,809
應佔合營企業及聯營企業其他儲備	-	-	-	46	-	-	46
轉撥自保留盈利	-	-	-	-	2,073	(2,073)	-
視作一間附屬公司出資	-	-	-	84	-	-	84
於2024年12月31日	<u>5,470</u>	<u>(25)</u>	<u>1,756</u>	<u>8,408</u>	<u>2,592</u>	<u>17,596</u>	<u>35,797</u>

截至2025年3月31日止三個月

	股本	其他綜合收益	股份薪酬	其他儲備	盈餘儲備	保留盈利	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年1月1日	5,470	(25)	1,756	8,408	2,592	17,596	35,797
期內利潤	-	-	-	-	-	4,876	4,876
期內其他綜合收益：							
以公允價值計量且其變動計入其他綜合 收益的股權投資的公允價值變動，扣除 稅項	-	(11)	-	-	-	-	(11)
應佔合營企業及聯營企業的其他綜合收益	<u>-</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>2</u>
期內綜合收益總額	-	(9)	-	-	-	4,876	4,867
股份薪酬	-	-	99	-	-	-	99
撥入安全生產儲備	-	-	-	12	-	(12)	-
已宣派股息	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(3,993)</u>	<u>(3,993)</u>
於2025年3月31日	<u>5,470</u>	<u>(34)</u>	<u>1,855</u>	<u>8,420</u>	<u>2,592</u>	<u>18,467</u>	<u>36,770</u>

附錄一

會計師報告

39. 擁有重大非控股權益的非全資附屬公司

擁有重大非控股權益的貴集團附屬公司詳情載列如下：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
非控股權益持有股權比例：				
奇瑞新能源汽車股份有限公司	59%	52%	52%	52%
福州青口控股有限公司	—	—	30%	30%
分配至非控股權益的年／期內 利潤／（虧損）：				
奇瑞新能源汽車股份有限公司	(335)	(1,238)	(312)	(219)
福州青口控股有限公司	—	—	521	260
非控股權益累計（虧絀）／結餘：				
奇瑞新能源汽車股份有限公司	(359)	(889)	(1,162)	(1,381)
福州青口控股有限公司	—	—	895	1,173

下表列示上述附屬公司的財務資料概要。所披露的金額未計及任何公司間抵銷：

	奇瑞新能源汽車 股份有限公司
	人民幣百萬元
2022年12月31日	
收入	12,831
成本及開支總額	(13,397)
年內虧損	(566)
年內綜合收益總額	(566)
流動資產	11,065
非流動資產	1,422
流動負債	(10,735)
非流動負債	(2,408)
經營活動所用現金流量淨額	(1,250)
投資活動所用現金流量淨額	(3,252)
融資活動產生現金流量淨額	2,626
現金及現金等價物減少淨額	(1,876)

附錄一

會計師報告

奇瑞新能源汽車股份有限公司		
人民幣百萬元		
2023年12月31日		
收入		5,883
成本及開支總額		(8,020)
年內虧損		(2,137)
年內綜合收益總額		(2,126)
流動資產		6,169
非流動資產		2,332
流動負債		(8,826)
非流動負債		(2,408)
經營活動所用現金流量淨額		(2,570)
投資活動產生現金流量淨額		3,578
融資活動所用現金流量淨額		(508)
現金及現金等價物增加淨額		500
	奇瑞新能源汽車股份有限公司	福州青口控股有限公司
	人民幣百萬元	人民幣百萬元
2024年12月31日		
收入	11,097	26,079
成本及開支總額	(11,699)	(24,342)
年內(虧損)/利潤	(602)	1,737
年內綜合收益總額	(602)	1,737
流動資產	4,766	14,079
非流動資產	2,347	2,888
流動負債	(9,268)	(12,498)
非流動負債	(1,085)	(1,487)
經營活動產生現金流量淨額	2,449	891
投資活動所用現金流量淨額	(54)	(657)
融資活動所用現金流量淨額	(2,127)	(342)
現金及現金等價物增加/(減少)淨額	268	(108)
2025年3月31日		
收入	2,940	6,826
成本及開支總額	(3,363)	(5,960)
期內(虧損)/利潤	(423)	866
期內綜合收益總額	(423)	866
流動資產	3,621	15,526
非流動資產	2,212	2,912
流動負債	(8,465)	(12,766)
非流動負債	(1,031)	(1,762)
經營活動(所用)/產生現金流量淨額	(265)	289
投資活動所用現金流量淨額	(46)	(349)
融資活動所用現金流量淨額	(684)	—
現金及現金等價物減少淨額	(995)	(60)

附錄一

會計師報告

40. 企業合併

(a) 蕪湖奇瑞科技有限公司

於2022年6月15日，貴集團向奇瑞控股收購蕪湖奇瑞科技有限公司51%的權益，屬於同一控制下企業合併。蕪湖奇瑞科技有限公司從事汽車組件及零部件的生產及銷售。是次收購為貴集團發展策略的一部分。購買代價人民幣3,862百萬元以應收奇瑞控股的未償還應收款項結算。

收購日期奇瑞控股合併財務報表中蕪湖奇瑞科技有限公司資產及負債之賬面值如下：

	於收購時的賬面值
	人民幣百萬元
物業、廠房及設備	356
其他無形資產	382
聯營企業投資	1,911
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	175
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產	288
遞延稅項資產	47
存貨	214
貿易應收款項	1,151
應收票據	101
預付款項及其他應收款項	1,330
現金及銀行結餘	1,028
貿易應付款項及應付票據	(2,103)
其他應付款項及應計費用	(79)
計息銀行貸款	(464)
應付稅項	(35)
合約負債	(97)
遞延稅項負債	(107)
撥備	(23)
按賬面值計量的淨資產總額	4,075
非控股權益	(352)
於其他儲備中確認	139
代價	3,862

(b) 蕪湖埃科泰克動力總成有限公司

於2023年12月31日，貴集團從奇瑞控股收購了蕪湖埃科泰克動力總成有限公司51%的股權，屬於同一控制下企業合併。蕪湖埃科泰克動力總成有限公司從事汽車組件及零部件的製造及銷售。該收購為貴集團發展戰略的一部分。收購事項的購買代價以現金形式支付，其中人民幣3,344百萬元於2023年支付。

附錄一

會計師報告

於奇瑞控股的合併財務報表中，蕪湖埃科泰克動力總成有限公司於收購日的資產和負債的賬面值如下：

	於收購時的 賬面值 人民幣百萬元
物業、廠房及設備	1,242
使用權資產	50
其他無形資產	167
遞延稅項資產	243
存貨	385
貿易應收款項	4,398
應收票據	430
預付款項及其他應收款項	1,492
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	1
現金及銀行結餘	31
貿易應付款項及應付票據	(5,438)
其他應付款項及應計費用	(383)
應付稅項	(6)
合約負債	(4)
計息銀行貸款	(80)
租賃負債	(161)
遞延收入	(10)
按賬面值計量的淨資產總額	2,357
非控股權益	(149)
於其他儲備中確認	1,136
代價	3,344

(c) 瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司

於2023年12月31日，貴集團從奇瑞控股收購了瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司100%股權，屬於同一控制下企業合併。瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司從事供應鏈管理。該收購為貴集團發展戰略的一部分。收購事項的購買代價以現金形式支付，其中人民幣550百萬元於2023年支付。

於奇瑞控股的合併財務報表中，瑞鯨(安徽)供應鏈科技有限公司於收購日的資產及負債的賬面值如下：

	於收購時的 賬面值 人民幣百萬元
物業、廠房及設備	1
使用權資產	2
遞延稅項資產	13
存貨	28
貿易應收款項	786
應收票據	99
預付款項及其他應收款項	200
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	4
現金及銀行結餘	732
貿易應付款項及應付票據	(1,093)
其他應付款項及應計費用	(446)
應付稅項	(37)
合約負債	(173)
租賃負債	(1)
按賬面值計量的淨資產總額	115
於其他儲備中確認	435
代價	550

附錄一

會計師報告

(d) 捷途業務

於2024年1月1日，貴集團自奇瑞控股的附屬公司奇瑞商用車(安徽)有限公司收購捷途業務，屬於同一控制下企業合併，包括收購蕪湖捷途汽車銷售有限公司的全部股權、收購蕪湖瑞青企業管理有限公司85%的股權及收購與捷途業務相關的若干資產及承擔若干負債。該收購為貴集團發展戰略的一部分。就收購事項支付的購買代價人民幣7,320百萬元以現金形式支付，其中人民幣7,003百萬元於2023年支付，而餘下人民幣317百萬元於2025年1月支付。

於奇瑞控股的合併財務報表中，捷途業務於收購日的資產及負債的賬面值如下：

	於收購時的賬面值
	人民幣百萬元
物業、廠房及設備	816
使用權資產	217
其他無形資產	124
遞延稅項資產	579
存貨	4,624
貿易應收款項	1,125
應收票據	4,521
合約資產	12
預付款項及其他應收款項	14,162
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	3,192
現金及銀行結餘	122
貿易應付款項及應付票據	(18,689)
合約負債	(6,996)
其他應付款項及應計費用	(1,458)
應付稅項	(465)
撥備	(486)
計息銀行貸款	(319)
租賃負債	(157)
遞延稅項負債	(1)
遞延收入	(16)
按賬面值計量的淨資產總額	907
於其他儲備中確認	6,413
以現金支付的代價	7,320

(e) 福州青口控股有限公司

於2024年2月18日，貴集團從第三方公司福州左海控股集團有限公司收購了福州青口控股有限公司100%股權。福州青口控股有限公司持有從事乘用車生產及銷售的東南汽車工業股份有限公司70%的股權。該收購為貴集團發展戰略的一部分。收購事項的購買代價以現金形式支付，其中人民幣927百萬元於2024年支付。

附錄一

會計師報告

福州青口控股有限公司於收購日已購的可識別資產及負債的公允價值如下：

	於收購時確認的 公允價值 人民幣百萬元
物業、廠房及設備	1,319
使用權資產	359
其他無形資產	26
遞延稅項資產	526
存貨	492
貿易應收款項	4,917
應收票據	47
預付款項及其他應收款項	1,027
以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產	5
現金及銀行結餘	127
計息銀行貸款	(379)
合約負債	(27)
貿易應付款項及應付票據	(5,596)
其他應付款項及應計費用	(1,303)
應付稅項	(6)
租賃負債	(22)
遞延稅項負債	(138)
撥備	(39)
按公允價值計量的可識別淨資產總額	1,335
非控股權益	(400)
於其他收入及收益中確認	(8)
以現金支付的代價	927

收購福州青口控股有限公司的現金流量分析如下：

	人民幣百萬元
已付現金代價	(927)
收購的現金及銀行結餘	127
現金流出淨值總額	(800)

自收購以來，福州青口控股有限公司截至2024年12月31日止年度已為貴集團貢獻收入人民幣26,079百萬元及綜合收益人民幣1,737百萬元。

倘合併於年初進行，截至2024年12月31日止年度，貴集團的收入及利潤將分別為人民幣272,261百萬元及人民幣14,509百萬元。

41. 金融資產轉讓

未全部終止確認的已轉讓金融資產

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團向若干供應商背書若干由中國內地銀行承兌的應收票據（「經背書票據」），賬面值分別為人民幣4,401百萬元、人民幣5,488百萬元、人民幣292百萬元及人民幣1,684百萬元，以結算應付予該等供應商的貿易應付款項（「背書」）。董事認為，貴集團已保留大部分風險及回報，包括與該等背書票據有關的違約風險，因此，貴集團繼續確認經背書票據

附錄一

會計師報告

及已結算的相關貿易應付款項的全部賬面值。背書後，貴集團並無保留任何使用經背書票據的權利，包括向任何其他第三方出售、轉讓或質押經背書票據。於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，供應商有追索權的經背書票據結算的應貿易應付款項的賬面總值分別為人民幣4,401百萬元、人民幣5,488百萬元、人民幣292百萬元及人民幣1,684百萬元。

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團將若干由中國內地銀行承兌之應收票據（「貼現票據」）進行貼現（「貼現」），賬面值分別為人民幣617百萬元、人民幣61百萬元、人民幣43百萬元及零。董事認為，貴集團已保留大部分風險及回報，包括與該等貼現票據有關的違約風險，因此，貴集團繼續確認該等貼現票據及相關銀行借款的全部賬面值。貼現後，貴集團並無保留任何使用該等貼現票據的權利，包括向任何其他第三方出售、轉讓或質押該等貼現票據。於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，銀行有追索權的貼現票據總金額分別為人民幣617百萬元、人民幣61百萬元、人民幣43百萬元及零。

全部終止確認的已轉讓金融資產

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團將若干由中國內地銀行承兌的應收票據（「終止確認票據」）背書予若干供應商，已結付應付予該等供應商的貿易應付款項，賬面值合共為人民幣13,110百萬元、人民幣23,081百萬元、人民幣83,721百萬元及人民幣30,554百萬元，並對若干由中國內地銀行承兌的應收票據（「終止確認票據」）進行貼現，賬面值合共分別為人民幣3,640百萬元、人民幣559百萬元、人民幣6,971百萬元及人民幣471百萬元。於有關期間末，終止確認票據的到期日為一至六個月。根據中國票據法，終止確認票據的持有人可向終止確認票據的任何、數名或全部負責人（包括貴集團）行使追索權，而不論其先後順序（「持續參與」）。董事認為，於獲接納銀行並無違約之情況下，貴集團被終止確認票據持有人索償之風險微乎其微。貴集團已轉移絕大部分與終止確認票據有關之風險及回報。因此，貴集團已全數將終止確認票據及相關貿易應付款項之賬面值取消確認。貴集團就持續參與終止確認票據造成損失之最高風險，以及購回該等終止確認票據之未貼現現金流量相等於其賬面值。董事認為，貴集團持續參與終止確認票據之公允價值並不重大。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年3月31日止三個月，貴集團於轉讓終止確認票據日期確認虧損分別為人民幣111百萬元、人民幣57百萬元、人民幣68百萬元及零。

42. 合併現金流量表附註

(a) 主要非現金交易

- (1) 截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年3月31日止三個月，貴集團就樓宇、機器及車輛的租賃安排對使用權資產及租賃負債進行非現金添置分別為人民幣72百萬元及人民幣72百萬元、人民幣387百萬元及人民幣387百萬元、人民幣1,918百萬元及人民幣1,918百萬元、人民幣1,589百萬元（未經審計）及人民幣1,589百萬元（未經審計）以及人民幣6百萬元及人民幣6百萬元。
- (2) 誠如歷史財務資料附註40(a)所披露，截至2022年12月31日止年度，收購一間附屬公司的代價並非以現金結算。
- (3) 截至2023年12月31日止年度，貴集團就樓宇分期付款之物業、廠房及設備以及其他應付款項及應計費用非現金增加人民幣1,158百萬元及人民幣1,158百萬元。

附錄一

會計師報告

(b) 融資活動所產生的負債變動

於2022年12月31日

	銀行貸款 及其他借款	租賃負債	應付債券	其他應付款項及 應計費用
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2022年1月1日	34,499	223	698	1,677
融資現金流量變動	(2,662)	(85)	(2)	1,806
新租賃	—	72	—	—
利息開支	1,243	9	—	153
提前解除租約	—	(8)	—	—
匯率變動影響	43	—	—	—
於2022年12月31日	33,123	211	696	3,636

於2023年12月31日

	銀行貸款 及其他借款	租賃負債	應付債券	其他應付款項及 應計費用
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2023年1月1日	33,123	211	696	3,636
融資現金流量變動	4,666	(94)	(696)	965
新租賃	—	387	—	—
透過分期付款添置物業、廠房及設備	—	—	—	1,158
利息開支	1,375	21	—	221
提前解除租約	—	(1)	—	—
出售附屬公司	(1)	—	—	—
匯率變動影響	(655)	(3)	—	—
於2023年12月31日	38,508	521	—	5,980

於2024年12月31日

	銀行貸款 及其他借款	租賃負債	其他應付款項及 應計費用
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2024年1月1日	38,508	521	5,980
融資現金流量變動	(15,866)	(199)	1,071
收購附屬公司	379	22	835
新租賃	—	1,918	—
其他應付款項及應計費用產生的已貼現款項	—	—	(290)
利息開支	1,919	101	290
轉撥至遞延收入	—	—	(3,727)
提前解除租約	—	(10)	—
出售附屬公司	(20)	(23)	—
匯率變動影響	(1,754)	(11)	—
於2024年12月31日	23,166	2,319	4,159

附錄一

會計師報告

於2025年3月31日

	銀行貸款及 其他借款	租賃負債	其他應付款項及 應計費用
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於2025年1月1日	23,166	2,319	4,159
融資現金流量變動	(4,072)	(27)	202
新租賃	—	6	—
其他應付款項及應計費用產生的已貼現款項	—	—	(43)
利息開支	787	25	60
出售附屬公司	(276)	(15)	—
提前解除租約	—	(3)	—
匯率變動影響	2,025	(19)	—
於2025年3月31日	<u>21,630</u>	<u>2,286</u>	<u>4,378</u>

(c) 租賃現金流出總額

計入現金流量表的租賃現金流出總額如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日 止三個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
於經營活動內	76	108	151	43
於融資活動內	85	94	199	27
總計	<u>161</u>	<u>202</u>	<u>350</u>	<u>70</u>

43. 或然負債

截至各有關期間末，貴集團並無任何重大或然負債。

44. 資產抵押

貴集團為銀行借款抵押的資產詳情分別載於歷史財務資料附註13、14、15、21、23及26。

45. 承擔

(a) 貴集團於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日擁有以下合約承擔：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
已訂約但未撥備：				
物業、廠房及設備	1,896	3,435	2,519	2,462
投資	<u>—</u>	<u>317</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附錄一

會計師報告

46. 關聯方交易

(a) 貴集團於有關期間及截至2024年3月31日止三個月已與關聯方進行以下交易：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
聯營企業及其附屬公司：					
銷售產品.....	345	751	438	93	179
銷售物業、廠房及設備..	2	—	—	—	—
購買產品.....	8,106	12,621	16,729	3,192	4,529
購買物業、廠房及設備..	93	325	379	120	145
提供服務.....	10	14	34	—	13
接受服務.....	7	3	3	3	2
租賃開支.....	10	10	10	3	—
合營企業及其附屬公司：					
銷售產品.....	2,738	2,520	3,314	637	1,404
購買產品.....	35	—	12	—	71
存放定期存款.....	—	—	5,400	2,000	—
定期存款到期.....	—	—	—	—	(2,000)
利息收入.....	—	—	81	4	22
奇瑞控股集團有限公司及其附屬公司、合營企業及聯營企業：					
銷售產品.....	1,302	1,907	2,883	1,242	109
銷售物業、廠房及設備..	12	62	8	—	1
購買產品.....	3,560	3,965	3,949	1,012	741
購買物業、廠房及設備..	61	168	32	21	5
租賃開支.....	25	20	18	9	4
提供服務.....	18	19	63	3	58
接受服務.....	17	3	17	—	162
收購附屬公司.....	3,862	4,050	7,320	7,320	—
出售附屬公司.....	11	7	—	—	—
立訊有限公司及其附屬公司：					
購買產品.....	32	161	2,134	187	513
購買物業、廠房及設備..	—	—	3	—	—
銷售產品.....	—	—	—	—	2
蕪湖投資控股及其附屬公司：					
購買產品.....	1,740	2,530	3,799	694	952
購買物業、廠房及設備..	19	35	32	5	12
銷售產品.....	5	109	157	11	62
瑞創及其附屬公司：					
租賃開支.....	5	6	4	1	—

附註：

以上交易乃根據訂約方相互協議之條款及條件進行。

附錄一

會計師報告

(b) 與關聯方的其他交易：

- (i) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，由奇瑞控股有限公司及其附屬公司擔保的貴集團借款未償還結餘分別為人民幣4,799百萬元、人民幣2,175百萬元、零及零。
- (ii) 於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團為其聯營企業的銀行借款人民幣67百萬元、人民幣227百萬元、人民幣197百萬元及人民幣194百萬元提供擔保。

