

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



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

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 729)

### 截至二零一七年九月三十日止六個月之 中期業績

五龍電動車（集團）有限公司（「本公司」）之董事會（「董事會」）謹此提呈本公司及其附屬公司（統稱為「本集團」）截至二零一七年九月三十日止六個月之未經審核綜合中期業績連同二零一六年同期之比較數字如下：

#### 簡明綜合損益表

截至二零一七年九月三十日止六個月

	附註	截至下列日期止六個月	
		二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
收益	2	284,115	507,130
銷售成本		<u>(254,612)</u>	<u>(476,336)</u>
毛利		29,503	30,794
其他收入		35,837	25,933
其他收益及虧損淨值	3	(7,789)	84,455
銷售及分銷成本		(43,664)	(43,723)
一般及行政開支		(284,071)	(171,642)
研發費用		(67,162)	(36,190)
財務成本	4	(174,292)	(166,941)
其他經營開支	5	(77,884)	—
無形資產攤銷		(89,418)	(95,317)
應佔聯營公司之業績		(6,410)	(8,505)
應佔合資公司之業績		<u>(37,741)</u>	<u>(42,508)</u>

## 簡明綜合損益表 (續)

截至二零一七年九月三十日止六個月

	附註	截至下列日期止六個月	
		二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
除稅前虧損	5	(723,091)	(423,644)
所得稅	6	<u>19,358</u>	<u>21,015</u>
期內虧損		<u>(703,733)</u>	<u>(402,629)</u>
以下人士應佔：			
本公司擁有人		(546,772)	(276,353)
非控股權益		<u>(156,961)</u>	<u>(126,276)</u>
		<u>(703,733)</u>	<u>(402,629)</u>
		港仙	港仙
本公司擁有人應佔每股虧損	7		
— 基本及攤薄		<u>(2.44)</u>	<u>(1.25)</u>

## 簡明綜合損益及其他全面收益表

截至二零一七年九月三十日止六個月

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
期內虧損	(703,733)	(402,629)
期內其他全面收入／(虧損)，扣除零稅項： 其後可能重新分類至損益之項目：		
折算境外業務財務報表之匯兌差額	212,151	(118,378)
應佔聯營公司之其他全面收入／(虧損)	5,531	(3,909)
應佔合資公司之其他全面收入／(虧損)	4,451	(3,298)
	<u>222,133</u>	<u>(125,585)</u>
期內全面虧損總額	<u>(481,600)</u>	<u>(528,214)</u>
以下人士應佔：		
本公司擁有人	(391,971)	(373,048)
非控股權益	<u>(89,629)</u>	<u>(155,166)</u>
期內全面虧損總額	<u>(481,600)</u>	<u>(528,214)</u>

## 簡明綜合財務狀況表

於二零一七年九月三十日

		二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
<b>非流動資產</b>			
商譽		1,302,559	1,265,028
無形資產		812,836	786,104
物業、廠房及設備		3,356,666	3,163,023
經營租賃下持作自用租賃土地權益		343,228	332,309
於聯營公司之權益		370,891	371,770
於合資公司之權益		392,260	425,550
非流動資產之已付按金		293,638	144,908
應收貸款	10	380	398
其他非流動資產		7,258	8,162
		<b>6,879,716</b>	<b>6,497,252</b>
<b>流動資產</b>			
存貨		749,944	657,967
貿易及票據應收賬款	9	1,288,657	1,251,782
貸款及其他應收賬款	10	1,041,820	877,684
以公平值計入損益之金融資產		37,813	50,000
衍生金融工具		22,322	21,233
抵押銀行存款		51,690	160,163
現金及現金等價物		1,215,288	1,321,410
		<b>4,407,534</b>	<b>4,340,239</b>
<b>流動負債</b>			
銀行貸款及其他借貸	11	(2,358,570)	(1,340,776)
貿易及票據應付賬款	12	(796,717)	(745,544)
應計及其他應付賬款		(910,077)	(740,144)
應付稅項		(37,476)	(36,853)
融資租賃之義務		(30,563)	(28,394)
可換股債券負債部份		(123,682)	(514,636)
		<b>(4,257,085)</b>	<b>(3,406,347)</b>
<b>流動資產淨值</b>		<b>150,449</b>	<b>933,892</b>
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>7,030,165</b>	<b>7,431,144</b>

## 簡明綜合財務狀況表 (續)

於二零一七年九月三十日

		二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
<b>非流動負債</b>			
預收賬款		(637,594)	(610,235)
遞延收益		(116,513)	(54,067)
銀行貸款及其他借貸	11	(1,075,732)	(1,094,483)
融資租賃之義務		(27,848)	(41,497)
可換股債券負債部份		(198,355)	(190,199)
遞延稅項負債		(162,721)	(180,325)
已贖回可換股債券之義務	13	(760,752)	(760,752)
		<u>(2,979,515)</u>	<u>(2,931,558)</u>
<b>資產淨值</b>		<u><b>4,050,650</b></u>	<u>4,499,586</u>
<b>資本及儲備</b>			
已發行股本		224,131	223,985
儲備		<u>2,365,187</u>	<u>2,724,640</u>
本公司擁有人應佔權益總額		<b>2,589,318</b>	2,948,625
非控股權益		<u>1,461,332</u>	<u>1,550,961</u>
權益總額		<u><b>4,050,650</b></u>	<u>4,499,586</u>

## 附註：

### 1. 編製基準及主要會計政策

本中期財務報表為未經審核、簡明及遵照香港會計師公會（「香港會計師公會」）頒佈之香港會計準則（「香港會計準則」）第 34 號「中期財務報告」而編製。

此簡明綜合中期財務報表應與本集團根據所有適用之香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）包括香港會計師公會頒佈之所有個別適用之香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋以及香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）之適用披露條文而編製之截至二零一七年三月三十一日止年度之經審核綜合財務報表一併閱讀。