(c) 貴集團主要管理人員的薪酬：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審計)	人民幣千元
袍金	952	924	834	231	191
薪金、津貼、花紅及實物 福利(包括退休金計劃 供款)	53,654	54,139	59,627	20,430	27,519
股份薪酬開支	—	—	83,361	14,989	22,371
支付予主要管理人員的薪酬 總額	54,606	55,063	143,822	35,650	50,081

董事及監事薪酬的進一步詳情載於歷史財務資料附註8。

與關聯方的未償還結餘載於歷史財務資料附註14(b)、19、22、26、27、28及32。

47. 按類別劃分的金融工具

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，各類金融工具的賬面值如下：

於2022年12月31日

金融資產

	以公允價值 計量且其變動 計入當期損益的 金融資產		以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定		債權投資	股權投資		
	人民幣百萬元		人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且 其變動計入其他綜合 收益的股權投資	—	—	—	349	—	349
貿易應收款項	—	—	—	—	9,521	9,521
應收票據	—	—	—	—	6,167	6,167
計入預付款項、其他 應收款項及其他資產的 金融資產	—	—	—	—	22,960	22,960
以公允價值計量且其 變動計入當期損益的 金融資產	13,931	—	—	—	—	13,931

附錄一

會計師報告

	以公允價值 計量且其變動 計入當期損益的 金融資產		以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元		人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的 金融資產	—	2,359	—	—	—	2,359
衍生金融工具	241	—	—	—	—	241
定期存款	—	—	—	5,360	5,360	5,360
受限制銀行存款	—	—	—	932	932	932
現金及現金等價物	—	—	—	12,686	12,686	12,686
總計	14,172	2,359	349	57,626	74,506	74,506

金融負債

	以公允價值計量且 其變動計入當期損益 的金融負債		按攤餘成本計量 的金融負債	總計
	持作交易			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貿易應付款項及應付票據	—	51,708	51,708	51,708
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	—	12,645	12,645	12,645
衍生金融工具	3	—	3	3
計息銀行貸款及其他借款	—	33,123	33,123	33,123
應付債券	—	696	696	696
總計	3	98,172	98,175	98,175

於2023年12月31日

金融資產

	以公允價值 計量且其變動 計入當期損益 的金融資產		以公允價值計量且 其變動計入其他綜 合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資			
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且 其變動計入其他綜合 收益的股權投資	—	—	323	—	323	323
貿易應收款項	—	—	—	11,268	11,268	11,268
應收票據	—	—	—	10,805	10,805	10,805
計入預付款項、其他 應收款項及其他資產的 金融資產	—	—	—	16,903	16,903	16,903
以公允價值計量且其 變動計入當期損益的 金融資產	12,006	—	—	—	12,006	12,006

附錄一

會計師報告

	以公允價值 計量且其變動 計入當期損益 的金融資產	以公允價值計量且 其變動計入其他綜 合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資		
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計 入其他綜合收益的 金融資產.....	—	4,433	—	—	4,433
衍生金融工具.....	31	—	—	—	31
定期存款.....	—	—	—	4,998	4,998
受限制銀行存款.....	—	—	—	587	587
現金及現金等價物.....	—	—	—	35,048	35,048
總計.....	12,037	4,433	323	79,609	96,402

金融負債

	以公允價值計量且 其變動計入當期 損益的金融負債	按攤餘成本計量 的金融負債	總計
	持作交易		
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
貿易應付款項及應付票據.....	—	74,408	74,408
計入其他應付款項及應計費用的金融負債.....	—	19,251	19,251
衍生金融工具.....	86	—	86
計息銀行貸款及其他借款.....	—	38,508	38,508
總計.....	86	132,167	132,253

於2024年12月31日

金融資產

	以公允價值計量且 其變動計入當期 損益的金融資產	以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資		
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的 股權投資.....	—	—	313	—	313
貿易應收款項.....	—	—	—	17,423	17,423
應收票據.....	—	—	—	774	774
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產.....	—	—	—	1,915	1,915
以公允價值計量且其變動計入當期 損益的金融資產.....	19,640	—	—	—	19,640
以公允價值計量且其變動計入其他 綜合收益的金融資產.....	—	7,547	—	—	7,547

附錄一

會計師報告

	以公允價值計量且 其變動計入當期 損益的金融資產	以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資		
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
定期存款.....	—	—	—	7,563	7,563
受限制銀行存款.....	—	—	—	75	75
現金及現金等價物.....	—	—	—	62,693	62,693
總計.....	19,640	7,547	313	90,443	117,943

金融負債

	按攤餘成本計量 的金融負債
	人民幣百萬元
貿易應付款項及應付票據.....	101,496
計入其他應付款項及應計費用的金融負債.....	20,396
計息銀行貸款及其他借款.....	23,166
總計.....	145,058

於2025年3月31日

金融資產

	以公允價值計量且 其變動計入當期 損益的金融資產	以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的金融資產		按攤餘成本計量 的金融資產	總計
	強制如此指定	債權投資	股權投資		
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的股權投 資.....	—	—	282	—	282
貿易應收款項.....	—	—	—	21,270	21,270
應收票據.....	—	—	—	330	330
計入預付款項、其他應收款項及 其他資產的金融資產.....	—	—	—	2,154	2,154
以公允價值計量且其變動計入當 期損益的金融資產.....	29,336	—	—	—	29,336
以公允價值計量且其變動計入其 他綜合收益的金融資產.....	—	1,802	—	—	1,802
定期存款.....	—	—	—	16,239	16,239
受限制銀行存款.....	—	—	—	2,303	2,303
現金及現金等價物.....	—	—	—	37,498	37,498
總計.....	29,336	1,802	282	79,794	111,214

附錄一

會計師報告

金融負債

	按攤餘成本計量 的金融負債
	人民幣百萬元
貿易應付款項及應付票據.....	102,403
計入其他應付款項及應計費用的金融負債	19,152
計息銀行貸款及其他借款.....	21,630
總計	143,185

48. 金融工具的公允價值及公允價值層級

管理層已評估現金及現金等價物、受限制銀行存款、定期存款的即期部分、貿易應收款項及應收票據、貿易應付款項及應付票據、計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產、計入其他應付款項及應計費用的金融負債的即期部分的公允價值與其賬面值相若，主要是由於該等工具的短期到期日所致。

貴集團的公司財務團隊負責釐定金融工具公允價值管理的政策和程序。公司財務團隊直接向財務總監及董事會匯報。於各有關期間末，公司財務團隊分析金融工具價值的變動，並釐定估值所用的主要輸入數據。估值由財務總監審核並批准。

金融資產及負債的公允價值以自願交易方（強迫或清盤銷售除外）當前交易中該工具的可交易金額入賬。以下為用於估計公允價值的方法及假設：

分類為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益之金融資產之應收票據的公允價值乃按預期未來現金流量貼現計算。此外，應收票據將於一年內到期，因此其公允價值與賬面值相若。

貴集團投資於非上市投資，即中國內地銀行發行的結構性存款及理財產品。貴集團採用貼現現金流量估值法估計結構性存款的公允價值，並根據理財產品經理發佈的估值報告（如有）估計理財產品的公允價值，且於適當情況下考慮流動性貼現。

衍生金融工具（包括遠期貨幣合約、利率掉期）採用與遠期定價及掉期模型類似的估值技術計量，並採用現值計算。該等模型納入多項市場可觀察輸入數據，包括交易對手的信用質素、外匯即期匯率及遠期匯率以及利率曲線。

對於以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的非上市股權投資的公允價值，管理層採用主要包括貼現現金流量法及市場比較估值法在內的估值技術釐定公允價值。公允價值對不可觀察輸入值變化的敏感性表明，該等輸入值的合理變動假設不會導致公允價值的大幅變動。

定期存款、計息銀行貸款、長期應收款項、債權投資及計入其他應付款項及應計費用的長期應付款項的非流動部分的公允價值，乃按類似條款、信貸風險及剩餘到期日的工具的現有利率貼現預期未來現金流量計算。公允價值經評估為與其賬面值相若。

附錄一

會計師報告

公允價值層級

下表說明 貴集團金融工具的公允價值計量層級：

按公允價值計量的資產：

於2022年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計
	在活躍市場中的報價（第1級）	重大可觀察輸入數據（第2級）	重大不可觀察輸入數據（第3級）	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資.....	89	—	260	349
計入以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產的應收票據.....	—	2,359	—	2,359
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產.....	106	13,792	33	13,931
衍生金融工具.....	—	241	—	241
總計	195	16,392	293	16,880

於2023年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計
	在活躍市場中的報價（第1級）	重大可觀察輸入數據（第2級）	重大不可觀察輸入數據（第3級）	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的股權投資.....	61	—	262	323
計入以公允價值計量且其變動計入其他綜合收益的金融資產的應收票據.....	—	4,433	—	4,433
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產.....	—	11,961	45	12,006
衍生金融工具.....	—	31	—	31
總計	61	16,425	307	16,793

附錄一

會計師報告

於2024年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計
	在活躍市場中的 報價(第1級)	重大可觀察 輸入數據(第2級)	重大不可觀察 輸入數據(第3級)	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的股權投資.....	—	—	313	313
計入以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的 金融資產的應收票據	—	7,547	—	7,547
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產.....	—	19,579	61	19,640
總計	—	27,126	374	27,500

於2025年3月31日

	公允價值計量採用以下基準			總計
	在活躍市場中的 報價(第1級)	重大可觀察 輸入數據(第2級)	重大不可觀察 輸入數據(第3級)	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
指定為以公允價值計量且其變動計入 其他綜合收益的股權投資.....	—	—	282	282
計入以公允價值計量且其 變動計入其他綜合收益的 金融資產的應收票據	—	1,802	—	1,802
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產	—	29,278	58	29,336
總計	—	31,080	340	31,420

於有關期間，屬於第3級的公允價值計量變動如下：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
				(未經審計)	
以公允價值計量且其變動 計入其他綜合收益的 股權投資					
於年／期初	243	260	262	262	313
於其他綜合收益確認的 總收益.....	2	107	51	(3)	(31)
購買	15	25	—	—	—
處置	—	(130)	—	—	—
於年／期末	260	262	313	259	282

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元 (未經審計)	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產					
於年／期初	33	33	45	45	61
於損益中確認的總收益 ...	—	2	1	2	(3)
購買	—	10	15	—	—
於年／期末	33	45	61	47	58

按公允價值計量的負債：

於2022年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			
	在活躍市場中的報價(第1級)	重大可觀察輸入數據(第2級)	重大不可觀察輸入數據(第3級)	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
衍生金融工具	—	3	—	3

於2023年12月31日

	公允價值計量採用以下基準			
	在活躍市場中的報價(第1級)	重大可觀察輸入數據(第2級)	重大不可觀察輸入數據(第3級)	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
衍生金融工具	—	86	—	86

於有關期間，第1級與第2級之間並無公允價值計量的轉撥，亦無金融資產及金融負債轉入或轉出第3級。

49. 金融風險管理目的及政策

貴集團的主要金融工具(衍生產品除外)包括銀行貸款、其他計息貸款及現金和存款。該等金融工具的主要目的為為貴集團的經營獲得融資。貴集團擁有多項其他金融資產及負債，如經營中直接產生的貿易應收款項及貿易應付款項。

貴集團金融工具產生的主要風險為利率風險、外匯風險、信用風險及流動性風險。董事定期開會以分析及制定管理貴集團該等風險的措施。一般而言，貴集團引入有關其風險管理的保守策略。董事審閱及議定管理該等風險的政策，有關政策於下文概述：

(a) 利率風險

貴集團所承受的市場利率變動風險主要與貴集團以浮動利率計息的長期銀行借貸有關。貴集團的政策是採用定息及浮息債務的組合來管理其利息成本。截至2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日，貴集團約86%、73%、59%及92%的計息借款按固定利率計息。

附錄一

會計師報告

截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2025年3月31日止三個月，倘銀行借款利率增加／減少10個基點，而所有其他變量維持不變，則 貴集團的除稅前利潤（因浮息借款的影響）將分別減少／增加約人民幣5百萬元、人民幣10百萬元、人民幣9百萬元及零。

(b) 外匯風險

貴集團面臨交易性的匯率風險。此類風險由於經營單位以功能貨幣以外的貨幣進行的交易所致。為確保 貴集團面臨的貨幣風險維持在可接受的水平，並力求盡量減少以相同貨幣計值的資產與負債之間的差額。 貴集團已使用外匯遠期合約以管理與以外幣計值的資產及負債相關的外幣風險。

下表為匯率風險的敏感性分析，反映了在其他變量保持不變的假設下，外幣匯率發生合理、可能的變動時，將對稅前利潤產生的影響：

	匯率 上升／(下跌)	稅前利潤 增加／(減少)
	%	人民幣百萬元
於2022年12月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	215
倘美元兌人民幣貶值	5	(215)
於2024年12月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	100
倘美元兌人民幣貶值	5	(100)
倘盧布兌人民幣升值	5	463
倘盧布兌人民幣貶值	5	(463)
於2025年3月31日		
倘美元兌人民幣升值	5	584
倘美元兌人民幣貶值	5	(584)
倘盧布兌人民幣升值	5	490
倘盧布兌人民幣貶值	5	(490)
倘歐元兌人民幣升值	5	181
倘歐元兌人民幣貶值	5	(181)

由於使用外匯遠期合約，截至2023年12月31日， 貴集團並無重大外幣風險。

(c) 信用風險

貴集團僅與獲認可且信譽良好的第三方進行交易。 貴集團的政策是，所有有意以信貸條款進行交易的客戶均須通過信貸核實程序。此外，應收款項結餘會持續受到監控且 貴集團的壞賬風險不大。

於2022年、2023年、2024年12月31日及2025年3月31日， 貴集團有若干信貸風險集中。 貴集團貿易應收款項中18%、24%、30%及零為應收 貴集團最大客戶款項，以及 貴集團貿易應收款項中分別有22%、38%、51%及34%為應收 貴集團前五大客戶款項。 貴集團致力於嚴格控制未償還的應收款項，並設有信貸控制部門，以盡量降低信貸風險。

附錄一

會計師報告

最大風險敞口及年末階段

下表載列於報告期末基於 貴集團信用政策的信用質量及最大信用風險敞口，主要基於逾期信息（除非無需付出不必要的成本或努力即可取得其他資料）及年末階段分類。呈列的金額為金融資產的總賬面值。

於2022年12月31日

	12個月預期 信用損失	整個存續期預期信用損失			總計
	第1階段	第2階段	第3階段	簡化法	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入其他					
綜合收益的金融資產	—	—	—	2,359	2,359
合約資產	—	—	—	1,187	1,187
貿易應收款項*	—	—	—	10,794	10,794
應收票據	—	—	—	6,167	6,167
計入預付款項、其他應收款項及					
其他資產的金融資產					
— 正常**	15,203	—	10,771	—	25,974
定期存款	5,360	—	—	—	5,360
已質押存款					
— 尚未逾期	932	—	—	—	932
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	12,686	—	—	—	12,686
總計	34,181	—	10,771	20,507	65,459

於2023年12月31日

	12個月預期 信用損失	整個存續期預期信用損失			總計
	第1階段	第2階段	第3階段	簡化法	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入其他					
綜合收益的金融資產	—	—	—	4,433	4,433
合約資產	—	—	—	455	455
貿易應收款項*	—	—	—	12,621	12,621
應收票據	—	—	—	10,805	10,805
計入預付款項、其他應收款項及					
其他資產的金融資產					
— 正常**	4,403	—	15,412	—	19,815
定期存款	4,998	—	—	—	4,998
已質押存款					
— 尚未逾期	587	—	—	—	587
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	35,048	—	—	—	35,048
總計	45,036	—	15,412	28,314	88,762

附錄一

會計師報告

於2024年12月31日

	12個月預期 信用損失	整個存續期預期信用損失			總計
	第1階段	第2階段	第3階段	簡化法	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入其他					
綜合收益的金融資產	—	—	—	7,547	7,547
貿易應收款項*	—	—	—	18,488	18,488
應收票據	—	—	—	774	774
計入預付款項、其他應收款項及					
其他資產的金融資產					
— 正常**	2,157	—	1,771	—	3,928
定期存款	7,563	—	—	—	7,563
已質押存款					
— 尚未逾期	75	—	—	—	75
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	62,693	—	—	—	62,693
總計	72,488	—	1,771	26,809	101,068

於2025年3月31日

	12個月預期 信用損失	整個存續期預期信用損失			總計
	第1階段	第2階段	第3階段	簡化法	
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
以公允價值計量且其變動計入其他					
綜合收益的金融資產	—	—	—	1,802	1,802
貿易應收款項*	—	—	—	22,338	22,338
應收票據	—	—	—	330	330
計入預付款項、其他應收款項及					
其他資產的金融資產					
— 正常**	2,373	—	1,770	—	4,143
定期存款	16,239	—	—	—	16,239
已質押存款					
— 尚未逾期	2,303	—	—	—	2,303
現金及現金等價物					
— 尚未逾期	37,498	—	—	—	37,498
總計	58,413	—	1,770	24,470	84,653

* 對於 貴集團採用簡化減值法的貿易應收款項，基於撥備矩陣的資料於歷史財務資料附註22披露。

** 計入預付款項、其他應收款項及其他資產的金融資產的信用質量，如並無逾期且並無資料顯示該等金融資產自初始確認後的信用風險顯著增加，則被視為「正常」。否則，金融資產的信用質量被視為「可疑」。

貴集團因貿易應收款項而承受信貸風險的進一步量化數據於歷史財務資料附註22披露。

附錄一

會計師報告

(d) 流動性風險

貴集團的目標是通過使用計息銀行貸款以及其他可用的融資來源維持資金持續性及靈活性之間的平衡。

貴集團於各有關期間末基於已訂約但未貼現付款的金融負債的到期情況如下：

貴集團	於2022年12月31日				
	須於一年內或 按要求償還	須於第二年償還	須於第三至 第五年內償還	須於五年以上償還	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
租賃負債.....	46	46	142	—	234
計息銀行貸款及其他借款 (不包括租賃負債).....	19,327	12,536	2,094	—	33,957
貿易應付款項及應付票據.....	51,708	—	—	—	51,708
應付債券.....	91	655	—	—	746
其他應付款項及應計費用.....	9,326	110	220	5,163	14,819
總計	80,498	13,347	2,456	5,163	101,464
	於2023年12月31日				
	須於一年內或 按要求償還	須於第二年償還	須於第三至 第五年內償還	須於五年 以上償還	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
租賃負債.....	154	154	185	92	585
計息銀行貸款及其他借款 (不包括租賃負債).....	34,832	3,755	3,216	31	41,834
貿易應付款項及應付票據.....	74,408	—	—	—	74,408
其他應付款項及應計費用.....	14,174	110	220	5,753	20,257
總計	123,568	4,019	3,621	5,876	137,084
	於2024年12月31日				
	須於一年內或 按要求償還	須於第二年償還	須於第三至 第五年內償還	須於五年 以上償還	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
租賃負債.....	517	355	620	1,514	3,006
計息銀行貸款及其他借款 (不包括租賃負債).....	21,062	1,760	2,548	63	25,433
貿易應付款項及應付票據.....	101,496	—	—	—	101,496
其他應付款項及應計費用.....	16,778	400	1,091	3,484	21,753
總計	139,853	2,515	4,259	5,061	151,688

附錄一

會計師報告

	於2025年3月31日				
	須於一年內或 按要求償還	須於第二年償還	須於第三至第 五年內償還	須於五年 以上償還	總計
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
租賃負債.....	593	272	572	1,483	2,920
計息銀行貸款及其他借款 (不包括租賃負債)	16,835	2,909	3,833	193	23,770
貿易應付款項及應付票據.....	102,403	—	—	—	102,403
其他應付款項及應計費用.....	14,249	1,268	1,275	3,936	20,728
總計	134,080	4,449	5,680	5,612	149,821

(e) 資本管理

貴集團資本管理的主要目標是保障 貴集團持續經營的能力，並維持穩健的資本比率，以支持其業務及為股東創造最大價值。

貴集團負責管理其資本結構，並根據經濟狀況的變化對其資本結構進行調整。為維持或調整資本結構， 貴集團可調整股東股息支付，向股東返還資本或發行新股。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年3月31日止三個月，管理資本的目標、政策或流程未發生任何變更。

貴集團利用資產負債率（即負債總額除以資產總值）監測資本。資產負債率於報告期末如下：

	於12月31日			於3月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元	人民幣百萬元
資產總值.....	121,960	179,434	213,996	210,478
負債總額.....	113,545	164,853	188,072	184,683
資產負債率.....	93%	92%	88%	88%

50. 於有關期間後事項

於2025年4月28日， 貴集團的全資附屬公司JSC Chery Automobile RUS（「奇瑞俄羅斯」）（主要於俄羅斯從事乘用車銷售）與俄羅斯三家公司訂立協議。根據協議，奇瑞俄羅斯同意轉讓其存貨、相關保修義務及當地經銷網絡。於交易完成後， 貴集團將確認出售收益，主要歸因於出售其於俄羅斯的經銷商網絡。

51. 期後財務報表

貴公司、 貴集團或組成 貴集團的任何公司並無就2025年3月31日後之任何期間編製經審計財務報表。

附 錄 二

未 經 審 計 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 計 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 計 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 計 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 計 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附錄三

稅項及外匯

證券持有人稅項

H股持有人的所得稅和資本收益納稅須遵守中國及H股持有人為其居民或因其他原因須繳稅之司法管轄區的法律及慣例。以下若干相關稅收規定概要是以現行的法律及慣例為基礎，可能會有所變動，且不擬作為法律或稅務建議。有關討論無意涵蓋H股[編纂]可能造成的一切稅務後果，亦無考慮任何個別投資者的特定情況，其中部分情況可能受特別的規則所限制。因此，閣下應就H股[編纂]的稅務後果諮詢稅務顧問的意見。有關討論是基於截至本文件日期有效的法律及相關解釋作出，前述法律及相關解釋可能發生變化，並可能具有溯及力。

本討論不涉及除所得稅、資本稅、增值稅、印花稅及遺產稅以外的任何中國稅務問題。有意投資者務請就中國和擁有及出售H股的其他稅務後果諮詢其財務顧問。

股息涉及的稅項

個人投資者

根據2018年8月31日最新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》(「**個人所得稅法**」)及於2018年12月18日修訂的最新《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，中國企業分派股息應按20%的統一稅率繳納個人所得稅。對於非中國居民的外籍個人，如從中國企業收取股息，通常應繳納20%的個人所得稅，除非取得國務院稅務機關特別豁免或根據適用稅收條約獲得減免。

根據國家稅務總局於2011年6月28日發佈的《國家稅務總局關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》，在中國香港發行股份的境內非外商投資企業，其股息分派可按10%的稅率扣繳個人所得稅。對於收取股息的H股個人持有人，倘其為與中國簽訂稅率低於10%的稅收條約的國家的居民，其股份在中國香港上市的非外商投資企業可代有關持有人申請享受較低稅率的優惠待遇，經稅務機關批准後，多扣繳稅款將予以退還。對於取得股息且為與中國簽訂稅率高於10%但低於20%

附錄三

稅項及外匯

的稅收條約的國家的居民的H股個人持有人，非外商投資企業須按協定的協議稅率扣繳稅款，無需提出申請。對於取得股息且為未與中國簽訂稅收條約的國家的居民的H股個人持有人，非外商投資企業須按20%的稅率代扣代繳稅款。

企業投資者

根據全國人民代表大會於2007年3月16日頒佈並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》及國務院於2007年12月6日頒佈、於2008年1月1日生效及於2025年1月20日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，企業所得稅稅率為25%。如非居民企業在中國境內並無機構或場所，或在中國境內有機構或場所但其來自中國的收入與上述機構或場所無實際聯繫，則一般應就來自中國的收入（包括自中國居民企業取得的股息紅利）繳納10%的企業所得稅。對非居民企業應繳納的前述所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人從應支付的款項中扣繳。

國家稅務總局於2008年11月6日頒佈並施行的《國家稅務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》進一步闡明，中國居民企業向境外H股非居民企業持有人派發2008年及以後年度股息時，應統一按10%的稅率代扣代繳企業所得稅。

根據2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》（「安排」），中國政府可就中國居民企業向中國香港居民（包括自然人及法律實體）派付的股息徵稅，但稅項金額不得超過中國居民企業應付股息總額的10%，除非該名中國香港居民在中國居民企業直接持有25%或以上股權，則該稅項不得超過該中國居民企業應付股息總額的5%。於2019年12月6日生效的《〈內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排〉第五議定書》加入了享受條約優惠的資格判定。雖有安排其他條款的規定，如果在考慮了所有相關事實與情況後，

附錄三

稅項及外匯

可以合理地認定任何直接或間接帶來安排優惠的安排或交易的主要目的之一是獲得該優惠，則不得就相關所得給予該優惠，除非能夠確認在此等情況下給予該優惠符合安排相關規定的宗旨和目的。應用稅收協議股息條款須符合中國稅務法律法規的要求，如《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》。

稅收條約

居住在已經與中國簽有避免雙重徵稅條約或作出相關調整的司法管轄區的非居民投資者可享有從中國居民企業收取股息的企業所得稅減免。中國現時與多個國家和地區（包括中國香港、中國澳門特別行政區、澳大利亞、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國等）簽有避免雙重徵稅條約或安排。根據有關稅收條約或安排有權享有優惠稅率的非中國居民企業須向中國稅務機關申請退還超過協定稅率的企業所得稅，且退款申請須經中國稅務機關批准。

有關股份轉讓的稅項

增值稅及地方附加稅

根據2016年5月1日施行的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（「**第36號文**」），在中國境內從事銷售服務的實體和個人，均應繳納增值稅。「在中國境內從事銷售服務」指應課稅服務的賣方或買方位於中國境內。第36號文還規定，對於一般或外國增值稅納稅人，金融產品的轉讓（包括有價證券所有權的轉讓）須就應課稅收入（即售價減去買入價後的餘額）繳納6%的增值稅。然而，根據2009年1月1日生效的《財政部、國家稅務總局關於個人金融商品買賣等營業稅若干免稅政策的通知》及財政部、國家稅務總局頒佈並於2016年5月1日生效及部分於2017年7月1日及2018年1月1日失效的《營業稅改徵增值稅試點過渡政策的規定》，個人轉讓金融產品免徵增值稅。根據該等規定，若持有人為非居民個人，出售或處置H股免徵中國增值稅。

附錄三

稅項及外匯

此外，增值稅納稅人還須繳納城市維護建設稅、教育附加稅和地方教育附加稅（統稱「地方附加稅」），通常為中國城鎮地區實際應繳納的增值稅、營業稅和消費稅（如有）的12%。

所得稅

個人投資者

根據個人所得稅法，轉讓中國居民企業股本權益所得的收益須繳納20%的個人所得稅。根據財政部及國家稅務總局於1998年3月30日頒佈的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，自1997年1月1日起，個人轉讓上市公司股票取得的所得繼續暫免徵收個人所得稅。

根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2009年12月31日聯合頒佈並於同日起施行的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》，個人轉讓從上市公司公開發售及上海證券交易所及深圳證券交易所轉讓市場取得的上市股票所得將繼續免徵個人所得稅，惟相關限售股份（定義見財政部、國家稅務總局及中國證監會於2010年11月10日聯合發佈並實施的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》）除外。截至最後實際可行日期，上述條文未明確規定是否就非中國居民個人轉讓中國居民企業於海外證券交易所上市的股份徵收個人所得稅。

企業投資者

根據企業所得稅法，倘非居民企業在中國境內並無機構、場所，或在中國境內有機構、場所，但其來自中國境內的收入與上述中國機構、場所無實際聯繫，則非居民企業一般須就來自中國境內的所得（包括來自出售中國居民企業股權所得的收益）繳納10%的企業所得稅；對非居民企業應繳納的企業所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人從應支付的款項中扣繳。有關稅項可根據有關稅收條約或避免雙重徵稅的安排獲得減免。

附錄三

稅項及外匯

印花稅

根據於2021年6月10日頒佈並於2022年7月1日施行的《中華人民共和國印花稅法》，凡在中國境內訂立應稅文件、從事證券交易的實體及個人屬印花稅納稅人，應依照《中華人民共和國印花稅法》的規定繳納印花稅。因此，中國上市公司股份轉讓的印花稅徵收規定不適用於非中國投資者在中國境外收購和出售H股。

遺產稅

截至本文件日期，根據中國法律，本公司在中國並無被徵收遺產稅。

滬港通稅收政策及深港通稅收政策

於2014年10月31日及2016年11月5日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合頒佈《關於滬港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》及《關於深港股票市場交易互聯互通機制試點有關稅收政策的通知》，據此，中國企業投資者通過滬港通或深港通投資香港聯交所上市股票取得的轉讓差價所得及股息紅利所得須計入收入總額，並依法繳納企業所得稅。其中，中國居民企業連續持有H股最少12個月取得的股息及紅利所得，依法免徵企業所得稅。H股公司對中國企業投資者的股息及紅利所得無需代扣代繳稅款。應納稅款由企業申報及繳納。

就中國個人投資者通過滬港通及深港通投資香港聯交所上市H股股票取得的股息及紅利，H股公司應當向中國證券登記結算有限責任公司（「**中國結算**」）提出申請，中國證券登記結算有限責任公司應向H股公司提供中國個人投資者名冊。H股公司按20%的稅率代扣代繳個人所得稅。已在中國境外繳納預扣稅款的個人投資者，可憑有效減稅憑證向中國結算主管稅務機關申請抵免。中國證券投資基金通過滬港通或深港通投資香港聯交所上市股票取得的股息及紅利所得，按上述規定徵收個人所得稅。

附錄三

稅項及外匯

香港稅項

股息稅

根據香港稅務局的現行慣例，我們支付的股息無須在中國香港繳稅。

資本增益及利得稅

香港不會就於聯交所出售H股產生的資本增益徵稅。

多國企業集團成員（定義見《稅務條例》（第112章））（「《稅務條例》」）在香港經營行業、專業或業務，如該成員並無在香港進行指明經濟活動（定義見《稅務條例》），則出售H股所得的資本收益（源自香港境外但在香港收取）可能須繳納香港利得稅。在符合特定條件的情況下，該收益所徵收的海外稅項可獲豁免及寬免。

中國香港開展貿易、專業或業務的人士因出售H股而獲得的交易收益，如該等收益來自或產生於中國香港的該等貿易、專業或業務，則須繳納香港利得稅，現時法團的最高稅率為16.5%，而非法團業務的最高稅率為15%。優惠稅率為適用稅率的一半，適用於公司或非公司業務的首2百萬港元應課稅利潤。若干類別的納稅人（例如金融機構、保險公司及證券交易商）很可能會被視為取得交易收益而非資本增益，除非該等納稅人能夠證明所持有的投資證券是作長期投資用途。

在聯交所出售H股的交易收益將被視為來自中國香港或在中國香港產生。因此，有關香港利得稅的責任將會因在中國香港從事交易或買賣證券業務的人士變現於聯交所出售H股所得的交易收益而產生。

香港亦已引入《2024年稅務（修訂）（跨國企業集團最低稅）條例草案》，以實施本地最低補足稅。於2025年1月1日或之後開始的所有財政年度，範圍內跨國企業集團中位於香港的組成實體的收入亦可能需要繳納補足稅。

附錄三

稅項及外匯

印花稅

香港印花稅現時按H股代價或市值（以較高者為準）的0.10%從價稅率徵收，買方須於每次購買及賣方須於每次出售香港證券（包括H股）時繳付香港印花稅（換言之，現時涉及H股的典型買賣交易合共須繳付0.20%）。此外，目前任何H股轉讓文據均須繳納5.00港元的固定稅項。倘其中一方為中國香港以外居民及並無繳付其應付的從價稅，則將評估轉讓文據（如有）的未繳付稅項，並將由承讓人繳付。如並無在到期日或之前繳納印花稅，可處以應繳稅項最多十倍的罰款。

遺產稅

根據2005年《收入（取消遺產稅）條例》，香港不再就2006年2月11日或之後身故人士的遺產徵收遺產稅。

本公司在中國的主要稅項

請參閱本文件「監管概覽」一章。

外匯

中國的法定貨幣人民幣（「人民幣」）受到外匯管制，無法完全自由兌換成外幣。中國人民銀行（「中國人民銀行」）下的國家外匯管理局（「國家外匯管理局」）負責與外匯相關的所有事宜，包括實施外匯管制規定。

根據國務院於1996年1月29日頒佈、1996年4月1日施行、2008年8月5日最新修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》（「外匯管理條例」），所有國際支付及轉移分為經常項目及資本項目。經常項目受從事結匯、售匯業務的金融機構對交易單據的真實性、交易單據與外匯收支的一致性進行合理審查以及外匯管理部門的監督檢查。對於資本項目，境外組織和境外個人在境內直接投資，經有關主管部門批准後，應當到外匯管理機關辦理登記手續。境外收到的外匯收入可以匯回或存放境外，資本項目外匯和結匯資金只能用於經有關主管部門和外匯管理部門批准的用途。在國際收支發生或可能發生重大失衡，全國經濟發生或可能發生嚴重危機的情況下，國家可以對國際收支採取必要的保障和控制措施。

附錄三

稅項及外匯

中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日施行的《結匯、售匯及付匯管理規定》取消了對經常項目下的其他外匯兌換限制，但對資本項目下的外匯交易施加現有限制。

根據中國人民銀行於2005年7月21日發佈並施行的《關於完善人民幣匯率形成機制改革的公告》，於2005年7月21日，中國開始實行以市場供求為基礎，參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。因此，人民幣匯率並不再與美元掛鉤。中國人民銀行於每個工作日收市後公佈銀行間外匯市場的美元等交易貨幣兌人民幣匯率的收盤價，作為下一個工作日該貨幣兌人民幣交易的中間價。

根據中國相關法律法規，中國企業（包括外商投資企業）需要外匯進行經常項目交易時，可無須經外匯管理機關批准，通過在指定外匯銀行開設的外匯賬戶即可進行支付，但須提供有效的交易收據與憑證。需要外匯向股東分配利潤的外商投資企業及根據有關規定需要以外匯向股東支付股息的中國企業（如本公司），可根據其董事會或股東會關於利潤分配的決議，從在指定外匯銀行開設的外匯賬戶進行支付或在指定外匯銀行兌換與支付。

根據國務院於2014年10月23日頒佈的《國務院關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》，決定取消國家外匯管理局及其分支機構對境外上市外資股項下境外募集資金調回及結算匯入人民幣境內賬戶的審批。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈並施行的《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市結束之日起15個工作日內向其註冊所在地的國家外匯管理局地方分支機構辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集資金可調回境內或存放境外，資金用途應與本文件或其他公開披露的文件所列相關內容一致。

附錄三

稅項及外匯

根據於2013年5月10日頒佈、於2013年5月13日施行、於2018年10月10日修訂並於2019年12月30日部分廢止的《外國投資者境內直接投資外匯管理規定》，國家外匯管理局或其地方分支機構對外國投資者在中國直接投資的管理，應採取登記制管理，銀行應當根據國家外匯管理局或其分支機構提供的登記資料辦理在中國直接投資相關的外匯業務。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈、於2015年6月1日施行、部分於2019年12月30日廢止的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記將由銀行直接核查及處理，而國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對外匯登記實施間接監管。

根據於2015年3月30日頒佈、於2015年6月1日施行、於2019年12月30日部分廢止及於2023年3月23日部分修訂的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》，外商投資企業可依經營需要自願結匯。外商投資企業不得將以人民幣結算的外匯資金用於(a)外商投資企業經營範圍以外或法律法規禁止的支出；(b)直接或間接投資證券；(c)發放委託貸款（經營範圍允許的除外）、償還企業間貸款（包括第三方墊款）或償還已轉讓予第三方的人民幣銀行貸款；及(d)購買非自用的房地產（房地產企業除外）。

根據國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈並實施及於2023年12月4日部分修訂的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》，相關政策已明確，境內機構資本項目外匯收入（含境外上市募集資金）可依意願結匯方式與銀行結匯，以滿足實際經營需求。境內機構資本項目外匯收入結匯比例暫定為100%，國家外匯管理局可依國際收支狀況適時調整相關比例。

附錄四

主要法律及監管條文概要

本附錄載有有關中國公司及證券的法律法規概要。本概要主要目的是為有意[編纂]提供適用於我們的主要法律法規概覽。本概要無意包括對有意[編纂]而言可能屬重要的所有資料。有關專門規管本公司業務的法律法規的討論，請參閱本文件「監管概覽」一節。

中國法律體系

中國法律體系基於《中華人民共和國憲法》(「**憲法**」)，由成文法律、行政法規、地方性法規、單行條例、自治條例、部門規章、地方政府規章、中國政府參與的國際條約和其他規範性文件組成。法院判例不具先例約束力，但具有司法參照及指導作用。

根據憲法和《中華人民共和國立法法(2023年修訂)》(「**立法法**」)，授權全國人大和全國人大常務委員會行使國家立法權。全國人大有權制定和修改規管民事和刑事事項、國家機構和其他事項的基本法律。全國人大常務委員會有權制定和修改除應當由全國人大制定的法律以外的其他法律，在全國人大閉會期間，對全國人大制定的法律進行部分補充和修改，但不得同該法律的基本原則相抵觸。

國務院是中國最高行政機關，有權根據憲法和法律制定行政法規。

省、自治區、直轄市的人民代表大會及其常務委員會根據本行政區域的具體情況和實際需要，在不同憲法、法律、行政法規相抵觸的前提下，可以制定地方性法規。

國務院各部委、中國人民銀行、國家審計署以及其他具有行政管理職能的國務院直屬機構，可以根據法律和國務院的行政法規、決定、命令，在其權限範圍內，制定規章。

附錄四

主要法律及監管條文概要

設區的市人民代表大會及其常務委員會可以根據本城市的具體情況和實際需要，制定城鄉建設與管理、環境保護及歷史文化保護等方面的地方性法規，報各省或者自治區的人民代表大會常務委員會批准後施行，但該地方性法規應當符合憲法、法律、行政法規和各省或者自治區的有關地方性法規。民族自治地方的人民代表大會有權依照當地民族的政治、經濟和文化的特點，制定自治條例和單行條例。

省、自治區、直轄市、設區的市、自治州的人民政府可以根據法律、行政法規和本省、自治區、直轄市的地方性法規，制定規章。

憲法具有最高的法律效力，任何法律、行政法規、地方性法規、自治條例或單行條例都不得同憲法相抵觸。法律的效力高於行政法規、地方性法規、規章。行政法規的效力高於地方性法規、規章。地方性法規的效力高於本級和下級地方政府規章。省、自治區的人民政府制定的規章的效力高於省、自治區行政區域內設區的市、自治州的人民政府制定的規章。

全國人大有權改變或廢除其常務委員會制定的任何不適當的法律，並有權廢除其常務委員會批准的任何與憲法或立法法相抵觸的自治條例或單行條例。全國人大常務委員會有權廢除同憲法和法律相抵觸的行政法規，廢除同憲法、法律或行政法規相抵觸的地方性法規，廢除經各省、自治區、直轄市人民代表大會常務委員會批准的同憲法和立法法相抵觸的自治條例或地方性法規。國務院有權改變或者廢除不適當的部門規章和地方政府規章。省、自治區、直轄市的人民代表大會有權改變或者廢除本級人民代表大會常務委員會制定或者批准的不適當的地方性法規。省、自治區人民政府有權改變或者廢除下級人民政府制定的不適當的規章。

附錄四

主要法律及監管條文概要

根據憲法和立法法，法律解釋權屬於全國人大常務委員會。根據於1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，中華人民共和國最高人民法院（「**最高人民法院**」）有權對法院審判中涉及法律和法令具體應用的問題作出一般性解釋。國務院及其各部委也有權解釋其頒佈的行政法規和部門規章。在地方一級，地方法律、法規和行政規章的解釋權屬於頒佈這些法律、法規和規章的地方立法和行政機構。

中國司法系統

根據憲法和《中華人民共和國人民法院組織法（2018年修訂）》，中國司法系統由最高人民法院、地方人民法院和專門人民法院組成。

地方人民法院由基層人民法院、中級人民法院和高級人民法院組成。上級人民法院監督基層和中級人民法院。人民檢察院也有權對同級和下級人民法院的民事訴訟實行法律監督。最高人民法院是中國的最高司法機關，監督各級人民法院及專門人民法院的審判工作。