編製該等簡明綜合中期財務報表所採納之會計政策及編製基準，與本集團截至二零一七年三月三十一日止年度之經審核綜合財務報表所採納者一致，惟下列於本期間之財務報表首次採納已於二零一七年四月一日或其後開始之會計期間生效之經修訂香港財務報告準則除外：

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

於本期間應用該等經修訂香港財務報告準則對本集團本期間及過往期間之財務表現及狀況及／或該等簡明綜合中期財務報表所載之披露並無重大影響。

本集團並無於該等簡明綜合中期財務報表提早採納以下已頒佈但尚未生效之新準則、修訂本及詮釋：

香港財務報告準則第 9 號	金融工具
香港財務報告準則第 15 號	來自客戶合約之收益
香港財務報告準則第 15 號（修訂本）	對香港財務報告準則第 15 號來自客戶合約之收益之澄清
香港財務報告準則第 16 號	租賃
香港財務報告準則第 2 號（修訂本）	股份付款交易之分類及計量
香港財務報告準則第 10 號及 香港會計準則第 28 號（修訂本）	投資者與其聯營公司或合資公司之間資產出售或注資
香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第 22 號	外幣交易及預收付代價
香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋第 23 號	所得稅處理之未確定性

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

## 2. 收益及分類資料

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

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
銷售電動車	64,518	355,867
銷售鋰離子電池及其相關產品	43,506	41,135
租賃電動車之收入	1	3
銷售用於 NCM 鋰離子電池之正極材料	169,032	103,782
直接投資收入	7,058	6,343
總額	<b>284,115</b>	<b>507,130</b>

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

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

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

## 2. 收益及分類資料 (續)

### (a) 分類資料

截至二零一七年九月三十日止六個月 (未經審核)						
	車輛設計 及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車 租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	總額 千港元
來自外部客戶收益	64,518	43,506	1	169,032	7,058	284,115
分類間之收益	—	10,200	—	—	16,818	27,018
須予呈報分類收益	<u>64,518</u>	<u>53,706</u>	<u>1</u>	<u>169,032</u>	<u>23,876</u>	<u>311,133</u>
除稅前須予呈報分類溢利／(虧損)	<u>(325,729)</u> <sup>#</sup>	<u>(165,734)</u>	<u>(195)</u>	<u>(28,683)</u>	<u>26,298</u>	<u>(494,043)</u>

截至二零一六年九月三十日止六個月 (未經審核)						
	車輛設計 及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車 租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	總額 千港元
來自外部客戶收益	355,867	41,135	3	103,782	6,343	507,130
分類間之收益	—	184,405	—	—	16,750	201,155
須予呈報分類收益	<u>355,867</u>	<u>225,540</u>	<u>3</u>	<u>103,782</u>	<u>23,093</u>	<u>708,285</u>
除稅前須予呈報分類虧損	<u>(113,522)</u> <sup>##</sup>	<u>(23,100)</u>	<u>(802)</u>	<u>(22,660)</u>	<u>(789)</u>	<u>(160,873)</u>

<sup>#</sup> 當中包括其他經營開支為 77,884,000 港元，詳情載於附註 5 內。

<sup>##</sup> 當中包括收購合資公司 Chanje Energy, Inc. (「Chanje」，前稱為 Nohm Inc. 或 Orng EV Solutions, Inc.) 額外權益產生之議價收購收益 133,850,000 港元。

於二零一七年九月三十日 (未經審核)						
	車輛設計 及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車 租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	總額 千港元
須予呈報分類資產	<u>7,293,035</u>	<u>1,470,221</u>	<u>31,769</u>	<u>1,320,639</u>	<u>740,449</u>	<u>10,856,113</u>
須予呈報分類負債	<u>(3,533,751)</u>	<u>(1,512,528)</u>	<u>(1,109)</u>	<u>(252,126)</u>	<u>(70,711)</u>	<u>(5,370,225)</u>

於二零一七年三月三十一日 (經審核)						
	車輛設計 及 電動車生產 千港元	電池產品 千港元	電動車 租賃 千港元	電池 材料生產 千港元	直接投資 千港元	總額 千港元
須予呈報分類資產	<u>6,771,198</u>	<u>1,615,136</u>	<u>25,019</u>	<u>1,305,797</u>	<u>740,897</u>	<u>10,458,047</u>
須予呈報分類負債	<u>(2,888,614)</u>	<u>(1,432,938)</u>	<u>(1,102)</u>	<u>(246,524)</u>	<u>(68,317)</u>	<u>(4,637,495)</u>



## 2. 收益及分類資料 (續)

### (b) 須予呈報分類收益、溢利或虧損、資產及負債之對賬

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
<b>收益</b>		
須予呈報分類收益	311,133	708,285
抵銷分類間之收益	(27,018)	(201,155)
綜合收益	<u>284,115</u>	<u>507,130</u>
<b>虧損</b>		
除稅前須予呈報分類虧損	(494,043)	(160,873)
抵銷分類間之虧損／(溢利)	7,678	(28,129)
來自本集團外部客戶須予呈報分類虧損	(486,365)	(189,002)
其他收入、其他收益及虧損淨值	(13,218)	(35,451)
折舊	(768)	(785)
財務成本	(130,956)	(143,475)
未分配企業開支	(91,784)	(54,931)
除稅前綜合虧損	<u>(723,091)</u>	<u>(423,644)</u>
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
<b>資產</b>		
須予呈報分類資產	10,856,113	10,458,047
未分配企業資產：		
衍生金融工具	22,322	21,233
現金及現金等價物	112,974	109,369
其他未分配企業資產	295,841	248,842
綜合資產總值	<u>11,287,250</u>	<u>10,837,491</u>
<b>負債</b>		
須予呈報分類負債	(5,370,225)	(4,637,495)
未分配企業負債：		
銀行貸款及其他借貸	(1,471,659)	(900,000)
可換股債券負債部份	(322,037)	(704,835)
其他未分配企業負債	(72,679)	(95,575)
綜合負債總值	<u>(7,236,600)</u>	<u>(6,337,905)</u>