人民法院採用兩審終審制度。當事人可以就地方人民法院的一審判決或裁定向上一級人民法院上訴。上一級法院作出的二審判決或裁定為最終判決或裁定。最高人民法院的一審判決或裁定亦為最終判決或裁定。但是，倘最高人民法院或上一級人民法院發現下級人民法院已經發生法律效力的判決或裁定有誤，或人民法院審判長發現本院已經發生法律效力的判決有誤，可以根據司法監督程序重新進行審理。

《中華人民共和國民事訴訟法（2023年修正）》（「**民事訴訟法**」）於1991年通過，並於2007年、2012年、2017年及2023年進行了修訂，規定了提起民事訴訟的標準、人民法院的管轄權、進行民事訴訟應遵循的程序以及執行民事判決或裁定的程序。在中國境內進行的民事訴訟的所有當事人都必須遵守民事訴訟法。一般來說，民事案件最初

附錄四

主要法律及監管條文概要

由被告居住的市或省的地方法院審理。合約當事人可以通過明確協議選擇提起民事訴訟的法院，但該法院必須是原告或被告的住所地、合約的簽署或執行地或訴訟標的所在地，而且不得違反本法關於管轄權級別和專屬管轄權的規定。

外國公民或企業通常享有與中國公民或法人相同的訴訟權利和義務。如果外國司法制度限制中國公民和企業的訴訟權利，中國法院可對在中國的該外國公民和企業應用相同的限制。如果民事訴訟的任何一方拒絕履行中國人民法院的判決或裁定，或仲裁小組的裁決，另一方可向人民法院申請強制執行。有權申請強制執行的期限是兩年。如果一人沒有在規定的時間內履行法院作出的判決，法院將根據任何一方的申請，依法強制執行判決。

當事人請求執行人民法院對不在中國境內或者財產不在中國境內的當事人作出的判決、裁定，可以向有管轄權的外國法院申請承認和執行。如果中國與外國締結或加入了規定承認和執行有關外國判決或裁定的國際條約，或者如果該判決或裁定符合法院根據互惠原則進行的審查，則人民法院也可以根據中國的執程序承認和執行外國判決或裁定，但人民法院認為承認或執行該判決或裁定會違反中國的基本法律原則、主權或安全或違反社會公共利益，則作別論。

《公司法》及管理辦法

在中國註冊成立並尋求在香港聯交所上市的股份有限公司主要受以下三項中國法律法規的約束：

- 《中華人民共和國公司法（2023修正）》，該法於1993年12月29日由全國人大常務委員會頒佈，於1994年7月1日生效，並分別於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日、2013年12月28日、2018年10月26日和2023年12月29日修訂，最新修訂版本已於2024年7月1日實施；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》(「**試行辦法**」)，該法由中國證券監督管理委員會(「**中國證監會**」)於2023年2月17日頒佈，於2023年3月31日生效，適用於股份有限公司境外股份認購及上市；
- 《上市公司章程指引》(「**章程指引**」)，該法最新由中國證監會修訂，並於2025年3月28日生效。

下文概述適用於本公司的《公司法》及《試行辦法》的主要條文。

總則

股份有限公司是指根據《公司法》註冊成立的企業法人，其註冊資本分為面值相等的股份。其股東的責任以其所持股份數額為限，而公司以其全部財產對其債務人承擔責任。

股份有限公司應當依照法律、行政法規從事經營活動。股份有限公司可以向其他有限責任公司和股份有限公司投資，對被投資公司的責任以投資金額為限。法律規定股份有限公司不得成為對被投資公司債務承擔連帶責任的出資人的，從其規定。

註冊成立

股份有限公司的註冊成立，可以採取發起設立或者募集設立的方式。

註冊成立股份有限公司，應當有一人以上二百人以下為發起人，其中須有半數以上發起人在中國境內有住所。發起人應當在公司成立前按照其認購的股份全額繳納股款。

以發起設立方式設立股份有限公司成立大會的召開和表決程序由公司章程或者發起人協議規定。募集設立股份有限公司的發起人應當自公司設立時應發行股份的股款繳足之日起30日內召開公司成立大會，並於成立大會召開15日前將會議日期通知各認

附錄四

主要法律及監管條文概要

股人或者予以公告。成立大會應有代表公司股份總數二分之一以上的認股人出席，方可召開。成立大會將討論通過公司籌辦情況的報告、公司章程及選舉公司董事會成員和監事會成員等事宜。會議的所有決議須經出席會議的半數以上有表決權的認股人同意。

成立大會結束後30日內，應當由董事會授權代表向公司登記機關申請股份有限公司的設立登記。公司於相關登記機關頒發營業執照後正式成立，並具有法人地位。

股本

公司發起人可以用貨幣出資，也可以用根據其估值可用貨幣估價並依法轉讓的實物（如知識產權或土地使用權）出資。

倘以貨幣以外的方式出資，則必須對所注資的財產進行估值及核實，並將其轉換為股份。

公司應當發行記名股份。

根據《試行辦法》，倘境內公司於海外發行股份，其可以外幣或人民幣籌集資金及分派股息。

股份的配發及發行

股份有限公司發行股票，應當遵循公平、公正的原則。同種類的每一股份應當具有同等權利。同次發行的同種類股票，每股的發行條件和價格應當相同；認購人所認購的股份，每股應當支付相同價額。

境內企業向境外發行股份，應當在提交境外發行上市申請文件後三個工作日內將發行上市申請文件報中國證監會備案。

根據公司法，公司可以按照公司章程的規定發行與下列與普通股權利不同的類別股：（一）優先或者劣後分配利潤或者剩餘財產的股份；（二）每一股的表決權數多於或者少於普通股的股份；（三）轉讓須經公司同意等轉讓受限的股份；（四）國務院規定的其他類別股。公開發行股份的公司不得發行前款第二項、第三項規定的類別股；公開發行前已發行的除外。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

記名股份

根據《公司法》，股東可以用貨幣出資，也可以用實物、知識產權、土地使用權等可以用貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣財產作價出資。

根據《公司法》，股份有限公司應當製作股東名冊並置備於公司。股東名冊應當載明下列事項：

- 各股東的姓名或名稱及住所；
- 各股東持有的股份類別及數目；
- 發行紙面形式的股票的，各股東所持股票的編號；及
- 各股東取得其股份的日期。

股本增加

根據《公司法》，當股份有限公司發行新股份時，股東會須通過決議，批准新股種類及數額、新股發行價格、新股發行的起止日期，以及向原有股東發行新股的種類及數額。公司向社會公開募集股份，應當經國務院證券監督管理機構註冊，公告招股說明書。新股發行款繳足後，應當予以公告。

股本減少

公司可以按照《公司法》規定的下列程序減少註冊資本：

- 編製資產負債表和財產清單；
- 減少註冊資本須經股東會批准；
- 公司應自作出減少註冊資本決議通過之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 債權人自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，有權要求公司清償債務或者提供相應的擔保；
- 應當向有關登記管理機關申請減少註冊資本登記。

股份回購

《公司法》規定，股份有限公司不得收購其股份，但有下列情形之一的除外：(i)減少公司註冊資本；(ii)與持有其股份的其他公司合併；(iii)將其股份授出以執行員工持股計劃或股權激勵計劃；(iv)股東因對股東會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份的；(v)將股份用於轉換公司發行的可轉換為股票的公司債券；及(vi)回購股份作為上市公司為維護公司價值及保護股東權益所必需。

基於上述第(i)和(ii)項所述原因購買股份，需要股東會通過決議批准。公司有上述第(iii)、(v)或(vi)項情形之一的回購股份，可以根據公司章程的規定或者股東會的授權，由三分之二以上董事出席的董事會會議作出決議。

按照第(i)項購買股份後，該等股份應在購買之日起10日內註銷。回購股份屬於第(ii)或(iv)項情形的，應當在六個月內予以轉讓或註銷。有第(iii)、(v)或(vi)項情形之一的公司回購股份後，合計持有該公司股份不得超過該公司發行在外股份總數的10%，並在三年內予以轉讓或者註銷。

上市公司回購股份，應當按照證券法的規定履行信息披露義務。按本文第(iii)、(v)或(vi)項規定的情形回購股份的，應當通過公開的集中交易方式進行。

股份轉讓

股東持有的股份可向其他股東轉讓，也可向股東以外的人轉讓；公司章程對股份轉讓有限制的，其轉讓按照公司章程的規定進行。根據《公司法》，股東轉讓其股份，應當在依法設立的證券交易場所進行或者按照國務院規定的其他方式進行。股票的轉讓，由股東以背書方式或者法律、行政法規規定的其他方式進行；轉讓後，由公司將

附錄四

主要法律及監管條文概要

受讓人的姓名或者名稱及住所記載於股東名冊。股東會召開前20日內或者公司決定分配股利的基準日前五日內，不得進行因記名股份轉讓而導致的股東名冊的變更登記。但是，法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司股東名冊變更登記另有規定的，從其規定。

根據《公司法》，公開發行股份前已發行的股份，自股份有限公司股票在證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。法律、行政法規或者國務院證券監督管理機構對上市公司的股東、實際控制人所持有的股份的轉讓另有規定的，從其規定。董事、監事及高級管理層應向公司申報所持有的公司股份及其變動情況，在就任時確定的任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有公司股份總數的25%。彼等自公司股份在證券交易所上市及開始買賣之日起一年內不得轉讓所持公司股份，且在向公司請辭後六個月內不得轉讓所持公司股份。公司章程可以對公司董事、監事、高級管理人員轉讓其所持有的公司股份作出其他限制性規定。

股東

根據《公司法》，股份有限公司的普通股持有人擁有的權利包括：

- 有權出席或委任代表出席股東會並於會上投票；
- 法律、行政法規及組織章程細則條文規定的股份轉讓權；
- 有權查閱及複製公司組織章程細則、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議和財務會計報告，並提出建議或查詢公司經營情況；
- 倘股東會及董事會通過的決議違反組織章程細則，則有權向人民法院提起訴訟以撤銷上述決議；
- 收取按所持股份數目比例所分派的股息及其他類型利益的權利；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 公司終止或者清算時，有權按其所持有的股份份額參加公司剩餘財產的分配；及
- 法律、行政法規、其他規範性文件及公司組織章程細則賦予的其他權利。

股東的義務包括遵守本公司的組織章程細則、就所認購的股份支付認購股款，並按照出資方式以其認購的股份數額為限對公司的債項及法律責任承擔責任，再加上公司組織章程細則所訂明的任何其他股東義務。

股東會

股東會是公司的權力機構，根據《公司法》行使職權。

根據《公司法》，股東會行使以下主要權力：

- 選舉或罷免董事、監事，決定有關董事、監事的報酬事項；
- 審議批准董事會報告；
- 審議批准監事會報告；
- 審議批准公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- 對公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- 對發行公司債券作出決議；
- 對公司的合併、分立、解散、清算及其他事項作出決議；
- 修改公司組織章程細則；及
- 組織章程細則規定的其他職權。

附錄四

主要法律及監管條文概要

年度股東會應當每年召開一次。根據《公司法》，有下列情形之一的，應當在兩個月內召開臨時股東會：

- 董事人數不足法律規定人數或者組織章程細則所定人數的三分之二時；
- 公司未彌補的虧損總額達公司實繳股本總額三分之一時；
- 單獨或者合計持有公司百分之十或以上股份的股東請求召開臨時股東會時；
- 董事會認為必要時；
- 監事會提出要求時；或
- 組織章程細則規定的其他情形。

根據《公司法》，股東會由董事會召集，董事長主持。董事長不能履行職務或者不履行職務的，由副董事長主持；副董事長不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事主持。

董事會不能履行或者不履行召集股東會會議職責的，監事會應當及時召集和主持。監事會不召集和主持的，連續90日以上單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東可以自行召集和主持。

根據《公司法》，股東會通知須列明會議時間、地點及將於會議上審議的事項，並須於會議前20天發給所有股東。召開臨時股東會，應當於會議召開15日前通知全體股東。

《公司法》並無關於構成股東會法定人數的股東人數的具體規定。根據《公司法》，股東出席股東會會議，所持的每一股份有一票表決權，類別股股東除外。公司持有的股份沒有表決權。

附錄四

主要法律及監管條文概要

股東會選舉董事、監事，可以根據組織章程細則的規定或者股東會的決議，實行累積投票制。在累積投票制下，股東會選舉董事或者監事時，每一股份擁有與應選董事或者監事人數相同的表決權，股東擁有的表決權可以集中使用。

根據《公司法》，股東會作出的決議必須經出席會議的股東所持表決權過半數通過。但是，股東會對下列事項作出決議，應當經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過：(i)修改組織章程細則；(ii)增加或減少註冊資本；(iii)公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式；(iv)股東會以普通決議方式認定會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

根據《公司法》，股東會應當對所議事項的決定作成會議記錄。會議主持人和出席會議的董事應當在會議記錄上簽名。會議記錄應當與出席股東的簽名冊及代理出席的委託書一併保存。

董事會

根據《公司法》，股份有限公司應設立董事會。董事會成員為三人以上的，可以有一名公司職工代表。職工人數300人或以上公司，除依法設監事會並有公司職工代表的外，董事會應當設公司職工代表。董事會的職工代表由職工通過職工代表大會、職工大會或其他形式民主選舉產生。董事任期由組織章程細則規定，但每屆任期不得超過三年。董事連選可以連任。董事任期屆滿未及時改選，或者董事在任期內辭職導致董事會成員低於法定人數的，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規和組織章程細則的規定，履行董事職務。董事辭任的，應當以書面形式通知公司，公司收到通知之日辭任生效；但存在前段規定情形的，董事應當繼續履行職務。

根據《公司法》，董事會主要行使以下職權：

- 召集股東會，並向股東會報告工作；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 執行股東會的決議；
- 決定公司的經營計劃和投資方案；
- 制訂公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- 制訂公司增加或者減少註冊資本以及發行公司債券的方案；
- 擬訂公司合併、分立、解散和變更公司形式的方案；
- 制定公司的基本管理制度；及
- 行使組織章程細則授予或股東會授權的其他職權。

董事會會議

根據《公司法》，股份有限公司董事會每年度至少召開兩次會議。每次會議應當於會議召開10日前通知全體董事和監事。代表10%以上表決權的股東、三分之一以上董事或者監事會可以提議召開董事會臨時會議。董事長應當自接到提議後10日內，召集和主持董事會臨時會議。董事會會議應有過半數的董事出席方可舉行。董事會作出決議，必須經全體董事的過半數通過。每名董事對董事會批准的決議有一票表決權。董事應本人出席董事會會議。董事因故不能出席董事會會議，可以書面委託其他董事代為出席董事會會議，委託書中應當載明授權範圍。

董事會的決議違反法律、行政法規或者組織章程細則，致使公司遭受嚴重損失的，參與決議的董事對公司負賠償責任。但是，經證明在表決時，董事曾表明異議，並載於會議記錄的，該董事可以免除責任。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

董 事 長

根據《公司法》，董事會設一名董事長，並可設副董事長。董事長及副董事長由全體董事過半數選舉產生。董事長召集和主持董事會會議，檢查董事會決議的實施情況。副董事長協助董事長工作。董事長不能履行職務或者不履行職務的，由副董事長履行職務。副董事長不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事履行職務。

董 事 資 格

《公司法》規定，下列人員不得擔任董事：

- 無民事行為能力或者限制民事行為能力的人；
- 因貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序，被判處刑罰，執行期滿未逾五年；或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年，被宣告緩刑的，自緩刑考驗期滿之日起未逾兩年的人；
- 擔任破產清算的公司、企業的董事、廠長、經理，並對該公司、企業的破產負有個人責任的，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾三年的人；
- 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司、企業的法定代表人，並負有個人責任的，自該公司、企業被吊銷營業執照或責令關閉之日起未逾三年的人；或
- 個人因所負數額較大的債務到期未清償並被人民法院列為失信被執行人。

附錄四

主要法律及監管條文概要

監事會

股份有限公司設監事會，其成員不得少於三人。監事會由股東代表和適當比例的公司職工代表組成。具體比例由組織章程細則規定，但職工代表的比例不得低於監事的三分之一。監事會中的公司職工代表由職工通過職工代表大會、職工大會或其他形式民主選舉產生。

董事和高級管理人員不得兼任監事。

監事會設主席一人，可以設副主席一人。監事會主席和副主席由全體監事過半數選舉產生。監事會主席召集和主持監事會會議。監事會主席不能履行職務或者不履行職務的，由監事會副主席召集和主持監事會會議。監事會副主席不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上監事共同推舉一名監事召集和主持監事會會議。

監事的任期每屆為三年，連選可以連任。監事任期屆滿未及時改選，或者監事在任期內辭職導致監事會成員低於法定人數的，在改選出的監事就任前，原監事仍應當依照法律、行政法規和組織章程細則的規定，履行監事職務。

公司監事會每六個月至少召開一次會議。根據《公司法》，監事會作出決議，須經全體監事過半數通過。

監事會行使下列職權：

- 檢查公司財務狀況；
- 對董事及高級管理人員執行公司職務的情況進行監督，對違反法律、法規、組織章程細則或者股東會決議的董事及高級管理人員提出罷免的建議；
- 當董事及高級管理人員的行為損害公司利益時，要求予以糾正；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 提議召開臨時股東會，在董事會不履行本法規定的召集和主持股東會職責時召集和主持股東會；
- 向股東會提出決議提案；
- 對董事、高級管理人員提起訴訟；
- 組織章程細則規定的其他職權；及
- 監事可以列席董事會會議，並對董事會決議事項提出質詢或者建議。監事會發現公司經營情況異常，可以進行調查；必要時，可以聘請會計師事務所協助其工作，費用由公司承擔。

股份有限公司可以按照組織章程細則的規定在董事會設置由董事組成的審計委員會，行使本法規定的監事會職權，可以不設監事會或者監事。審計委員會由最少三名成員組成，過半數成員不得在公司擔任董事以外的其他職務，且不得與公司存在任何可能影響其獨立客觀判斷的關係。公司董事會成員中的職工代表可以成為審計委員會成員。審計委員會作出決議，應當經審計委員會的過半數成員通過。審計委員會決議的表決，應當一人一票。審計委員會的議事方式和表決程序，除本法另有規定的外，由組織章程細則規定。

經理和高級管理人員

根據《公司法》，公司可以設經理，由董事會決定聘任或者解聘。

經理對董事會負責，根據公司組織章程細則的規定或者董事會的授權行使職權。經理列席董事會會議。

根據《公司法》，高級管理人員指公司的經理、副經理、財務負責人、董事會秘書（如屬上市公司）和組織章程細則規定的其他人員。

附錄四

主要法律及監管條文概要

董事、監事及高級管理人員的職責

根據《公司法》，公司董事、監事及高級管理人員須遵守相關法律、法規及組織章程細則，並對公司負有忠實義務及勤勉義務。董事、監事和高級管理人員應當採取措施避免自身利益與公司利益衝突，不得利用職權牟取不正當利益；執行職務應當為公司的最大利益盡到管理者通常應有的合理注意。禁止董事和高級管理人員：

- 侵佔公司財產及挪用公司資本；
- 將公司資金以其個人名義或者以其他個人名義開立賬戶存儲；
- 利用職權收受賄賂或者收受其他非法收入；
- 接受第三方所支付的與公司交易的佣金並將其歸為己有；
- 擅自披露公司商業機密；或
- 違反對公司忠實義務的其他行為。

董事、監事或高級管理人員執行公司職務時違反法律、法規或者公司組織章程細則的規定，給公司造成損失的，應當承擔個人責任。

股東會要求董事、監事或高級管理人員列席會議的，董事、監事或高級管理人員應當列席並回覆股東的質詢。董事及高級管理人員應當如實向監事會提供有關資料和信息，不得妨礙監事會或者監事行使職權。

財務及會計

根據《公司法》，公司應當依照法律、行政法規和國務院財政部門的規定建立財務會計制度，並於每一會計年度終了時編製財務會計報告，並依法經會計師事務所審計。公司的財務會計報告應當按照法律、行政法規和國務院財政部門的規定編製。

附錄四

主要法律及監管條文概要

根據《公司法》，公司須於組織章程細則規定的期限內將財務會計報告送交各股東，並於股東週年大會召開前至少20日將財務會計報告置備於公司供股東查閱。公司還必須公佈其財務會計報告。

公司分配當年稅後利潤時，應當提取稅後利潤的10%列入法定公積金。法定公積金累積達到公司註冊資本的50%時，可以不再提取。

法定公積金不足以彌補以前年度虧損的，在依照上述規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東會決議，可以從稅後利潤中提取任意公積金。

公司彌補虧損和提取公積金後所餘稅後利潤，按照股東持有的股份比例分配，組織章程細則另有規定的除外。

公司持有的股份不得分配利潤。

以超過股份票面金額的發行價格發行股份所得的溢價款以及國務院財政部門規定列入資本公積金的其他收入，應當列為公司資本公積金。

公司的公積金用於彌補公司的虧損、擴大公司生產經營或者轉為增加公司註冊資本。以公積金彌補公司虧損，應當先使用任意公積金和法定公積金；仍不能彌補的，可以按照規定使用資本公積金。法定公積金轉為增加註冊資本時，所留存的該項公積金不得少於轉增前公司註冊資本的25%。

公司除法定的會計賬簿外，不得另立會計賬簿。對公司資產，不得以任何個人名義開立賬戶存儲。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

會計師事務所的聘任和解聘

根據《公司法》，聘任或解聘負責公司審計的會計師事務所應根據組織章程細則的規定由股東會、董事會或監事會決定。股東會、董事會或監事會就解聘會計師事務所進行表決時，應當允許會計師事務所進行陳述。公司應當向所聘請的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、賬簿、財務會計報告和其他會計資料，不得拒絕、隱瞞、失實陳述。

章程指引規定，公司保證向聘用的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱匿、謊報。會計師事務所的審計費用由股東會決定。

利潤分配

根據《公司法》，公司不得在彌補虧損和提取法定公積金之前分配利潤。

修改組織章程細則

修改公司組織章程細則必須遵循公司組織章程細則規定的程序。涉及公司登記事項的，亦應向主管部門辦理變更登記。

解散與清算

根據《公司法》，公司因下列原因解散：(i)組織章程細則規定的營業期限屆滿或者組織章程細則規定的其他解散事由出現；(ii)股東會決議解散；(iii)因公司合併或者分立需要解散；(iv)被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；或(v)公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有公司全部股東表決權10%以上的股東，可以請求人民法院解散公司。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

公司有上述第(i)或(ii)項情形，且尚未向股東分配財產的，可以通過修改組織章程細則或者經股東會決議而存續。依照前款規定修改組織章程細則或者經股東會決議，須經出席股東會會議的股東所持表決權的三分之二以上通過。

公司因上述第(i)、(ii)、(iv)或(v)項各款規定而解散的，應當在解散事由出現之日起15日內成立清算組，開始清算。

清算委員會由董事組成，但是公司組織章程細則另有規定或者股東會決議另選他人的除外。清算義務人未及時履行清算義務，給公司或者債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。未能於限期內成立清算委員會或者成立清算委員會後不進行清算的，利害關係人可以申請人民法院指定有關人員組成清算委員會進行清算。人民法院應當受理該申請，並及時組織清算委員會進行清算。

清算組在清算期間行使下列職權：

- 清理公司財產，分別編製資產負債表和財產清單；
- 通知、公告債權人；
- 處理與清算有關的公司未了結的業務；
- 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；
- 清理債權、債務；
- 分配公司清償債務後的剩餘財產；及
- 代表公司參與民事訴訟活動。

清算組應當自成立之日起10日內通知公司債權人，並於60日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。債權人應當自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，向清算組申報其債權。債權人申報債權，應當說明債權的有

附錄四

主要法律及監管條文概要

關事項，並提供證明材料。清算組應當對債權進行登記。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行清償。

清算組在清理公司財產、編製資產負債表和財產清單後，應當制定清算方案，並報股東會或者人民法院確認。

公司財產在分別支付清算費用、職工的工資、社會保險費用和法定補償金、繳納所欠稅款、清償債務後的剩餘財產，按照股東持有的股份比例向股東分配。清算期間，公司存續，但不得開展與清算無關的經營活動。公司財產在未依照前款規定清償前，不得分配給股東。

清算組在清理公司財產、編製資產負債表和財產清單後，發現公司財產不足清償債務的，應當依法向人民法院申請宣告破產清算。

人民法院受理破產申請後，清算委員會應當將清算事務移交給人民法院指定的破產管理人。

公司清算結束後，清算組應當製作清算報告，報股東會或者人民法院確認，並報送公司登記機關，以註銷公司登記。清算委員會成員履行清算職責，負有忠實義務和勤勉義務。

清算委員會成員怠於履行清算職責，給公司造成損失的，應當承擔賠償責任。清算組成員因故意或者重大過失給公司及其債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

境外上市

根據《試行辦法》，境內企業應當在提交境外發行上市申請文件後三個工作日內將發行上市申請文件報中國證監會備案。

附錄四

主要法律及監管條文概要

遺失股票

記名股票遺失、被盜或者滅失，有關股東可以依照民事訴訟法的有關規定，請求人民法院宣告該股票失效。人民法院宣告該股票失效後，股東可以向公司申請補發股票。

暫停及終止上市

《公司法》已刪除規管暫停及終止上市的規定。《中華人民共和國證券法》(2019年修訂)亦已刪除有關暫停上市的規定。倘上市證券屬於證券交易所規定的終止上市的情形，證券交易所將根據業務規則終止有關證券的上市交易。

證券交易所決定終止證券上市的，應當及時公告，並報國務院證券監督管理機構備案。

合併與分立

公司合併可以採取吸收合併或者新設合併。如吸收其他公司合併，被吸收的公司解散；如設立新的公司合併，合併各方解散。

證券法及法規

中國已頒佈多項有關股份發行及交易和信息披露的法規。國務院於1992年10月成立證券委員會和中國證監會。證券委員會負責協調草擬證券法規、制定證券相關政策、規劃證券市場發展、指導、協調和監督中國所有證券相關機構，並管理中國證監會。中國證監會是證券委員會的監管部門，負責草擬證券市場的監管條文、監督證券公司、監管中國公司在國內外公開發售證券、規管證券交易、編製證券相關統計數字，並進行有關研究和分析。國務院於1998年4月合併了該兩個部門，從而改革了中國證監會。

1993年4月22日，國務院頒佈實施的《股票發行與交易管理暫行條例》涉及股本證券公開發售的申請和批准程序、股本證券的交易、上市公司的收購、上市股本證券的保管、清算和過戶、有關上市公司的信息披露、調查和處罰及爭議解決。

附錄四

主要法律及監管條文概要

於1995年12月25日，國務院頒佈並實行《國務院關於股份有限公司境內上市外資股的規定》。該規定主要涉及境內上市外資股的發行、認購、交易和股息宣派及其他分派和境內上市外資股的股份有限公司的信息披露等問題。

《中華人民共和國證券法》於1999年7月1日生效，並分別於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日修訂。該法是中國第一部全國性證券法，分為14章226條，規範（其中包括）證券的發行和交易、上市公司收購、證券交易所、證券公司和國務院證券監督管理機構的義務和責任等。《中華人民共和國證券法》全面監管中國證券市場的活動。《中華人民共和國證券法》第224條規定，境內企業必須遵守國務院相關規定才能將股份在境外上市。目前，發行和買賣境外發行的股份（包括H股）主要受國務院和中國證監會頒佈的規則和條例監管。

仲裁及仲裁裁決的執行

《中華人民共和國仲裁法》（「仲裁法」）於1994年8月31日由全國人大常務委員會通過，於1995年9月1日生效，並於2009年8月27日及2017年9月1日修正。根據仲裁法，中國仲裁協會制定仲裁規則前，仲裁委員會依照仲裁法和民事訴訟法的有關規定可以制定仲裁暫行規則。當事人達成仲裁協議解決糾紛，一方向人民法院起訴的，人民法院不予受理，但仲裁協議無效的除外。

根據仲裁法及民事訴訟法規定，仲裁裁決是終局的，對雙方均具有約束力。一方當事人不履行的，另一方當事人可以向人民法院申請執行。仲裁的程序或者仲裁庭的組成違反法定程序的，或裁決的事項不屬於仲裁協議的範圍或者仲裁委員會無權仲裁的，人民法院可以拒絕強制執行仲裁委員會作出的仲裁裁決。

中國仲裁庭作出的發生法律效力的仲裁裁決，當事人請求執行的，如果被執行人或者其財產不在中國領域內，應當由當事人直接向有管轄權的外國法院申請執行。同樣地，涉外仲裁機構作出的發生法律效力的仲裁裁決，也可以由中國法院按照互惠原

附錄四

主要法律及監管條文概要

則或者依照中國締結或者參加的國際條約的規定承認和執行。中國根據於1986年12月2日通過的全國人大常務委員會決議，加入於1958年6月10日採納的《承認及執行外國仲裁裁決公約》（「紐約公約」）。紐約公約規定，紐約公約締約國作出的所有仲裁裁決獲紐約公約所有其他締約國承認及執行，但是在某些情況下，紐約公約締約國有權拒絕執行，包括執行仲裁裁決與向其提出執行仲裁申請的所在國的公共政策存在衝突等。全國人大常務委員會在中國加入紐約公約時同時宣佈：(i)中國只會根據互惠原則承認及執行外國仲裁裁決及(ii)中國只會對根據中國法律認定由契約性及非契約性商事法律關係所引起的爭議應用紐約公約。

中國香港及最高人民法院之間就相互執行仲裁裁決問題達成一項安排。於1999年6月18日，最高人民法院採納《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，並自2000年2月1日起生效並經《最高人民法院關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的補充安排(2020)》修訂。根據該安排，中國仲裁機構根據仲裁法作出的裁決可以在中國香港執行，中國香港仲裁裁決也可以在中國內地執行。

司法判決及其執行

根據最高人民法院於2008年7月3日頒佈並於2008年8月1日開始實施的《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「舊安排」），中國內地法院和香港特別行政區法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可以根據該安排向中國內地人民法院或香港特別行政區法院申請認可和執行。「書面管轄協議」是指當事人為解決與特定法律關係有關的已經發生或可能發生的爭議，以書面形式明確約定中國內地人民法院或香港特別行政區法院具有唯一管轄權的協議。由此，對於符合前述法規若干條件的中國內地或中國香港的終審判決，可以經當事人申請由中國內地法院或香港特別行政區法院予以認可和執行。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

於2019年1月18日，中國最高人民法院與中國香港政府簽訂《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》(「**新安排**」)，其取代舊安排，旨在建立一個更透明及明確的機制，以擴大在中國香港及中國內地相互認可及執行民商事案件判決的範圍。新安排取消有關相互認可及執行判決需要訂立選擇法院協議的規定。新安排於2024年1月29日生效。

附錄五

公司章程概要

本附錄載有本公司的公司章程主要條文概要，將於本公司H股於香港聯交所[編纂]當日生效。本附錄主要為潛在[編纂]提供本公司的公司章程概覽。因此，本附錄可能未包含對潛在[編纂]至關重要的所有信息。

股份及註冊資本

股份應以股票呈列。本公司發行的股份以人民幣計值。每股面值為人民幣1元。

股份應以透明、公平及公正的方式發行，並在各方面與同類別股份享有同等權益。同次發行的每股同類別股份的條款及價格應相同，且認購人在同次發行中認購的每股股份應具有相同價格。

本公司在香港聯交所[編纂]的股份稱為「H股」，獲授權在香港聯交所[編纂]，面值以人民幣計值並以港元認購和買賣。

待國務院證券監督管理機構批准及備案，並經香港聯交所同意後，本公司全部或部分境內非上市股份可轉換為境外上市股份，轉換後的境外上市股份可在境外證券交易所上市交易。

增加、減少及回購股份

(1) 增加股份

根據法律法規，本公司可根據經營及發展需要和股東會決議，通過以下方式增加股本：

- (1) 向不特定對象發行股份；
- (2) 向特定對象發行股份；
- (3) 向現有股東發行紅股；
- (4) 以公積金轉增股本；
- (5) 法律、行政法規規定以及中國證券監督管理委員會和香港聯交所批准的其他方式。

(2) 減少股份

本公司可減少註冊資本。本公司減少註冊資本應按照《公司法》及其他相關法規、本公司股份上市地監管規則、其他證券監管規則和公司章程規定的程序進行。

(3) 回購股份

除以下情況外，本公司不得購回其股份：

- (1) 減少本公司註冊資本；
- (2) 與持有本公司股份的其他公司合併；
- (3) 為員工持股計劃或作為股權激勵而授予股份；
- (4) 股東因對股東會通過的合併或分立決議持異議，要求本公司購買其股份；
- (5) 將股份用於轉換上市公司發行的可轉換公司債券；
- (6) 必要時維護公司價值和股東利益；
- (7) 法律、行政法規和公司股票上市地證券交易所監管規則規定的其他情形。

公司可通過公開、集中交易或法律、行政法規、中國證監會及聯交所允許的其他方式購回其自有股份。本公司因上文第(3)、(5)及(6)分段規定的情形購回自身股份的，應當通過公開集中交易取得。

公司因(1)及(2)分段規定的任何情形收購本公司股份的，應當經股東會決議；因(3)、(5)及(6)分段規定的情形收購本公司股份的，可以依照公司章程的規定或股東會的授權，經三分之二以上董事出席的董事會會議決議。

附錄五

公司章程概要

公司收購股份屬於(1)分段所載情形的，應當自收購之日起10日內註銷；屬於(2)或(4)分段所載情形的，應當在6個月內出售或者註銷；以及屬於(3)、(5)或(6)分段所載情形的，合計不得超過已發行股份總額的10%，並應在3年內出售或者註銷。

(4) 股份轉讓

本公司的股份可以依法轉讓。

本公司不接受其股份作為質押權的標的。

本公司[編纂]股份前已發行的本公司股份，自公司股份在證券交易所[編纂][編纂]之日起1年內不得轉讓。

本公司董事、監事及高級管理層應當向本公司申報所持有的本公司的股份及其變動情況，在任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有本公司相同類別股份總數的25%；上述人士所持本公司股份自本公司股份於證券交易所[編纂][編纂]之日起1年內不得轉讓。上述人員離職後半年內，不得轉讓其所持有的本公司股份。

股份在相關法律、行政法規規定的限制轉讓期限內出質的，質權人不得在限制轉讓期限內行使質押權。

股東和股東會

(1) 股東名冊

本公司依據證券登記機構提供的憑證建立股東名冊，股東名冊是證明股東持有本公司股份的充分證據。

本公司召開股東會、分配股利、清算及從事其他需要確認股權的行為時，由董事會或股東會召集人確定股權登記日，股權登記日收市後登記在冊的股東為享有相關權益的股東。

(2) 股東的權利和義務

本公司股東享有下列權利：

- (1) 依照其所持有的股份份額獲得股利和其他形式的利益分配；
- (2) 依法請求、召集、主持、參加或者委派股東受委代表參加股東會，並行使表決權；
- (3) 對本公司的經營進行監督，提出建議或者質詢；
- (4) 依照法律、行政法規及公司章程的規定轉讓、授予或質押其所持有的股份；
- (5) 查閱和複印公司章程、股東名冊、股東會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議及財務會計報告，符合要求的股東可查閱公司賬簿和憑證；
- (6) 本公司終止或者清算時，按其所持有的股份份額參加本公司剩餘財產的分配；
- (7) 對股東會作出的公司合併、分立決議持異議的股東，有權要求本公司回購其股份；
- (8) 法律、行政法規、部門規章、公司股份上市地的其他證券監管規則或公司章程規定的任何其他權利。

本公司股東承擔下列義務：

- (1) 遵守法律、行政法規、部門規章、公司股份[編纂]地的其他證券監管規則和公司章程；
- (2) 依其所認購的股份數目和認購方式繳納股款；
- (3) 除法律法規規定的情形外，不得退股；

附錄五

公司章程概要

- (4) 不得濫用股東權利損害本公司或者其他股東的利益；不得濫用本公司法人獨立地位和股東有限責任損害本公司債權人的利益；
- (5) 法律、行政法規、本公司股票上市地其他證券監管規則或公司章程規定應當承擔的其他義務。

本公司股東濫用股東權利給本公司或者其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任。

本公司股東濫用公司法人獨立地位和股東有限責任，逃避債務，嚴重損害本公司債權人利益的，應當對本公司債務承擔連帶責任。

持有本公司5%（含5%）以上有表決權股份的股東，將其持有的股份進行質押的，應當自該事實發生當日，向本公司作出書面報告。

(3) 股東會的一般規則

股東會是本公司的權力機構，依法行使下列職權：

- (1) 選舉或更換董事及監事，決定有關董事及監事的報酬事項；
- (2) 審議批准董事會的報告；
- (3) 審議批准監事會的報告；
- (4) 審議批准本公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (5) 對本公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- (6) 對發行公司債券作出決議；
- (7) 對本公司合併、分立、解散、清算或者變更本公司的公司形式作出決議；
- (8) 修改公司章程；

附錄五

公司章程概要

- (9) 對聘用、解聘會計師事務所作出決議；
- (10) 審議批准第44條規定的交易事項、第45條規定的財務資助事項及第46條規定的擔保事項；
- (11) 審議本公司在一年內購買或出售或擔保的重大資產超過公司最近一期經審計資產總值30%的事項；
- (12) 審議公司關聯（連）交易制度規定應由股東會審議的關聯（連）交易；
- (13) 審議批准變更募集資金用途事項；
- (14) 審議股份激勵計劃及員工持股計劃；
- (15) 審議批准法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、公司股份上市地其他證券監管規則或公司章程規定應當由股東會決定的其他事項。

股東會分為股東週年大會及臨時股東會。股東週年大會應於每個財政年度結束後六個月內召開一次。

臨時股東會應不時召開，公司應在下列事項發生之日起兩個月內召開臨時股東會：

- (1) 董事人數低於中國公司法規定的法定人數或公司章程規定董事總數的三分之二時；
- (2) 公司尚未彌補的損失為公司實繳股本總額三分之一；
- (3) 單獨或合計持有公司10%以上股份的股東以書面請求召開臨時股東會時；
- (4) 董事會認為必要時；
- (5) 監事會提議時；
- (6) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、公司股份上市地其他監管規則或公司章程規定的其他情形。

(4) 股東會的召集

股東會由董事會依法召集。

過半數獨立董事有權向董事會提議召開臨時股東會。董事會對獨立董事要求召開臨時股東會的提案，應依照法律、行政法規及公司章程的規定，在收到提議後10日內作出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。

董事會同意召開臨時股東會的，董事會將在董事會作出決議後5日內發出召開臨時股東會的通知；董事會不同意召開臨時股東會的，應說明理由並作出公告。

監事會有權提議董事會召開臨時股東會，並向董事會提出書面請求。董事會應依法律、行政法規、香港上市規則、公司股份上市地其他監管規則及公司章程的規定，在收到提議後10日內作出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。

董事會同意召開臨時股東會的，董事會將在董事會決議作出後5日內發出召開臨時股東會的通知，通知中對原提議的變更，應徵得監事會的同意。

董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到提議後10日內未作出反饋的，視為董事會不能履行或者不履行召集股東會會議職責，監事會可以自行召集和主持臨時股東會。

單獨或合計持有公司股份10%或以上的股東有權請求董事會召開臨時股東會，並應以書面向董事會提出請求。董事會應依法律、行政法規、香港上市規則、公司股份[編纂]地其他監管規則及公司章程的規定，在收到請求後10日內作出同意或不同意召開臨時股東會的書面反饋意見。

附錄五

公司章程概要

若董事會同意召開臨時股東會，董事會將在作出董事會決議後五日內發出召開臨時股東會的通知，通知中對原提議的變更，應徵得相關股東的同意。

董事會不同意召開臨時股東會，或者在收到請求後10日內未作出反饋的，單獨或者合計持有公司10%或以上股份的股東有權向監事會提議召開臨時股東會，並應當以書面形式向監事會提出請求。