### 3. 其他收益及虧損淨值

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
收購合資公司額外權益產生之議價收購收益 (附註)	—	133,850
可供出售之投資減值	—	(23,884)
貸款及其他應收賬款減值	—	(7,658)
與 Smith 及 Chanje 相關之溢利淨額	—	102,308
匯兌虧損淨值	(14,090)	(27,071)
持作出售之投資溢利淨值	16,148	9,229
存貨撇減	(7,854)	—
貿易應收賬款減值	(3,045)	—
撥回存貨撇減	1,185	—
撥回貿易應收賬款減值	357	—
出售物業、廠房及設備之虧損	(490)	(11)
	<b>(7,789)</b>	<b>84,455</b>

#### 附註：

本集團與一間合資公司夥伴 Smith Electric Vehicles Corp. (「Smith」) 於二零一五年十二月十一日訂立之貸款協議 (「貸款協議」)，據此，本集團向 Smith 授出一項為數 2,000,000 美元 (相當於約 15,500,000 港元) 之有抵押貸款 (「有抵押貸款」)。有抵押貸款還款日期為二零一六年二月十四日。有抵押貸款以 Smith 所擁有之 10,000,000 股 Chanje 的普通股作為抵押品 (「抵押品」) 作擔保。由於 Smith 未能按照貸款協議還款，故本集團於二零一六年二月二十六日展開抵押品回贖權取消程序及於二零一六年六月一日進行抵押品之公開擔保權人拍賣 (「公開拍賣」)。於公開拍賣中，本集團用賒帳投標的方式以 500,000 美元 (相當於約 3,875,000 港元) 投得該 10,000,000 股 Chanje 普通股，賒帳由 Smith 於貸款協議下所虧欠本集團之未償還款項中扣除。經參考 Chanje 之公平值 (此乃基於一間獨立合資格專業估值師行出具日期為二零一六年五月三十一日之評估報告所作出)，計算出於截至二零一六年九月三十日止六個月收購合資公司該額外權益產生之議價收購收益 133,850,000 港元。因本集團無法於 Chanje 董事會取得控制權，Chanje 會繼續以本集團之合資公司入賬。

#### 4. 財務成本

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
可換股債券利息支出	18,342	37,070
融資租賃之利息	3,094	459
須於五年內悉數償還之銀行貸款及其他借貸之利息	160,983	113,989
其他借貸成本	11,817	6,136
	<u>194,236</u>	<u>157,654</u>
非按公平值計入損益之金融負債之利息支出總額	194,236	157,654
減：已計入在建工程之資本化利息支出	(18,855)	(22,143)
	<u>175,381</u>	<u>135,511</u>
衍生金融工具之公平值（收益）／虧損	(1,089)	31,430
	<u>174,292</u>	<u>166,941</u>

#### 5. 除稅前虧損

除稅前虧損已（計入）／扣除以下各項：

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
利息收入	(27,261)	(9,433)
存貨成本確認為支出		
– 包括在銷售成本	254,115	475,727
– 包括在銷售及分銷成本	1,616	469
– 包括在研發費用	20,216	2,717
無形資產之攤銷	89,418	95,317
物業、廠房及設備之折舊	98,732	54,161
經營租賃下持作自用租賃土地權益之攤銷	3,906	3,958
保修撥備	4,581	17,410
其他經營開支（附註）	77,884	—

附註：

其他經營開支為就符合在中華人民共和國（「中國」）政府新補貼政策之電動車新規格要求下，本集團花費了一定的時間對生產線進行優化及調試、提升生產效率以及申請納入於中國政府新能源汽車車型新目錄內而導致杭州及雲南之電動車生產廠房產能使用率短暫時間較低所帶來之若干間接經營費用。此等優化、調試及其申請已於二零一七年七月順利完成而該等電動車生產廠房已經逐漸提升生產量。

## 6. 所得稅

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一六年 九月三十日 (未經審核) 千港元
海外即期稅項期內撥備	612	240
遞延稅項抵扣	<u>(19,970)</u>	<u>(21,255)</u>
期內稅項抵扣	<u><b>(19,358)</b></u>	<u><b>(21,015)</b></u>

由於本集團截至二零一七及二零一六年九月三十日止六個月就香港及中國稅務而言皆錄得虧損或轉承自過往年度可用之稅務虧損抵銷本期間之估計應課稅溢利，故並無就香港利得稅及中國企業所得稅作出稅項撥備。海外之溢利稅項乃按本集團經營業務之司法管轄區當地之現行稅率計算。已於簡明綜合損益表抵扣之遞延稅項為19,970,000 港元（截至二零一六年九月三十日止六個月：21,255,000 港元）乃主要有關收購附屬公司產生之公平值調整之暫時性差異產生及撥回所致。

## 7. 每股虧損

### (a) 每股基本虧損

每股基本虧損乃根據(i)本公司擁有人應佔期內綜合虧損 546,772,000 港元(二零一六年：276,353,000 港元)；及(ii)於期內已發行普通股之加權平均數 22,402,226,000（二零一六年：22,051,101,000）股普通股計算。

	截至下列日期止六個月	
	二零一七年 九月三十日 普通股加權 平均數 (未經審核) 千股	二零一六年 九月三十日 普通股加權 平均數 (未經審核) 千股
報告期初之已發行普通股	22,398,476	21,963,580
根據股份認購發行股份之影響	—	86,940
兌換可換股債券時發行股份之影響	—	581
行使購股權時發行股份之影響	<u>3,750</u>	<u>—</u>
報告期末之普通股加權平均數	<u><b>22,402,226</b></u>	<u><b>22,051,101</b></u>

### (b) 每股攤薄虧損

計算每股攤薄虧損時，並無假設本公司尚未行使之購股權獲行使或尚未兌換可換股債券獲兌換，原因為行使購股權或兌換可換股債券有反攤薄效應及將導致截至二零一七年及二零一六年九月三十日止六個月之每股虧損減少。因此，此兩個期間之每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

## 8. 中期股息

董事會決議不就本期間宣派中期股息（截至二零一六年九月三十日止六個月：無）。

## 9. 貿易及票據應收賬款

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
應收貿易賬款	1,306,167	1,291,007
應收票據	37,529	10,936
減：呆壞賬撥備	(55,039)	(50,161)
	<u>1,288,657</u>	<u>1,251,782</u>

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

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
一個月內	65,216	35,721
一個月以上但三個月以內	88,593	52,386
三個月以上但六個月以內	58,783	851,732
六個月以上但九個月以內	7,838	145,784
九個月以上但一年以內	766,077	113,734
一年以上	302,150	52,425
	<u>1,288,657</u>	<u>1,251,782</u>

與客戶之貿易條款為現金或信貸形式。對於以信貸形式進行貿易之客戶，將給予一般介乎一個月至六個月之信貸期，並為該等客戶設定信貸限額。本集團對於未償還之應收賬款將保持嚴格監控，以減低信貸風險。逾期之結欠均由本集團高級管理人員定期檢討。應收賬款之賬面值與其公平值相若。上述電動汽車銷售之若干部分貿易應收賬款將由中國政府以國家補貼方式替本集團客戶，按照中國政府頒佈的財建[2015]134 號《關於 2016 - 2020 年新能源汽車推廣應用財政支持政策的通知》及其他相關及適用之政府通知和政策以及本集團與該等客戶簽訂的銷售合同結算。於二零一七年九月三十日，來自中國政府的補貼應收款項為 522,367,000 港元（二零一七年三月三十一日：499,615,000 港元），此款項主要包含於九個月以上的貿易應收賬款的賬齡組別，及須遵照相關的補貼政策並且尚未逾期。

## 10. 貸款及其他應收賬款

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
應收貸款	233,746	221,507
其他應收賬款	409,485	323,556
減：呆壞賬撥備	(72,176)	(71,283)
	<u>571,055</u>	<u>473,780</u>
按金及預付款項	132,530	123,580
應收增值稅款	338,615	280,722
	<u>1,042,200</u>	<u>878,082</u>
呈列為：		
非流動資產	380	398
流動資產	1,041,820	877,684
	<u>1,042,200</u>	<u>878,082</u>

## 11. 銀行貸款及其他借貸

於二零一七年九月三十日，銀行貸款及其他借貸償還如下：

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
一年內或按要求	2,358,570	1,340,776
一年後但兩年內	400,351	319,917
兩年後但五年內	675,381	774,566
	<u>3,434,302</u>	<u>2,435,259</u>
呈列為：		
流動負債	2,358,570	1,340,776
非流動負債	1,075,732	1,094,483
	<u>3,434,302</u>	<u>2,435,259</u>

## 11. 銀行貸款及其他借貸 (續)

於二零一七年九月三十日，有抵押之銀行貸款及其他借貸如下：

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
銀行貸款		
- 有抵押 (附註(a))	1,858,102	1,547,556
- 無抵押	282,456	157,696
	<u>2,140,558</u>	<u>1,705,252</u>
其他借貸		
- 有抵押 (附註(b)及(c))	921,658	697,457
- 無抵押	372,086	32,550
	<u>1,293,744</u>	<u>730,007</u>
	<u>3,434,302</u>	<u>2,435,259</u>

附註：

- (a) 於二零一七年九月三十日，該等銀行貸款以本集團若干土地及樓宇、機器及設備及在建工程合共賬面值 2,476,244,000 港元（二零一七年三月三十一日：2,332,690,000 港元）以及本集團之附屬公司若干股份之股份抵押、應收票據 13,534,000 港元（二零一七年三月三十一日：無）及並無銀行存款（二零一七年三月三十一日：55,194,000 港元）作抵押以及由本公司三位執行董事作擔保。
- (b) 於二零一七年九月三十日，700,000,000 港元（二零一七年三月三十一日：697,457,000 港元）之有抵押其他借貸以（其中包括）透過第一固定及浮動押記方式就本公司及其兩間全資附屬公司之所有業務、財產及資產設立以貸款人為受益人之債權證以及五龍動力有限公司（「五龍動力」，本公司之非全資上市附屬公司）若干股份之股份抵押作抵押，並由本公司兩位執行董事作擔保。當出現或持續出現任何違約事件時，貸款人將有權出售五龍動力之 51.41%（二零一七年三月三十一日：51.41%）已發行股份，以償付任何到期及應付但未付之款項予貸款人。
- (c) 於二零一七年九月三十日，150,000,000 港元（二零一七年三月三十一日：無）及 58,845,000 港元（二零一七年三月三十一日：無）之有抵押其他借貸分別以五龍動力若干股份及集團內之應收貿易賬款作抵押。
- (d) 於二零一七年九月三十日，銀行貸款 2,140,558,000 港元（二零一七年三月三十一日：1,705,252,000 港元）乃以人民幣（「人民幣」）及/或歐元為單位及利息以現行市場利率計算；及其他借貸 1,293,744,000 港元（二零一七年三月三十一日：730,007,000 港元）乃以人民幣、港元及/或美元為單位及以固定利率計算。