監事會同意召開臨時股東會的，應在收到請求後五日內發出召開臨時股東會的通知，通知中對原請求的變更，應徵得相關股東的同意。

監事會未在規定期限內發出股東會會議通知的，視為監事會不召集和主持會議，連續90日或以上單獨或者合計持有公司10%或以上投票股份的股東可以自行召集和主持會議。

(5) 股東會的提案與通知

在股東會上，董事會、監事會以及單獨或合計持有公司至少1%股份的股東可以向公司提出提案。

單獨或合計持有公司至少1%股份的股東可以提出臨時提案，並在股東會召開十日前以書面形式提交召集人。臨時提案應有明確的主題和具體的決議。召集人應在收到提案後兩日內發出股東會補充通知，載明臨時提案的內容，並將臨時提案提交股東會審議。但臨時提案應符合法律、行政法規、香港上市規則、公司股份上市地其他監管規則和公司章程的規定或屬於股東會的職權範圍。

除上述規定外，召集人發出會議通知後，不得修改會議通知中列出的議案或增加新的議案。

召集人應至少在股東週年大會召開21日前以公告方式通知全體股東，至少在臨時股東會召開15日前以公告方式通知全體股東。

(6) 召開股東會

股權登記日登記在冊的所有股東或其受委代表，均有權出席股東會，並依照有關法律、法規、公司股份上市的證券交易所的監管規則及公司章程行使表決權。股東可親自出席或委託受委代表代為出席股東會並投票。

股東為法人或其他機構的，其法定代表／管理合夥人或法定代表／管理合夥人授權的受委代表有權出席本公司股東會。出席會議的法定代表／管理合夥人應出示本人身份證及能證明其法定代表／管理合夥人資格的有效證明。法定代表／管理合夥人授權委託受委代表出席會議的，出席會議的受委代表應出示本人身份證及股東的法定代表／管理合夥人作為法人或其他機構依法出具的授權委託書，並在授權範圍內行使表決權。

股東出具的委託他人出席股東會的委託書應當載明下列內容：

- (1) 委託人姓名、委託人持有的本公司股份類別及數目；
- (2) 受委代表姓名；
- (3) 對股東會議程上審議的每項事宜投贊成票、反對票或棄權票的具體指示；
- (4) 委託書的日期及有效期；
- (5) 委託股東的簽名（或印章）；委託股東為法人／其他組織的，應加蓋法人／其他組織的印章。

委託書應包含一項聲明，即在股東未作指示的情況下，其受委代表可酌情投票。

授權投票權的委託書由委託人授權他人簽署的，根據授權簽署的委託書或其他授權文件應經過公證。經公證的委託書或其他授權文件以及投票委託書應存置於本公司住所或召開會議通告中指定的其他地點。

附錄五

公司章程概要

委託股東為法人或其他機構的，其出席股東會的受委代表應為法定代表（負責人）／管理合夥人或董事會或其他決策機構授權的任何其他人員。

股東會由董事長主持。董事長無法或未能履行其職責的，由過半數董事共同推選的一名董事主持會議。

監事會自行召集的股東會應由監事會主席主持。監事會主席無法或未能履行其職責的，由過半數的監事共同推選一名監事主持會議。

股東自行召集的股東會應由召集人或其推舉的代表主持。

召開股東會時，倘主席違反議事規則，致使股東會難以繼續進行，經出席會議有表決權的股東過半數同意，可於股東會上推選一人代行主席職務，以繼續進行會議。

股東會有會議記錄，會議記錄由董事會秘書負責，包括以下內容：

- (1) 會議日期、地點、議程、召集人姓名；
- (2) 會議主席、出席或無表決權出席會議的董事、監事及其他高級管理人員的姓名；
- (3) 出席會議的股東及受委代表人數、股東持有的有表決權的股份總數及佔本公司股份總數的比例；
- (4) 每項提案的審議及批准過程、討論要點以及表決結果；
- (5) 股東的質詢或建議及相應的答覆或說明；
- (6) 律師及計票人以及監票人姓名；
- (7) 根據公司章程應記入會議記錄的其他內容。

(7) 股東會的表決及決議案

股東會上的股東決議案分為普通決議案及特別決議案。

股東會上的普通決議案應由持有多數表決權的出席股東（包括其代受委代表）通過。

股東會上的特別決議案應由持有至少三分之二表決權的出席股東（包括其受委代表）通過。

下列事宜應於股東會上以普通決議案通過：

- (1) 董事會及監事會工作報告；
- (2) 董事會制定的利潤分配方案及虧損彌補方案；
- (3) 董事會及監事會成員的任免及其報酬以及支付方式；
- (4) 法律、行政法規、香港上市規則、本公司股份[編纂]地的其他監管規則或公司章程未要求以特別決議案通過的任何其他事宜。

下列事宜應於股東會上以特別決議案通過：

- (1) 增加或減少本公司註冊資本；
- (2) 本公司的分立、分割、合併、分拆、解散及清算；
- (3) 修訂本公司的公司章程；
- (4) 本公司於一年內購買或出售重大資產或提供擔保的金額超過本公司最新經審計資產總值的30%；
- (5) 股權激勵計劃；
- (6) 法律、行政法規、香港上市規則或公司章程規定的任何其他事宜，以及於股東會上以普通決議案通過的對本公司有重大影響而需要以特別決議案通過的事宜。

公司持有的公司股份沒有表決權，且該部分股份不計入出席股東會有表決權的股份總數。

董事會

(1) 董事

本公司董事為自然人。有下列情形之一的，不能擔任本公司董事：

- (1) 無民事行為能力或者限制民事行為能力的人士；
- (2) 曾因貪污、賄賂、侵犯財產、挪用財產、擾亂社會主義市場經濟秩序等犯罪被判刑，刑罰執行完畢或者剝奪政治權利未滿5年的，或者因犯罪被剝奪政治權利並宣告緩刑，而緩刑執行完畢未滿2年的人士；
- (3) 擔任破產清算的公司或企業的董事或者廠長或經理，對該公司、企業的破產負有個人責任的，自該公司或企業破產清算完結之日起未逾三年的人士；
- (4) 擔任因違法被吊銷營業執照、責令關閉的公司或企業的法定代表並負有個人責任的人士，且自該公司或企業被吊銷營業執照或該公司或企業被責令關閉之日起未逾三年的人士；
- (5) 因數額相對較大的債務到期未清償而被人民法院認定為失信方的人士；
- (6) 目前被中國證監會禁止進入證券市場，且被證券交易所公開認定為不適合擔任本公司董事，而期限尚未屆滿的人士；
- (7) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則或本公司股份上市的證券交易所的監管規則規定的其他事宜。

附錄五

公司章程概要

任何違反本條規定的董事的選舉及任命，其選舉、任命或僱用均屬無效。董事在其任期內出現任何上述情況的，該董事應被免職。

董事應由股東會選舉及罷免，並可在任期屆滿前由股東會解聘。董事任期為三年，期滿後可應選連任。

董事任期自獲委任之日起計算，至本屆董事會屆滿為止。董事任期屆滿未及時重選的，在重選的董事就任前，應當依照法律、行政法規、部門規章及公司章程的規定繼續履行董事職責。董事應當遵守法律、行政法規、部門規章、公司股份上市的證券交易所的監管規則及公司章程的規定。

董事可兼任高級管理人員職務，但兼任高級管理人員職務及職工代表的董事總人數不得超過本公司董事總人數的一半。

倘任何董事連續兩次未親自出席或委託其他董事作為其代表出席董事會會議，該董事將被視為未履行其職責，董事會應在股東會上提議更換該董事。

董事可以在任期屆滿前辭任，並以書面形式向董事會提交辭職報告，辭任自本公司收到辭職報告之日起生效。

倘任何董事辭任致使公司董事會成員人數不足法定人數，該董事應當依照法律、行政法規、部門規章、本公司股份上市的證券交易所的監管規則及公司章程的規定繼續履行董事職責，直至推選出新的董事。

公司章程未明確規定董事擁有或行使借貸權利之方式，但就發行公司債而言，公司章程載有下列諒解：(1)董事會將制定發行公司債之計劃，及(2)發行公司債須經股東大會決議授權。

(2) 董事會

董事會行使下列職權：

- (1) 召集股東會，並於股東會上報告工作；
- (2) 執行股東會的決議；
- (3) 決定公司的經營計劃和投資方案；
- (4) 制訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (5) 制訂公司增加或者減少股本及發行債券方案或其他證券及上市方案；
- (6) 制訂重大收購、購買本公司股票或者合併、分立、解散及變更公司形式的方案，須遵守公司股份上市地的證券交易所監管規則條文；
- (7) 在股東會授權範圍內，決定公司對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關聯(連)交易、捐款等事項；
- (8) 決定公司內部管理機構的設置；
- (9) 聘任或者解聘公司總裁、董事會秘書及其他高級管理層成員，並根據總裁的推薦，聘任或者解聘公司常務副總裁、執行副總裁、財務總監等高級管理成員，並釐定其報酬和獎懲事項；
- (10) 制訂公司的基本管理制度；
- (11) 制訂公司章程的修改方案；
- (12) 管理公司信息披露事項；
- (13) 股東會提請聘請或更換為公司提供審計的會計師事務所；
- (14) 聽取公司總經理的工作匯報並檢查總裁的工作；

附錄五

公司章程概要

- (15) 法律、行政法規、部門規章、香港上市規則及公司股份上市地監管規則或公司章程規定的其他職權。

董事會將設有主席。董事長由董事會過半數董事選舉產生。

董事長行使下列職權：

- (1) 主持股東會和召集並主持董事會會議；
- (2) 監督、檢查董事會決議的執行；
- (3) 簽署董事會重要文件；
- (4) 在發生特大自然災害等不可抗力的緊急情況下，對公司事務行使符合法律規定和公司利益的特別處置權，並在事後向公司董事會和股東會報告有關活動；
- (5) 行使董事會賦予的職權。

董事會會議包括定期會議及臨時會議。每年應舉行董事會會議不少於四(4)次。該等定期會議將由董事長或授權人士召開，於會議日期前十四(14)日以書面形式向全體董事發出通知。

董事會會議由過半數董事出席即可舉行，董事會所作決議須經過半數董事通過。

董事會決議的表決，實行一名董事一票。

(3) 董事會專門委員會

公司董事會設立風險控制及審計委員會（「審計委員會」），以根據公司的公司章程、審計委員會工作守則及董事會的授權行使其職權。

附錄五

公司章程概要

審計委員會每季度至少召開一次會議，兩名及以上成員提議，或者召集人認為有必要時，可以召開臨時會議。審計委員會會議有三分之二以上委員出席即可舉行。

審計委員會所提決議須獲審計委員會過半數委員通過。

審計委員會決議的表決將實行一人一票。

根據相關決議制定會議記錄供審計委員會決議，審計委員會成員出席會議將簽署會議記錄。

董事會負責設立審計委員會的工作程序。

公司董事會已設立戰略與可持續發展委員會和提名與薪酬考核委員會，有關委員會應根據公司章程及經董事會授權後履行職責。專門委員會的提案將提交董事會審議決定。董事會負責制定專門委員會工作程序。

高級管理人員

公司將設有一名總裁、一名常務副總裁及若干名執行副總裁，由董事會委任或罷免。

每屆總裁任期三年，並可於重新選舉時獲委任。

總裁向董事會負責，行使下列職權：

- (1) 負責公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；
- (2) 組織實施公司年度業務計劃和投資方案；
- (3) 擬訂公司內部管理機構設置方案；

附錄五

公司章程概要

- (4) 擬訂公司基本管理制度設定方案；
- (5) 制定公司的規章制度；
- (6) 提請董事會聘任及解聘常務副總裁、執行副總裁及財務總監；
- (7) 決定聘任及解聘除應由董事會聘任或者解聘以外的負責管理人員；
- (8) 在董事會授權範圍內，決定公司的外商投資、收購及出售資產、融資、抵押資產、對外擔保事項及關連交易等，惟公司正常出售及購買者除外；
- (9) 行使公司章程及董事會授予的其他職權。

總裁可列席董事會會議。

常務副總裁及執行副總裁負責協助總裁執行公司的生產經營管理。

公司設董事會秘書，負責公司股東會和董事會會議的籌備、文件保管以及公司股東資料管理，並負責信息披露事務。

董事會秘書應遵守法律、行政法規、部門規章及公司章程的有關規定。

監事會

(1) 監事

公司章程規定不得委任為董事的情形，應適用於監事。

董事及高級管理人員不得兼任監事。

監事應遵守法律、行政規則、股份[編纂]之證券交易所的上市規則及公司章程，忠實勤勉盡職。監事不得濫用職權，收取賄賂或其他非法收入，不得侵佔公司財產。

附錄五

公司章程概要

公司章程有關董事忠實勤勉責任的規定，也適用於監事。

每位監事的任期為三年。任期可在重選連任後續任。

監事任期屆滿仍未重選，或監事於任期內辭去監事職務，致監事數不足法定人數時，在重選監事就任前，離任監事仍應依照法律、行政法規及本章程之規定，履行監事職務。

監事可出席董事會會議，但沒有表決權，並可就董事會會議的決議案提出詢問或建議。

監事不得利用其關係損害本公司利益，並對本公司所遭受之損失承擔賠償責任。

監事在執行職務過程中，有違反法律、行政法規、部門規章、股份[編纂]地上市規則或公司章程等規定，給公司造成損失的，應負賠償責任。

(2) 監事會

本公司設有監事會，由三名成員組成。監事會設主席一人，由全體監事過半數選舉委任。監事會會議由監事會主席召集並主持；監事會主席不能履行職責或不履行職責時，由過半數以上監事推選的監事召集並主持。

監事會應包括股東代表及適當比例之員工代表，其中本公司員工代表不得少於三分之一。監事會中設有一名員工代表，由本公司員工透過職工代表大會等民主選舉方式選出。

監事會應履行下列職責：

- (1) 審閱由董事會編製之本公司定期報告，並提出書面意見；
- (2) 查核本公司財務狀況；

附錄五

公司章程概要

- (3) 對董事、高級管理人員履行職責的行為進行監督，對違反法律、行政法規及公司章程的董事、高級管理人員提出解聘建議；
- (4) 要求董事及高級管理人員在其行為損害本公司利益時糾正錯誤；
- (5) 提議召開臨時股東會，若董事會未依公司法規定履行召開或主持股東會的職責時，召集並主持股東會；
- (6) 在股東會上提出議案；
- (7) 根據公司法第189條對董事及高級管理人員採取法律行動；
- (8) 每當本公司營運出現異常狀況時進行調查，並在必要時聘請會計師事務所及律師事務所等專業機構協助調查。因此而產生的任何費用應由本公司承擔；
- (9) 要求董事和高級管理人員提交有關其職責執行情況的報告；
- (10) 公司章程規定或股東會授予的其他權力及職能。

監事會至少每六個月召開一次會議。監事可提議召開監事會臨時會議，由監事會主席於收到提議後五日內召開。

監事會召開會議時，應於開會五日前通知全體監事。如情況緊急，必須盡快召開臨時監事會時，可隨時以口頭或電話通知，但召集人應於會上說明。

監事會會議須有過半數監事出席方能舉行。監事會之決議案應由全體監事過半數通過。

監事會決議案之表決應採取一人一票制。

財務會計制度、利潤分配及審計

(1) 財務與會計制度

公司依照法律、行政法規和中華人民共和國有關部門規定的條文，制定其財務會計制度。《香港上市規則》或公司股票[編纂]地相關監管規則另有規定的財務會計制度，從其規定。

公司會計年度應與公曆日曆年制一致，即按公曆日曆的1月1日起至12月31日止。

公司除法定的會計賬簿外，將不另立會計賬簿。公司的資產不以任何個人名義開立賬戶儲存。

公司分配當年稅後利潤時，應當提取利潤的10%列入其法定公積金。公司法定公積金總額為其註冊資本的50%或以上的，可以不再提取。

公司的法定公積金不足以彌補以前年度虧損的，在依照前款規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東會決議，還可以從稅後利潤中提取任意公積金。

公司彌補虧損和提取公積金後所餘任何稅後利潤，按照股東各自持股比例分配，但公司章程規定不按持股比例分配的除外。

股東會違反前款規定，在公司彌補虧損和提取法定公積金之前向股東分配利潤的，股東應當將違反規定分配的利潤退還公司；由於分配利潤給公司造成損失的，股東及負有責任的董事、監事、高級管理人員應當承擔賠償責任。

公司持有的公司股份不參與分配利潤。

附錄五

公司章程概要

公司的公積金用於彌補公司的虧損、擴大公司生產經營或者轉為增加公司資本。使用公積金彌補公司虧損，應當先使用任意公積金和法定公積金；仍不能彌補的，可以按照相關規定使用資本公積金。

法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金將不少於轉增前公司註冊資本的25%。

公司以現金或股份形式分配股息。

公司每年實施持續穩定的股息分配政策，並根據經營狀況及市場環境完全考慮到股東的利益。

公司變現年內利潤及達成利潤分配條件的，公司董事會應根據公司具體經營狀況制定利潤分配計劃，並於實施前提交股東會審批。

(2) 內部審計

公司應實行內部審計制度，明確內部審計工作的領導體制、職責、權限、人員配備、經費保障、審計結果運用和責任追究等。

公司內部審計制度經董事會批准後執行，並向公眾公示。

公司內部審計機構應對公司的經營活動、風險管理、內部控制和財務資料進行監督檢查。

公司內部審計機構對董事會負責。

(3) 會計事務所的聘任

公司聘用符合《證券法》以及《香港上市規則》和公司股票[編纂]地其他證券監管規則規定的會計師事務所進行會計報表審計、淨資產驗證及其他相關的諮詢服務等業務，聘期1年，可以續聘。

附錄五

公司章程概要

公司聘用和解聘會計師事務所須經審計委員會半數以上成員同意，提交董事會審議批准，並由股東會決定。董事會不得在股東會決定前委任會計師事務所。

公司保證向聘用的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱匿、謊報。

會計師事務所的審計費用由股東會決定。

公司解聘或者不再續聘會計師事務所時，提前5天事先通知會計師事務所，公司股東會就解聘會計師事務所進行表決時，允許會計師事務所陳述意見。

會計師事務所提出辭聘的，應當向股東會說明公司有無不當情形。

通知和公告

公司的通知以下列形式發出：

- (1) 以專人送出；
- (2) 以郵件方式；
- (3) 以電子郵件方式；
- (4) 以公告方式；
- (5) 公司章程規定的為公司股份[編纂]地監管機構認可其他形式。

公司發出的通知，以公告形式進行的，一經公告，視為所有相關人員收到通知。

公司通知以專人送出的，由被送達人在送達回執上簽名(或蓋章)，被送達人簽收日期為送達日期；公司通知以郵件送出的，自交付郵局之日起第3個工作日為送達日期；公司通知以電子郵件送出的，自電子郵件到達被送達人信息系統之日視為送達日期；公司通知以公告方式進行的，一經公告，視為所有相關人員收到通知。

因意外遺漏未向某有權得到通知的人送出會議通知或者該等人沒有收到會議通知，會議及會議作出的決議並不因此無效。

公司公告根據《香港上市規則》的相關規定在香港聯交所及／或公司網站上發佈。董事會有權決定和調整所確定的公司資料披露媒體，但應確保相關資料披露媒體符合相關法律法規及公司股票[編纂]地的監管規則。

合併、分立、增資、減資、解散和清算

(1) 合併、分立、增資和減資

公司合併可以採取吸收合併或者新設合併。

一個公司吸收其他公司為吸收合併，被吸收的公司解散。兩個以上公司合併設立一個新的公司為新設合併，合併各方解散。

公司分立，其財產作相應的分割。

公司分立，應當編製資產負債表及財產清單。公司應當自作出分立決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。

公司分立前的債務由分立後的公司承擔連帶責任。但是，公司在分立前與債權人就債務清償達成的書面協議另有約定的除外。

公司需要減少註冊資本時，應當編製資產負債表及財產清單。

公司應當自股東會作出減少註冊資本決議之日起10日內通知債權人，並於30日內在報紙上或者國家企業信用信息公示系統公告。債權人自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的自公告之日起45日內，有權要求公司清償債務或者提供相應的擔保。