## 12. 貿易及票據應付賬款

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
應付貿易賬款	619,857	578,479
應付票據	176,860	167,065
	<u>796,717</u>	<u>745,544</u>

貿易及票據應付賬款根據發票日期之賬齡分析如下：

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
一個月內	88,820	93,343
一個月以上但三個月以內	190,447	131,114
三個月以上但一年以內	423,623	474,561
一年以上	93,827	46,526
	<u>796,717</u>	<u>745,544</u>

貿易及票據應付賬款之賬面值與其公平值相若。於二零一七年九月三十日，應付票據 57,754,000 港元(二零一七年三月三十一日：127,131,000 港元) 已以 46,256,000 港元(二零一七年三月三十一日：94,429,000 港元) 之銀行存款作為抵押。



### 13. 已贖回可換股債券之義務及訴訟更新

於二零一一年三月八日，本公司向鍾馨稼先生（「鍾先生」）實益全資擁有之 Mei Li New Energy Limited（「Mei Li」）發出一則贖回通知，按面值贖回總額約 760,752,000 港元之可換股債券（「贖回金額」）。已經向鍾先生及／或由彼控制及／或擁有之公司（統稱「鍾方」）提起法律訴訟（「高等法院訴訟」）。向 Mei Li 發行之可換股債券，是根據本集團與鍾方之間的一連串協議，而其正是高等法院訴訟之爭議事項。基於由本集團委託製作之獨立鑒定會計報告，本集團於高等法院訴訟所申索的損害賠償（「申索金額」）預計大幅超逾贖回金額及本集團已尋求以部分之申索金額抵銷贖回金額（「該抵銷」）。

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

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

由於二零一三年三月五日判決維持不變及考慮到解決有關法律訴訟之所需時間及各方之多項中期申請，本公司董事認為本公司不會在短期內被要求支付贖回金額。無論如何，鍾先生於二零一三年二月二十七日被宣判破產，及鍾先生的財產歸屬於破產管理受託人（「受託人」）。受託人已提出申請接管鍾先生擁有及／或控制之四間公司，包括 Mei Li。在二零一七年九月十五日，香港法院判令該四間公司轉移至受託人採取進一步行動及受託人正處於實施轉移的過程中。根據香港法院於二零一七年二月二十六日的命令，鍾先生之破產期由二零一七年二月二十六日起延期四年。

基於本公司之外聘法律顧問意見，贖回金額之支付不會在報告期末後的十二個月內產生。在此等情況下，董事會認為把該約 760,752,000 港元已贖回可換股債券之義務分類為非流動負債為合適之做法。

### 14. 資本承擔

於報告期末，本集團之資本承擔如下：

	二零一七年 九月三十日 (未經審核) 千港元	二零一七年 三月三十一日 (經審核) 千港元
有關已訂約，但未撥備之資本承擔：		
- 本集團於中國廠房之資本開支	728,122	744,413
- 於一間合資公司之資本出資	38,750	38,750
- 於聯營公司之資本出資	162,883	12,278
	<b>929,755</b>	<b>795,441</b>

## 15. 報告期後事項

- (a) 於二零一七年十月二十六日，Union Grace Holdings Limited（「Union Grace」，本公司之全資附屬公司）發出兌換通知以兌換價每股 0.34 港元兌換本金金額為 540,000,000 港元由五龍動力發行之可換股債券為 1,588,235,294 股五龍動力新普通股（「該兌換」）。該兌換於二零一七年十月二十七日完成後，本公司於五龍動力之實際股份權益由約 67.12%提高至約 74.89%，並根據上市規則第 14 章構成本公司之須予披露交易。
- (b) 於二零一七年十月三十日，Union Grace 與一位獨立買方訂立契約，據此買方同意購買及 Union Grace 同意出售本金金額為 110,000,000 港元由五龍動力發行之可換股債券，此債券可按兌換價每股 0.34 港元兌換為 323,529,411 股五龍動力之新普通股。買賣可換股債券之代價總和為(i)110,000,000 港元已於此日收取銀行本票及(ii)倘任何該等可換股債券之兌換權獲行使，則須於行使有關兌換權當日按每股已兌換之換股股份 0.36 港元以現金支付。本集團現正就出售五龍動力發行之可換股債券對本集團綜合損益表之影響進行評估。
- (c) 於二零一七年十一月十五日，杭州長江汽車有限公司（「杭州長江」，本公司之間接非全資附屬公司）、天津中聚新能源科技有限公司（「天津中聚」，本公司之間接非全資附屬公司）、簡陽市人民政府（「第一合營夥伴」）及昆侖石（深圳）投資基金管理有限公司（「第二合營夥伴」，連同第一合營夥伴，為「合營夥伴」）訂立協議，內容有關(i)由杭州長江與合營夥伴於中國四川省成都市簡陽市成立電動車合營公司（「電動車合營公司」）；及(ii)由天津中聚與合營夥伴於中國四川省成都市簡陽市成立鋰離子電池合營公司（「電池合營公司」）。電動車合營公司及電池合營公司的註冊資本總額將分別為人民幣 800,000,000 元和人民幣 200,000,000 元。杭州長江和天津中聚將分別擁有電動車合營公司和電池合營公司之 51%股權。
- (d) 於二零一七年十一月二十八日，本公司與一位獨立認購人訂立認購協議，據此本公司有條件同意發行及認購人有條件同意認購本金金額 400,000,000 港元以年利率 8%計息之三年期有抵押可換股債券。於二零一七年十一月二十八日，本公司與一位獨立貸款人訂立融資協議，據此，貸款人同意向本公司提供 600,000,000 港元之定期貸款融資，由動用該融資首日起計為期三十六個月。該等交易事項於本公告日尚未完成。

## 管理層討論與分析

五龍電動車（集團）有限公司（「本公司」或「五龍集團」）及其附屬公司（統稱為「本集團」）是一間縱向整合的純電動車製造商。五龍集團旨在成為全球公認更經濟、更環保及更節能的純電動車生產商。本集團的核心業務包括從零開始研發、設計及開發、生產及銷售純電動車、生產及銷售鋰離子電池及鋰離子電池的正極材料。五龍動力有限公司（「五龍動力」，股份代號：378）是本公司旗下的間接非全資附屬公司。

## 市場概覽

### *對潔淨空氣的嚮往驅動全球的電動車發展趨勢*

過去數年來，數宗汽車行業醜聞曝光，觸發全球出台更嚴格的規管條例。研究表明，每輛車平均每年向大氣層排放 6 噸二氧化碳(CO<sub>2</sub>)，大大地加劇了全球溫室效應。內燃車的燃料高溫燃燒過程中亦會產生氮氧化物(NO<sub>x</sub>)及細顆粒物(PM<sub>2.5</sub>)，導致霧霾及酸雨的出現。隨著全球主要國家的排放條例日趨嚴格，傳統汽車製造商亦爭先恐後尋求替代性方法以滿足出行需求並符合新標準。傳統汽車製造商正面臨著使內燃車符合排放標準的成本過高的挑戰，這促使他們轉而生產純電動車以避免因不合規而產生巨額的成本。根據 EV Volumes 發佈的數據顯示，從二零一七年一月至八月，全球插電式車（包括純電動車及插電式混合動力車）銷量超逾 649,000 輛，較二零一六年同期增長 46%。於二零一七年第二季度，純電動車銷量佔 64%，插電式混合動力車銷量佔 36%。該等數字明確表示，為追求潔淨空氣，國際市場正逐漸偏向純電動車。

### *國內政府對電動車的鼎力支持*

作為全球規模最大、增長最快的新能源車市場，中國於二零一七年呈現與國際情況一樣的增長態勢。根據工業和信息化部（「工信部」）自二零一七年一至九月的統計數據，新能源車銷量為 39.8 萬輛，同比增長 38%。在已售新能源車中，32.5 萬輛為純電動車，同比增長 50%；7.3 萬輛為插電式混合動力車，同比下降 0.6%。同時，中國政府的政策方向繼續利好電動車行業。二零一七年九月十三日，中國工信部副部長辛國斌先生於一個行業論壇上宣佈，政府正考慮在中國逐步淘汰以石油為燃料的內燃車。行業專家認為，這僅是傳統汽車行業電動化的開始，意味著電動車新紀元正在到來。從長遠來看，電動車逐步取代內燃車將成為必然局面。我們相信，從零開始堅持自主開發及設計自有純電動車是我們前進的正確戰略。

中國近期推出的雙積分制亦反映了這一全球趨勢。「雙積分制」即《乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分併行管理辦法》，由工信部、財政部、商務部、海關總署及質檢總局於二零一七年九月二十八日公佈。該雙積分制要求汽車製造商遵守企業平均燃料消耗量規定，並通過銷售相當於銷售額一定百分比的新能源車換取新能源車積分。該政策將於二零一八年四月實施，故中

國汽車製造商迫切需要通過生產更多新能源汽車或以高價向競爭者購買積分的方式應對該項政策，否則將面臨處罰。五龍集團作為純電動車製造商的新秀將從該項政策中受益；而曾經引領內燃車行業的傳統汽車行業巨頭將面臨極大的壓力。

儘管本報告期初政府補貼規定的變動帶來短期影響，五龍集團繼續生產安全優質且可出口的高檔電動車。作為一間縱向整合的電動車製造商，五龍集團製造旗下產品包括純電動車、電池及正極材料產品，並持續改進該等產品以達至更高的性能。五龍集團的目標是透過使用可持續能源讓世界更好，並將自身定位成為世界領先的純電動車製造商。

中國汽車及新能源車銷售量				
單位：千輛				
	二零一七年 一至九月	二零一六年	二零一五年	二零一四年
汽車	20,230	28,030	24,600	23,490
新能源車	398	507	331	75
新能源車所佔百分比	2.0%	1.8%	1.4%	0.3%

## 業務回顧

### 電動車業務

五龍集團是一間縱向整合的純電動車製造商。五龍集團的每輛車均為從零開始自主設計、生產及製造。從設計電動車零部件到設計電池管理系統，以及從製造正極材料到將電池裝入電池組、再將電池組裝入車，各項細節均面面俱到、一絲不苟。我們在著眼未來，正向製造電動車之餘，亦堅持自主研發。五龍集團已為縱合上下游制定戰略規劃，為對日後電動車的需求做好充分準備。