(2) 解散和清算

公司因下列原因解散：

- (1) 公司章程規定的營業期限屆滿或者公司章程規定的其他解散事由出現；
- (2) 股東會決議解散；
- (3) 因公司合併或者分立需要解散；
- (4) 依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；
- (5) 公司經營管理發生嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有公司10%或以上表決權的股東，可以請求人民法院解散公司。

發生前款規定的解散事由的，應當在十日內將解散事由通過國家企業信用信息公示系統予以公示。

公司處於上述第(1)和第(2)項所述情況的，且未向股東分配任何財產，則可通過修改公司章程或股東會通過的決議繼續存續。

根據前條規定對公司章程進行修改，須經出席股東會的股東所持表決權的三分之二以上通過。

清算委員會應當在成立後10日內通知所有債權人，並在60日內在清算委員會指定或公司登記機關認可的地區性或全國性報紙或全國企業信用信息公示系統上發佈至少3次公告。債權人應當自收到通知書之日起30日內向清算委員會申報債權，未收到通知書的，應當自公告之日起45日內向清算委員會申報債權。

申報債權的債權人應說明債權涉及的事項並提供證明文件。清算委員會應登記該債權。清算委員會應當對債權進行登記。

在申報債權期間，清算組不得對債權人進行任何清償。

附錄五

公司章程概要

清算委員會應在處理公司資產、編製資產負債表和資產清單後制定清算方案，並報股東會或人民法院確認。

公司資產在分別支付清算費用、職工工資、社會保險費用和法定補償金、繳納未繳稅款、清償公司債務後，剩餘部分按持股比例分配給公司股東。

在清算期間，公司應當存續，但不得從事與清算無關的經營活動。在根據前款規定進行清算之前，公司資產不得分配給股東。

清算委員會在清查公司資產、編製資產負債表和資產清單後，發現公司資產不足以清償債務的，應當依法向人民法院申請宣告公司破產。

公司經人民法院裁定宣告破產後，清算組應當將清算事務移交給人民法院指定的破產管理人。

公司清算結束後，清算委員會應當製作清算報告，報股東會或者人民法院確認後，報送公司登記機關，申請註銷公司登記。

依法宣告破產的公司的清算應依照公司破產法進行。

修改公司章程

有下列情形之一的，公司應當修改章程：

- (1) 《公司法》或有關法律、行政法規、《香港上市規則》及公司股票[編纂]地其他證券監管規則修改後，章程規定的事項與修改後的法律、行政法規及《香港上市規則》的規定相抵觸；
- (2) 公司的情況發生變化，與章程記載的事項不一致；
- (3) 股東會決定修改章程。

附 錄 五

公 司 章 程 概 要

股東會決議通過的章程修改事項，應報主管部門批准；涉及公司登記事項的，應依法辦理變更登記。

董事會應根據股東會關於修改公司章程的決議和相關主管部門的批准修改公司章程。

公司章程修改事項屬於法律法規要求披露的信息，應按規定予以公告。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

A. 有關本集團的進一步資料

1. 本公司註冊成立

本公司於1997年1月8日根據中國公司法於中國註冊成立為有限責任公司，並於2008年3月24日改制為股份有限公司。我們的註冊辦事處位於中國安徽省蕪湖市經濟技術開發區長春路8號。本公司於香港銅鑼灣勿地臣街1號時代廣場二座31樓設立香港營業地點。本公司於2025年3月25日根據香港公司條例第16部向香港公司註冊處處長註冊為一家非香港公司。余詠詩女士已獲委任為本公司於香港接收法律程序文件的法定代表。本公司於香港接收法律程序文件的地址與上文所載我們在香港的主要營業地點相同。

由於本公司於中國註冊成立，我們的營運、公司架構及公司章程須遵守中國的相關法律及法規。中國相關法律及法規的若干方面的概述及公司章程若干方面的概述分別載列於本文件附錄四及附錄五。

2. 本公司股本的變動

於註冊成立日期，本公司的註冊資本為人民幣1,680,000,000元，已全部繳足。於2008年3月24日，本公司改制為股份有限公司，註冊資本為人民幣3,200,000,000元，分為3,200,000,000股每股面值人民幣1.00元的股份。截至最後實際可行日期，我們的股本為人民幣5,469,831,633元。

緊隨[編纂]完成以及內資非上市股份轉換為H股之後，假設[編纂]未獲行使，本公司的股本將為[編纂]，分為[編纂]股非上市股份及[編纂]股H股。

除本附錄所披露者外，緊接本文件日期前兩年內，本公司股本概無變動。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

3. 本公司於2025年2月15日召開臨時股東會

根據本公司於2025年2月15日召開的臨時股東會，下列決議案（其中包括）已獲正式通過：

- (a) 於[編纂]完成後（於[編纂]行使前），本公司發行每股面值人民幣1.00元的H股，佔本公司總股本的比例不超過[編纂]%，且該等H股於聯交所[編纂]；
- (b) 授出不超過上述已發行H股數量[編纂]%的[編纂]；
- (c) 在完成中國證監會備案的前提下，於[編纂]完成後，部分現有股東持有的[編纂]股內資非上市股份將按一比一的比例轉換為H股；
- (d) 公司章程待於[編纂]完成後獲批准及採納，並將於[編纂]起生效，而董事會及獲董事會授權的人士已獲授權根據聯交所及中國相關監管機構的任何意見修訂公司章程；及
- (e) 批准董事會及董事會授權的人士處理與發行H股及H股於聯交所[編纂]等有關的所有事宜。

4. 附屬公司的股本變動

於緊接本文件日期前兩年內，我們於往績記錄期間末的附屬公司的股本變動情況載列如下：

於2023年6月21日，Chery Auto Malaysia Sdn. Bhd.的註冊資本由1令吉增加至1,000,001令吉。

於2023年8月30日，合肥瑞拓微電子有限公司的註冊資本由人民幣50,000,000元減少至人民幣25,000,000元。

於2023年11月7日，奇瑞新能源的註冊資本由人民幣900,000,000元增加至人民幣1,033,689,839元。

於2024年6月14日，盈豐投資有限公司的註冊資本由人民幣60,000,000元增加至人民幣120,000,000元。

附錄六

法定及一般資料

於2024年6月21日，蕪湖艾蔓設備工程有限公司的註冊資本由人民幣2,353,000元增加至人民幣10,000,000元。

於2024年6月25日，Omoda & Jaecoo (Thailand) Co., Ltd.於泰國成立，註冊資本為1,000,000泰銖，而於2024年7月31日，Omoda & Jaecoo (Thailand) Co., Ltd.的註冊資本增加至101,000,000泰銖。

於2024年7月3日，歐傑（香港）汽車投資有限公司的註冊股本由61,000,000美元增加至136,000,000美元，並於2024年12月5日進一步增加至181,000,000美元。

於2024年7月11日，蕪湖奇達動力電池系統有限公司的註冊資本由人民幣28,980,000元增加至人民幣228,980,000元。

於2024年8月30日，貴州盈豐西南銷售服務有限公司的註冊資本由人民幣3,000,000元增加至人民幣10,000,000元。

於2024年9月23日，江蘇艾利奧斯科技有限公司的註冊資本由人民幣50,000,000元增加至人民幣100,000,000元。

於2024年10月14日，安徽孚禎汽車動力系統有限公司的註冊資本由人民幣920,000,000元減少至人民幣890,000,000元。

於2024年12月4日，蕪湖萊特思創汽車零部件有限公司的註冊資本由人民幣50,000,000元增加至人民幣100,000,000元。

於2025年6月13日，捷途銷售的註冊資本由人民幣500,000,000元增加至人民幣2,000,000,000元。

於2025年7月12日，OMODA & JAECOO BRAZIL AUTOMOBILE LTDA的註冊資本由8,743,100雷亞爾增加至292,687,099雷亞爾。

除本附錄上文所披露者外，我們附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內概無變動。

5. 股份購回限制

有關本公司股份回購限制的詳情，請參閱本文件「附錄四－主要法律及監管條文概要」及「附錄五－公司章程概要」章節。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

B. 有關我們業務的其他資料

1. 重大合約概要

我們或我們的任何附屬公司於本文件日期前兩年內已訂立下列屬重大或可能屬重大的合約（並非於一般業務過程中訂立的合約）：

(a) [編纂]

2. 知識產權

(a) 商標

於最後實際可行日期，我們已註冊下列對本集團業務屬重大的商標：

編號	商標	註冊編號	註冊人	註冊地點	類別	到期日期
1		1436407	本公司	中國	12	2030年8月20日
2		1566119	本公司	中國	12	2031年5月6日
3		3942392	本公司	中國	12	2026年6月27日
4	CHERY	40547375	本公司	中國	12	2030年5月13日
5		4855639	本公司	中國	12	2028年7月27日
6	EXEED	24948034	本公司	中國	12	2028年7月20日
7		66599776	本公司	中國	12	2034年5月6日
8	JETOUR	27319464	本公司	中國	12	2028年11月6日
9		65325179	本公司	中國	12	2033年7月27日
10		12010303	本公司	中國	12	2034年6月27日
11	LUXEED	72832754	本公司	中國	12	2034年1月13日
12	智界	40826374	本公司	中國	12	2030年4月20日

附錄六

法定及一般資料

編號	商標	註冊編號	註冊人	註冊地點	類別	到期日期
13	iCAR	16721425A	奇瑞新能源	中國	12	2026年6月20日
14	艾瑞澤	12593193	本公司	中國	12	2034年10月13日
15	ARRIZO	12593171	本公司	中國	12	2034年10月13日
16	瑞虎	4507285	本公司	中國	12	2027年11月20日
17	TIGGO	4523626	本公司	中國	12	2027年11月20日
18		74652993	本公司	中國	12	2034年4月13日
19		368010	本公司	阿聯酋	12	2031年12月30日
20	OMODA	187534	本公司	約旦	12	2032年11月27日
21	JAECOO	30 2022 111 570	本公司	德國	12	2032年7月18日
22	JAECOO	927373874	本公司	巴西	12	2033年11月14日
23	TIGGO	301069	本公司	秘魯	12	2030年12月9日
24	CHERY	302603376	本公司	香港	12	2033年5月8日
25		1057459	本公司	智利	12	2033年11月15日
26		1443017396	本公司	沙特阿拉伯	12	2031年9月30日
27	CHERY	1443019457	本公司	沙特阿拉伯	12	2031年9月30日
28	奇瑞汽车 CHERY AUTO	306792652	本公司	香港	12、37	2035年1月21日
29	奇瑞	306727465	本公司	香港	12、37	2034年11月14日
30	CHERY	306727456	本公司	香港	12、37	2034年11月14日
31		306727410	本公司	香港	12、37	2034年11月14日
32		306727429	本公司	香港	12、37	2034年11月14日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	商標	註冊編號	註冊人	註冊地點	類別	到期日期
33		306794245	本公司	香港	12、37	2035年1月22日
34		306794254	本公司	香港	12、37	2035年1月22日
35		306727447	本公司	香港	12、37	2034年11月14日

(b) 專利

於最後實際可行日期，我們已註冊下列對本集團業務屬重大的專利：

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
1	米勒循環汽油發動機	CN202010965048.1	本公司	中國	發明	2020年9月15日	2021年12月28日
2	一種分體式新能源汽車 車身結構及其組裝方法	CN202210778623.6	本公司	中國	發明	2022年6月30日	2023年10月31日
3	雙電機扭矩分配的方法和 裝置	CN202011546896.5	本公司	中國	發明	2020年12月24日	2022年7月8日
4	顯示裝置和車輛	CN202210425564.4	蕪湖汽車前瞻技術研究院有限公司、本公司	中國	發明	2022年4月21日	2024年3月29日
5	車身前部結構和汽車	CN202011357273.3	本公司	中國	發明	2020年11月27日	2022年7月12日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
6	自動泊車的故障處理方法、裝置及車輛	CN202011566036.8	大卓智能科技有限公司、大卓趣行智能科技(上海)有限公司	中國	發明	2020年12月25日	2022年7月15日
7	電動汽車續航里程的測試方法、裝置、設備和存儲介質	CN202210615056.2	本公司	中國	發明	2022年5月31日	2023年11月24日
8	抬頭顯示器和系統	CN202111403888.X	蕪湖汽車前瞻技術研究院有限公司、本公司	中國	發明	2021年11月24日	2023年4月14日
9	汽車的熱管理系統、方法和裝置	CN202110858397.8	本公司	中國	發明	2021年7月28日	2023年1月3日
10	一種汽車發動機艙結構及汽車	CN202211306292.2	本公司	中國	發明	2022年10月25日	2024年3月1日
11	電動汽車能量回收方法及裝置	CN201910613463.8	奇瑞新能源	中國	發明	2019年7月9日	2022年4月12日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
12	廢氣渦輪增壓器的壓力 控制方法及裝置	CN201911064920.9	本公司	中國	發明	2019年11月4日	2022年5月3日
13	一種包覆改性鈉離子層 狀正極材料及其製備方 法	CN202310326147.9	安徽得壹能源科 技有限公司	中國	發明	2023年3月29日	2024年4月2日
14	液壓供給系統、控制方 法及汽車	CN201910680738.X	本公司	中國	發明	2019年7月26日	2021年7月30日
15	車輛的熱能耗評價方 法、裝置及具有其的車 輛	CN202011504804.7	本公司	中國	發明	2020年12月18日	2024年4月9日
16	消息傳輸方法及裝置	CN201410586534.7	本公司	中國	發明	2014年10月28日	2019年1月25日
17	一種獲取車輛信息的系 統及方法、汽車	CN202011329712.X	本公司	中國	發明	2020年11月24日	2021年8月31日
18	混合動力系統	CN202111232576.7	本公司	中國	發明	2021年10月22日	2023年9月26日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
19	車載通信控制器的喚醒方法、裝置及存儲介質	CN201810528636.1	本公司	中國	發明	2018年5月29日	2020年10月9日
20	電動汽車再生制動系統及其控制方法	CN201510834747.1	本公司	中國	發明	2015年11月24日	2018年6月26日
21	一種可潰縮防脫落吸能式汽車轉向管柱	CN201610518022.6	本公司	中國	發明	2016年7月4日	2018年8月14日
22	混合動力傳動系統、控制方法及汽車	CN201811355029.6	本公司	中國	發明	2018年11月14日	2021年4月27日
23	電動助力轉向系統對車道保持系統扭矩請求的響應策略	CN201910367062.9	本公司	中國	發明	2019年5月5日	2021年4月27日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
24	一種利用3D和1D耦合 標定的電池包一維熱模 型建模方法	CN201911322362.1	本公司	中國	發明	2019年12月20日	2023年3月28日
25	一種提高前碰性能的縱 梁輪罩區域的結構	CN202011098336.8	本公司	中國	發明	2020年10月14日	2022年4月8日
26	車道保持功能的啟動方 法、裝置及計算機存儲 介質	CN202110035470.1	本公司	中國	發明	2021年1月12日	2022年7月12日
27	增壓發動機進氣系統及 增壓發動機	CN202111086329.0	本公司	中國	發明	2021年9月16日	2022年9月16日
28	混合動力系統及控制方 法	CN201810861961.X	本公司	中國	發明	2018年8月1日	2021年5月28日
29	一種制動能量回收控制 方法	CN201410634945.9	本公司	中國	發明	2014年11月13日	2017年3月22日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
30	一種用於汽車制動能量回收的控制系統	CN201510257668.9	本公司	中國	發明	2015年5月19日	2017年10月20日
31	一種汽車主動防撞系統的控制方法	CN201510295286.5	本公司	中國	發明	2015年6月3日	2017年5月10日
32	一種電動汽車基於線控制動的能源回收系統及方法	CN201710207434.2	本公司	中國	發明	2017年3月31日	2020年3月24日
33	一種插電式混合動力車的上下電時序控制方法	CN201710391112.8	本公司	中國	發明	2017年5月27日	2020年4月7日
34	疲勞駕駛提醒方法、裝置及存儲介質	CN201810811476.1	本公司	中國	發明	2018年7月23日	2021年2月2日
35	車輛人機交互方法及系統	CN201810811473.8	本公司	中國	發明	2018年7月23日	2021年11月2日
36	泊車控制方法、裝置及存儲介質	CN201811049913.7	本公司	中國	發明	2018年9月10日	2022年9月16日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
37	一種汽車應用軟件管理系統及方法、汽車	CN202011329711.5	本公司	中國	發明	2020年11月24日	2023年4月18日
38	插電式混合動力汽車的熱管理系統及插電式混合動力汽車	CN202111013433.7	本公司	中國	發明	2021年8月31日	2023年5月26日
39	確定抬頭顯示器標定參數的方法、裝置及存儲介質	CN202210332609.3	本公司	中國	發明	2022年3月30日	2023年3月28日
40	獲取車輛信息的系統、方法及車輛	2023/04614	本公司	南非	發明	2021年9月27日	2023年12月20日
41	車輛和設備定位的方法	2023/04392	本公司	南非	發明	2021年10月9日	2023年12月20日
42	車輛和設備定位的方法	523440324	本公司	沙特阿拉伯	發明	2021年10月9日	2024年4月22日
43	消息傳輸方法及裝置	US15521709	本公司、蕪湖普威技研有限公司	美國	發明	2015年9月29日	2019年8月20日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
44	一種汽車電池保護結構	US15515285	本公司、燕湖普威技研有限公司	美國	發明	2015年10月19日	2018年4月17日
45	一種電池電壓和溫度監測裝置	US13128070	本公司	美國	發明	2009年11月18日	2014年6月10日
46	一種內燃機可變氣門升程機構	US12997971	本公司	美國	發明	2009年6月12日	2014年4月22日
47	一種內燃機可變氣門升程機構	EP09765385	本公司	意大利	發明	2009年6月12日	2013年1月2日
48	一種內燃機可變氣門升程機構	EP09765385	本公司	英國	發明	2009年6月12日	2013年1月2日
49	一種內燃機可變氣門升程機構	EP09765385	本公司	法國	發明	2009年6月12日	2013年1月2日
50	一種內燃機可變氣門升程機構	EP09765385	本公司	歐洲專利局 (EPO)	發明	2009年6月12日	2013年1月2日
51	一種內燃機可變氣門升程機構	EP09765385	本公司	德國	發明	2009年6月12日	2013年1月2日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
52.....	一種雙離合器變速器	US14410867	本公司、燕湖普威技研有限公司	美國	發明	2013年8月5日	2017年4月11日
53.....	雙離合器組件、混合動力系統和車輛	2024/02748	本公司	南非	發明	2022年4月25日	2024年12月18日
54.....	一種判斷發動機防盜配置的方法	002767-2016/DIN	本公司、燕湖普威技研有限公司	秘魯	發明	2015年9月29日	2021年4月9日
55.....	一種判斷發動機防盜配置的方法	2017-1210	本公司、燕湖普威技研有限公司	智利	發明	2015年9月29日	2021年5月6日
56.....	海拔修正系數獲取方法和裝置	US15105953	本公司、燕湖普威技研有限公司	美國	發明	2014年11月24日	2019年2月26日
57.....	海拔修正系數獲取方法和裝置	BR112016013742	本公司、燕湖普威技研有限公司	巴西	發明	2014年11月24日	2022年5月17日
58.....	混合動力汽車電池充放電電流限制保護方法、裝置及系統	US12743549	本公司	美國	發明	2008年12月24日	2013年4月16日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

編號	專利名稱	專利號	註冊人	註冊地點	類型	申請日期	授權日
59	混合動力汽車電池充放 電電流限制保護方法、 裝置及系統	EP08870669	本公司	英國	發明	2008年12月24日	2016年10月12日
60	混合動力汽車電池充放 電電流限制保護方法、 裝置及系統	EP08870669	本公司	歐洲專利 局 (EPO)	發明	2008年12月24日	2016年10月12日
61	混合動力汽車電池充放 電電流限制保護方法、 裝置及系統	EP08870669	本公司	德國	發明	2008年12月24日	2016年10月12日
62	一種混合動力電機扭矩 管理方法	US12680778	本公司	美國	發明	2008年9月27日	2013年8月20日