五龍集團目前專注於商用電動車市場，尤其是物流及客車板塊。本集團的專有研究顯示，此板塊能為股東帶來最佳投資回報，既毋須花費巨額營銷成本去吸引個人用戶購買私家車的慾望，又能避免於全國廣泛興建充電站所引起的大量投資。就基礎設施而言，由於商用車駕駛模式的可預測性及可重複性，故充電樁及廣大的充電網絡對於商用車的必要性可能低於私家車。與購買私家車不同的是，商用車的購買決定受著各種規例及車隊的總體擁有成本等經濟角度考量的影響。五龍集團認為，車隊電動化的需求與市場現有的電動物流車及電動客車的供應之間存在巨大缺口。中國、歐洲及美國眾多市區的嚴格減排目標、禁用柴油引擎及傾斜的政府政策應會加快電動商用車的應用。隨著網上購物及送貨服務的快速增長，五龍集團堅信，擁有中心樞紐及多站點的市區「最後一里」配送服務主要供應商將迫切需要對物流車隊進行升級。他們自然會選擇低成本、售後服務完善及完全合規的電動車。

回顧期內，五龍集團製造的二十款電動車車型已被納入工信部「新能源汽車推廣應用推薦車型目錄」。由此證明，五龍集團的車輛品質優良且合資格獲得國家補貼。

於 2017 年上半年被列入工信部《新能源汽車推廣應用推薦車型目錄》的五龍集團產品			
日期	目錄批次	產品	車型數量
01/04/2017	第三批	純電動客車	2
02/05/2017	第四批	純電動客車	2
02/05/2017	第四批	純電動客車	9
02/06/2017	第五批	純電動客車	2
31/07/2017	第七批	純電動客車	4
31/07/2017	第七批	純電動客車	1

五龍集團的附屬公司 Chanje Energy, Inc.，是五龍集團出口的純電動車的國際品牌。名稱「Chanje」不僅意味著革命性的「轉變」，其拼寫方法亦類似於中國本土品牌「長江」的拼音。作為革命性的「轉變」，Chanje 旨在將中國製造電動車隊革新為國際客戶易於理解的本土化品牌。於二零一七年八月，Chanje 與領先商業車隊管理及供應鏈解決方案供應商 Ryder System, Inc.（「Ryder」，紐交所：R）攜手合作，藉以在美國建立獨家銷售渠道及服務網絡。五龍集團之電動車已取得美國認證，能在美國發售，並已向美國客戶交付首批電動車。這不僅是五龍集團及 Chanje 的一個重要里程碑，更是中國及美國純電動車行業的一個重要里程碑。

眾所周知，美國對新能源車進口的要求極其嚴格。經五龍集團和 Chanje 共同從零開發的電動車備受國際認可，其質量符合國際標準及產品並完全可供出口。該等商務電動車在美國已獲認證，並合資格入選加州油電混合動力及零排放貨車和巴士補助計劃(HVIP)合格名單，表明產品已獲全面認證，這亦是歷史上我們首次大規模將商用電動車帶到美國的車隊中。

我們也希望能加快生產，以在遵守政府政策的同時滿足市場需求。當我們適應政府的最新規定時，我們也像電動車市場中其他行家一樣，一個過渡性時期是無可避免的。隨著於二零一七年初公佈的一項政策規定變動，我們的生產一直跟隨著製造電動車典型的「S 曲綫」，而更重要的是我們並沒有遇到導致停產的根本問題。我們相信，這僅僅是緩緩起步、快速增長，進而實現全面飽和的開端。期內，我們已歷經生產最低潮，並認為沒有比現時更佳自我強化的時機。我們現正處於規模生產時期，正朝著成為世界級純電動車製造商的方向努力。憑藉電動車製造業內全面供應鏈控制的清晰路線圖，我們蓄勢待發，在汽車行業這個重大變革中發揮帶頭作用。

## 電池業務

在電動車、電池及電池材料價值鏈上游佈局延伸方面，市場上如五龍集團一樣先進創新且高瞻遠矚的純電動車製造商寥寥可數。電池對於電動車的運行至關重要，同時亦是價值鏈增值的潛力所在。鋰是一種用於製造電池的稀有金屬，其產量供應充足，一般用於製造電池，亦是製造我們的電動車所需的磷酸鐵鋰電池的主要材料。雖然近期價格有所上漲，但據美國地質調查局估計，把地球上所有的鋰取盡需時四百年。磷酸鐵鋰電池使用更具安全性，且不含成本昂貴的鈷。隨著電動車行業蓬勃發展，極有可能對鋰離子電池的需求帶來重大影響。

自從一九九一年鋰離子電池面世以來，正極、負極、隔膜及電解液的質量提升，使電池產品的能量密度不斷提高。根據目前電動車日益普及的發展趨勢，電動車的需求將進一步推動鋰離子電池之需求。當天津生產基地第二期竣工後，本集團的電池年產能將進一步提高到合共 2.3 吉瓦時。本集團於近期公告中宣佈在四川簡陽規劃新的電池生產基地，當建設完成後的電池生產基地全面投入運作，本集團的電池產能將能達到 6.3 吉瓦時。擴建項目使五龍集團旗下附屬公司中聚電池有限公司（「中聚電池」）能夠借助規模經濟效益，以較低的單位成本生產安全、高效的電池。集團的擴充亦確保五龍集團的電動車分部有穩定優質的鋰離子電池供應。

中聚電池繼續側重創新技術的自主研發，其中，新型的隔膜技術有效提升了三元電池產品的安全性能，使其處於世界領先水平。於回顧期內，五龍集團新增了 9 項電池方面的專利授權。在磷酸鐵鋰電池產品升級方面，五龍集團開發了更高性能的新產品，其能量密度提升至超過 150Wh/Kg，具有領先的性能指標及更強的市場競爭力。