附錄六

法定及一般資料

(c) 軟件版權

於最後實際可行日期，我們已註冊以下對本集團業務屬重大的軟件版權：

編號	軟件名稱	註冊人	註冊地點	註冊日期
1	有限元網格多點約束轉換程序軟件V1.0	本公司	中國	2008年6月23日
2	嵌入式工具鏈設計軟件	本公司	中國	2009年3月10日
3	汽車個性化定制平台	本公司	中國	2011年9月23日
4	奇瑞整車重量卷積和對比工具軟件	本公司	中國	2019年8月20日
5	奇瑞車輛模式切換算法控制軟件	本公司	中國	2022年7月28日
6	奇瑞整車性能管理系統	本公司	中國	2023年1月15日
7	奇瑞工藝配置信息生成系統	本公司	中國	2023年2月1日
8	基於數字攻擊的自動駕駛障礙物檢測仿真測試系統	本公司	中國	2024年2月2日
9	基於物理攻擊的自動駕駛障礙物檢測仿真測試系統	本公司	中國	2024年2月4日
10	基於圖神經網絡的AI汽車風阻預測系統	本公司	中國	2024年9月4日
11	車輛智能監測分析平台	本公司	中國	2024年9月5日

附錄六

法定及一般資料

編號	軟件名稱	註冊人	註冊地點	註冊日期
12	雄獅智雲車聯網系統車載應用管理平台	雄獅汽車科技(南京)有限公司	中國	2021年6月16日
13	雄獅智雲車聯網系統快應用平台	雄獅汽車科技(南京)有限公司	中國	2021年6月16日
14	雄獅智雲車聯網系統有聲新聞應用軟件	雄獅汽車科技(南京)有限公司	中國	2021年6月16日
15	雄獅暢聽車載應用軟件	雄獅汽車科技(南京)有限公司、蕪湖雄獅汽車科技有限公司	中國	2021年11月12日

(d) 域名

於最後實際可行日期，我們已註冊下列對本集團業務屬重大的域名：

編號	域名	註冊人	註冊地點
1	mychery.com	本公司	中國
2	cheryinternational.com	本公司	中國
3	mychery.net	本公司	中國
4	chery.cn	本公司	中國
5	cherydata.com	本公司	中國
6	exeedcars.com	本公司	中國
7	omodaglobal.com	本公司	中國
8	cherygpt.com	本公司	中國
9	chery-auto.com	本公司	中國

附錄六

法定及一般資料

C. 有關董事、監事、最高行政人員及主要股東的進一步資料

1. 董事及監事合約詳情

我們與董事及監事各自簽訂合約，其中包括(i)任期及(ii)終止條款。

除上文所披露者外，概無董事或監事與本公司任何成員公司訂立或擬訂立服務合約（於一年內屆滿或可由相關僱主終止而毋須支付賠償（法定賠償除外）的合約除外）。

2. 董事及監事薪酬

除本文件「董事、監事及高級管理層－董事、監事及高級管理層的薪酬」章節所披露者外，概無董事或監事於截至2024年12月31日止三個年度各年及截至2025年3月31日止三個月自本公司收取其他薪酬。

3. 已收取的代理費或佣金

除與[編纂]有關者外，概無董事、監事、發起人及本附錄「－E.其他資料－7.專家資格」所列的任何人士於本文件日期前兩年內就發行或出售本集團任何成員公司任何股本接受任何佣金、折讓、代理費、經紀佣金或其他特別條款。

4. 董事、監事及最高行政人員權益披露

緊隨[編纂]完成後，除下表所披露者外，概無董事、監事或最高行政人員於本公司或我們的相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有任何權益及／或淡倉：

- (a) 須根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部通知本公司及聯交所（包括彼等根據證券及期貨條例的條文被視作或被視為擁有之權益或淡倉）或根據證券及期貨條例第XV部第352條規定須記入該條所述登記冊之權益或淡倉；

附錄六

法定及一般資料

- (b) 當H股[編纂]後，根據上市規則附錄C3上市發行人董事進行證券交易的標準守則的規定須通知本公司及聯交所：

姓名	職位	權益性質	股份說明	股份數目	於[編纂]完成後 佔非上市股份/ H股權益的概約 百分比(假設[編纂] 未獲行使) ⁽¹⁾	於[編纂] 完成後佔本公司 總股本權益的概約 百分比(假設[編纂] 未獲行使) ⁽¹⁾
尹董事長.....	董事長、 執行董事及 總裁	於受控法團權益 ⁽²⁾	內資非上市股份 H股 總計	[編纂] [編纂] 998,255,807	[編纂] [編纂]	[編纂] [編纂] [編纂]

附註：

- (1) 根據[編纂]時已發行[編纂]股非上市股份及[編纂]股H股的總數計算，包括(i)將由內資非上市股份轉換的[編纂]股H股及(ii)根據[編纂]將發行的[編纂]股H股（並無計及因行使[編纂]可能發行的H股）。
- (2) 尹董事長被視為於管理層及員工持股平台持有的[編纂]股內資非上市股份及將由內資非上市股份轉換的[編纂]股H股中擁有權益，包括(i)瑞創持有的[編纂]股內資非上市股份及將由內資非上市股份轉換的[編纂]股H股，(ii)衡瑞持有的92,146,400股內資非上市股份及將由內資非上市股份轉換的[編纂]股H股，及(iii)振瑞持有的[編纂]股內資非上市股份及由內資非上市股份轉換的[編纂]股H股。為進一步釐清說明，尹董事長的上述統計權益為根據證券及期貨條例被視為擁有的權益，並非意味著其本人實際擁有該等權益。在衡瑞及振瑞層面，尹董事長僅作為衡瑞及振瑞的普通合夥人，蕪湖永瑞的股東參與持股，在衡瑞和振瑞中的持股比例極低，實際通過衡瑞及振瑞在本公司持有的權益可忽略不計；穿透來看，尹董事長僅透過瑞創持有本公司的權益，實際持有本公司權益比例不足5%。

5. 主要股東的權益披露

(a) 於本公司股份的權益

除本文件「主要股東」一節所披露者外，緊隨[編纂]完成後，董事概不知悉任何人士將於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於所有情況下在股東會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

(b) 於本公司附屬公司的權益

除下表所披露者外，董事並不知悉任何人士於緊隨[編纂]完成後，將擁有附有權利可於所有情況下在於往績記錄期間結束時的本集團成員公司（本公司除外）股東會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

附屬公司	擁有10%或以上股權的人士	股權概約 百分比 (%)
奇瑞新能源.....	石家莊國有資本投資運營集團有 限責任公司	13.16
東南汽車.....	福建省汽車工業集團有限公司	14.19
安徽奇英智能科技有限公司.....	英博超算（南京）科技有限公司	35.00
安徽瑞智驅動科技有限公司.....	株式會社安川電機	28.79
	安川電機（中國）有限公司	16.69
蕪湖奇瑞汽車投資有限公司.....	常熟市經濟開發集團有限公司	46.52
蕪湖奇瑞阿莫德科技有限公司...	pilban s.a	30.00
蕪湖埃科動力系統有限公司.....	蕪湖市繁昌春穀產業投資基金有 限公司	27.78
蕪湖埃科驅動科技有限公司.....	蕪湖市繁昌區興農產業投資基金 有限公司	27.78

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

附屬公司	擁有10%或以上股權的人士	股權概約 百分比 (%)
安徽得壹能源科技有限公司.....	樅陽恒越新能源產業投資中心 (有限合夥)	22.22
	蕪湖震用企業管理中心(有限合 夥)	11.11
蕪湖艾蔓設備工程有限公司.....	蕪湖瑞馳智能裝備院(有限合夥)	25.00
蕪湖飛馳汽車零部件技術 有限公司.....	安徽鳩控國有資本投資集團有限 公司	33.33
蕪湖萊特思創汽車零部件 有限公司.....	蕪湖市伯榮汽車零部件合夥企業 (有限合夥)	16.00
	蕪湖市智合汽車零部件合夥企業 (有限合夥)	10.00
合肥瑞拓微電子有限公司.....	蕪湖瑞特微信息科技中心(有限 合夥)	30.00
奇瑞(大連)汽車零部件產業園有 限公司.....	大連華誼投資控股有限公司	20.00
安徽拙盾安全技術有限公司.....	上海拙盾未來安全技術有限公司	25.50

附錄六

法定及一般資料

附屬公司	擁有10%或以上股權的人士	股權概約 百分比 (%)
安徽壹能汽車科技有限公司.....	江蘇嘉和熱系統股份有限公司	34.00
	蕪湖晟域企業管理合夥企業(有 限合夥)	15.00
瑞慶汽車發動機技術有限公司...	蕪湖瑞慶投資有限公司	51.89
安徽艾利奧斯科技有限公司.....	揚州傑弗瑞企業管理合夥企業 (有限合夥)	10.00
蕪湖孚禎投資管理中心 (有限合夥).....	蕪湖市繁昌春谷產業投資基金 有限公司	49.18
安徽英思泰克智能科技 有限公司.....	蕪湖萊高德企業管理中心 (有限合夥)	20.00
得壹能源科技(銅陵)有限 責任公司.....	樅陽恒越新能源產業投資中心 (有限合夥)	49.02
大卓智能科技有限公司.....	上海駿名科技合夥企業 (有限合夥)	20.00
奇瑞(青島)國際貿易有限公司..	青島城鑫控股集團有限公司	65.00
常熟奇智研發合夥企業 (有限合夥).....	蘇州蘇常智行科技合夥企業 (有限合夥)	75.00

附錄六

法定及一般資料

6. 免責聲明

除本文件所披露者外：

- (a) 概無董事或監事或本附錄「E.其他資料」7.專家資格」章節所列的任何人士在本公司的發起中或緊接本文件日期前兩年內由本公司購入、出售或租賃或本公司擬購入、出售或租賃的任何資產中擁有直接或間接權益；
- (b) 概無董事或監事於本文件日期仍然有效且對本公司的整體業務而言屬重要的任何合約或安排中擁有重大權益；
- (c) 據董事或監事所知，概無任何人士（非本公司董事或最高行政人員）於緊隨[編纂]完成後（不計及根據[編纂]可認購的任何H股），於股份或相關股份中將擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的權益或淡倉；
- (d) 就董事所知，概無董事、彼等各自的緊密聯繫人（定義見上市規則）或擁有本公司已發行股本5%以上的股東擁有本公司前五大客戶或前五大供應商的任何權益；
- (e) 除本附錄及本文件中「董事、監事及高級管理層」一節所披露者外，董事或監事均非於本公司股本中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部須予披露的權益的公司的董事或僱員。

D. 股權激勵計劃

2024年股權激勵計劃

以下為本公司於2024年3月30日批准並通過的股權激勵計劃（「**2024年股權激勵計劃**」）的主要條款概要。由於2024年股權激勵計劃不涉及本公司在[編纂]後授予購股權或獎勵，因此其條款不受上市規則第17章規定所規限。鑒於與2024年股權激勵計劃項下所有獎勵（定義見下文）相關的股份於本文件日期已發行予衡瑞及振瑞，2024年股權激勵計劃的運作將不會對已發行股份造成任何攤薄影響。

附錄六

法定及一般資料

於本文件日期，2024年股權激勵計劃有兩個員工持股平台，即衡瑞及振瑞，各自持有184,292,800股股份，佔於最後實際可行日期本公司已發行股本的3.37%。有關更多詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－管理層及員工持股平台」。

(a) 目的

2024年股權激勵計劃旨在表彰我們重要員工的貢獻並對其進行激勵，促進股東、本公司和員工之間的利益共享，從而推動本公司的持續健康發展。

(b) 獎勵類型

根據2024年股權激勵計劃，符合資格的參與者獲授員工持股平台的合夥權益（「受限制股份」）。

(c) 參與者

2024年股權激勵計劃的參與者包括本公司及／或控股附屬公司的中層及高層管理人員、核心及骨幹員工以及董事會認為合適的其他員工。

(d) 最高股份數目

2024年股權激勵計劃所涉及的最高股份數目為368,585,600股，佔本公司於最後實際可行日期已發行股本約6.74%。於[編纂]後將不再根據股權激勵計劃授予獎勵。

(e) 計劃管理

2024年股權激勵計劃由董事會管理，董事會有權（其中包括）(i)制定、修訂和實施2024年股權激勵計劃，以及(ii)釐定授出計劃，包括選定承授人、授出受限制股份數目、授出價格、授出日期等。

(f) 受限制股份的禁售

根據2024年股權激勵計劃授出的受限制股份應解除限售直至下列日期為止（以較後者發生者為準）：(a)自授出日期起計六年，或(b)本公司股份在境內或境外證券交易

附錄六

法定及一般資料

所[編纂]，並獲准在適用法律法規規定的禁售期屆滿後出售。於禁售期內，根據2024年股權激勵計劃授予參與者的受限制股份不得轉讓、用於抵押、擔保或用作償還債務。

(g) 退出機制

倘發生辭任、解僱、退任、身故、傷殘或其他情況變化，董事會或其授權管理機構有權要求承授人將獲授的獎勵轉讓予指定第三方員工，或根據2024年股權激勵計劃的條款，通過在公開市場出售員工持股平台持有的相關股份方式與承授人結算經濟利益。

(h) 期限

2024年股權激勵計劃的有效期為自該計劃通過之日起計10年，直至所有受限制股份被回購或出售為止，但因本公司控制權變更、合併或分立或停業等原因而提前終止的情況除外。

E. 其他資料

1. 遺產稅

董事已獲告知，本公司不大可能須承擔重大遺產稅責任。

2. 訴訟

除本文件所披露者外，於最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或申索，且據董事所知，本集團任何成員公司亦無任何待決或構成威脅的會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的重大訴訟、仲裁或申索。

3. 聯席保薦人

聯席保薦人各自符合上市規則第3A.07條所載適用於保薦人的獨立性標準。

聯席保薦人已代表本公司向聯交所申請批准本文件所述將予發行的H股[編纂]及[編纂]。本公司已同意向各聯席保薦人支付擔任與[編纂]有關的保薦人費用1,333,300港元。

附錄六

法定及一般資料

4. 發起人

本公司的發起人為瑞創、蕪湖投資控股、安徽信用擔保、安徽投資控股、蕪湖經開區建投、同華創業及湖山投資。有關本公司發起人的詳情，請參閱本文件「歷史、發展及公司架構」一節。

除[編纂]及於本文件所披露者外，緊接本文件日期前兩年內，本公司概無就[編纂]或本文件所述關聯交易向任何上述發起人支付、配發或提供或擬支付、配發或提供任何現金、證券、款項或福利。

5. 合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條於[編纂]時委任中國國際金融香港證券有限公司為我們的合規顧問。

6. 前期費用

我們並無產生任何重大前期費用。

7. 專家資格

於本文件中發表意見的專家資格(定義見上市規則)如下：

名稱	資質
中國國際金融香港證券有限公司...	獲許可根據證券及期貨條例進行第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第4類(就證券提供意見)、第5類(就期貨合約提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
華泰金融控股(香港)有限公司...	一家根據證券及期貨條例進行第1類(證券交易)、第2類(期貨合約交易)、第3類(槓桿式外匯交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)、第7類(提供自動化交易服務)及第9類(資產管理)受規管活動的持牌法團

附錄六

法定及一般資料

名稱	資質
廣發融資(香港)有限公司	一家根據證券及期貨條例進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的持牌法團
安永會計師事務所	執業會計師及註冊公眾利益實體核數師
競天公誠律師事務所	本公司有關中國法律的法律顧問
中倫律師事務所	本公司有關中國數據合規法律的法律顧問
弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司 上海分公司	獨立行業顧問
霍金路偉律師行	本公司有關國際制裁法律方面的法律顧問
美國普盈律師事務所	本公司有關美國出境投資規則方面的法律顧問
安永(中國)企業諮詢有限公司	本公司有關本集團轉讓定價安排方面的稅務顧問

8. 專家同意書

本附錄「—E.其他資料—7.專家資格」一段所載各專家已就刊發本文件發出其各自同意書，同意按其各自所載格式及內容轉載其報告及／或函件及／或引述其名稱，且並無撤回有關同意書。

上述專家概無於本公司任何成員公司擁有任何股權或認購或提名他人認購本公司任何成員公司證券的權利(不論可否依法強制執行)。

9. 約束力

倘根據本文件提出申請，本文件即具效力，使全部有關人士須受公司(清盤及雜項條文)條例(第32章)第44A及44B條的所有適用條文(罰則條文除外)約束。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

10. 無重大不利變動

除本文件披露者外，董事確認，自2025年3月31日（即會計師報告所載本集團合併財務報表的最近期資產負債表日期）以來，本公司的財務或貿易狀況未發生重大不利變化。

11. 其他

除本文件所披露者外：

- (a) 於緊接本文件日期前兩年內：
 - (i) 本公司概無發行或同意發行或建議繳足或部分繳足股份或借貸資本，以獲取現金或現金以外的代價；
 - (ii) 本公司的任何股份或借貸資本概無附有購股權或有條件或無條件同意附有購股權；及
 - (iii) 概無就認購、同意認購、促成認購或同意促成認購本公司的任何股份或債權證而支付或應付任何佣金；
- (b) 本公司概無任何創辦人、管理層或遞延股份或任何債權證；
- (c) 於本文件日期前12個月內，本公司的業務概無出現可能或已經對本公司財政狀況構成重大影響的任何中斷；
- (d) 本公司並無任何發行在外的可換股債券或債權證；
- (e) 概無豁免或同意豁免日後股利的安排；
- (f) 本公司概無任何部分股本或債券（如有）目前於任何證券交易所[編纂]或於任何[編纂]系統中[編纂]，目前亦無尋求或同意尋求於聯交所以外的任何證券交易所[編纂]或批准[編纂]；
- (g) 本公司為一家股份有限公司，受中國公司法管轄。

12. 雙語文件

根據香港法例第32L章公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告第4條所規定的豁免，本文件的英文及中文版本分開刊發。

附錄七

送呈公司註冊處處長及展示文件

送呈香港公司註冊處處長文件

隨附本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為（其中包括）：

- (a) 本文件附錄六「法定及一般資料－B. 有關我們業務的其他資料－1. 重大合約概要」所述的重大合約副本；及
- (b) 本文件附錄六「法定及一般資料－E. 其他資料－7. 專家資格」及「法定及一般資料－E. 其他資料－8. 專家同意書」所述的同意書。

展示文件

以下文件副本將於截至及包括自本文件日期起計滿14日當日止在聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.chery-auto.com 上展示：

- (a) 公司章程；
- (b) 安永會計師事務所出具的本集團會計師報告，其全文載於本文件附錄一；
- (c) 安永會計師事務所就本集團未經審計[編纂]財務資料出具的報告，其全文載於本文件附錄二；
- (d) 本集團截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年3月31日止三個月的經審計合併財務報表；
- (e) 我們有關中國法律的法律顧問競天公誠律師事務所就本集團的若干一般公司事項及物業權益出具的法律意見；
- (f) 我們有關中國數據保護法的法律顧問中倫律師事務所就本集團的若干數據保護、數據合規及網絡安全事宜出具的法律意見；
- (g) 弗若斯特沙利文出具的報告，其概要載於本文件「行業概覽」；

附錄七

送呈公司註冊處處長及展示文件

- (h) 本文件附錄六「法定及一般資料－B.有關我們業務的其他資料－1. 重大合約概要」所述的重大合約；
- (i) 本文件附錄六「法定及一般資料－E. 其他資料－7. 專家資格」及「法定及一般資料－E. 其他資料－8. 專家同意書」所述的同意書；
- (j) 本文件附錄六「法定及一般資料－C. 有關董事、監事、最高行政人員及主要股東的進一步資料－1. 董事及監事合約詳情」所述與董事及監事訂立的服務合約；
- (k) 《中國公司法》、《中國證券法》及《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》連同其非正式英文譯本；
- (l) 我們有關國際制裁法律方面的法律顧問霍金路偉律師行發出的備忘錄；
- (m) 我們有關美國出境投資規則方面的法律顧問美國普盈律師事務所發出的法律意見；及
- (n) 2024年股權激勵計劃的條款。