作為一個縱向整合的純電動車製造商，電池必然成為五龍集團電動車供應鏈中不可或缺的一部份。五龍集團相信，本集團的電池技術會直接主宰這個汽車行業的電動革命。

## 正極材料業務

一項研究指出，全球對正極材料的需求預計將超過 10 萬噸。受中國電動車需求日增以及近期政策趨向使用更高能量密度電池所帶動，預計三元鋰電池將佔據更高的市場份額。五龍集團於重慶的兩條現有生產線自二零一四年投產以來，一直專注於製造鎳鈷錳（「NCM」）523 產品。於回顧期內，正極材料總銷量為 970 噸。根據一家知名行業調查公司收集的統計資料，五龍集團的重慶工廠已生產約全國百分之五為電動車所用的 NCM523 正極材料。重慶已在籌建額外兩條新生產線並製造 NCM523 及更高效能的 NCM622。擴產後的項目可助五龍集團把握當前正極材料市場的強勁需求，預料將為本集團帶來豐厚回報。

位於台灣的英屬蓋曼群島商立凱電能科技股份有限公司（「立凱電能」）主要生產磷酸鐵鋰正極材料，而五龍集團的重慶生產基地則主要生產鎳鈷錳正極材料。因此，立凱電能及重慶生產基地為本集團提供各類型相輔相成的正極材料。本集團目前為下游電動車製造業務提供磷酸鐵鋰正極材料產品，並向第三方銷售鎳鈷錳及磷酸鐵鋰正極材料。五龍集團繼續致力於研發新產品，比如鎳鈷鋁（「NCA」）材料及比 NCM622 更高能量密度的 NCM811。

在龐大的電動車需求的支持下，五龍集團透過附屬公司五龍動力擴大製造正極材料的上游業務進而控制整個價值鏈。五龍動力與貴州貴安產業投資有限公司及立凱電能攜手設立製造正極材料的廠房，設計年產能為 3 萬噸。此項目進一步擴大本集團的上游業務佈局並完善本集團的縱向整合供應鏈。此項目於二零一七年十月二十二日動工並預計將於二零一九年完工。五龍集團縱向整合上下游正極材料、電池及電動車的全方位計劃，繼續鞏固作為領先的縱向整合電動車生產商的地位。

## 財務回顧

### 收益

於回顧期內，本集團之收益較去年同期約 507,100,000 港元之收益大幅減少約 44.0% 至約 284,100,000 港元。

大幅減少主要原因之綜合因素為(i)電動車的銷售大幅減少，佔本期間之收益約 64,500,000 港元較去年同期約 355,900,000 港元之收益減少約 81.9%，主要因於中國市場新補貼政策之電動車新規格要求下之影響；(ii)給外部客戶電池產品的銷售較去年同期輕微增加約 2,400,000 港元；及(iii)來自電池材料生產業務之正極材料銷售增加至 970 噸，佔收益約 169,000,000 港元，較去年同期的收益約 103,800,000 港元增加約 62.8%，主要原因為客戶需求上升所致。

### 毛利及利潤率

本集團於本回顧期內的毛利減少至約 29,500,000 港元，較去年同期約 30,800,000 港元輕微減少約 1,300,000 港元。本財政期間的整體毛利率約 10.4%，而去年同期約 6.1%，增加約 4.3%。本集團之毛利率仍然偏低，主要乃因兩個財政期間之生產量偏低所致。然而，本集團致力在本財政期間透過重新篩選供應商，從而減少每單位之生產成本。

## **銷售及分銷成本**

於回顧期內，銷售及分銷成本約 43,700,000 港元，與去年同期約 43,700,000 港元相若。其主要包括本集團之市場推廣費用、保修費用和銷售費用。於回顧期內，本集團透過擴大銷售團隊及積極參與展銷及營銷活動以抓緊商機。

## **一般及行政開支**

於回顧期內，一般及行政開支約 284,100,000 港元，較去年同期約 171,600,000 港元增加約 112,500,000 港元，主要是由於(i)股本結算股份付款增加約 26,400,000 港元主要來自本期間授予本公司之董事約 1,018,000,000 份購股權；以及(ii)本集團之電動車生產分類為支持電動車業務規模去配合未來發展而增加約 75,400,000 港元之行政開支所致。本集團實行成本控制措施以控制費用並且所有費用預期會對本集團帶來價值。

## **研發費用**

於回顧期內，研發費用約 67,200,000 港元，較去年同期約 36,200,000 港元增加約 31,000,000 港元，主要是由於增加電池（包括電池組）和新型號電動車設計及各種優化功能之研究與開發所致。

## **財務成本**

於回顧期內，財務成本約 174,300,000 港元，較去年同期約 166,900,000 港元增加約 7,400,000 港元，主要是由於(i)本集團之銀行貸款及其他借貸增加；及(ii)去年同期之衍生金融工具之公平值虧損約 31,400,000 港元回轉為本回顧期內收益約 1,100,000 港元。

## **其他經營開支**

於回顧期內，其他經營開支約 77,900,000 港元為就符合在中國政府新補貼政策之電動車新規格要求下，本集團花費了一定的時間對生產線進行優化及調試、提升生產效率以及申請納入中國政府新能源汽車車型新目錄內而導致杭州及雲南之電動車生產廠房產能使用率短暫時間較低所帶來之若干間接經營費用。此等優化、調試及其申請已於二零一七年七月順利完成而該等電動車生產廠房經已逐漸提升生產量。



## **無形資產攤銷**

於回顧期內，無形資產攤銷約為 89,400,000 港元，較去年同期約 95,300,000 港元減少約 5,900,000 港元，原因為部份無形資產於本期間已全數攤銷所致。

## **應佔合資公司之業績**

於回顧期內，應佔合資公司之淨虧損約 37,700,000 港元，較上年同期約 42,500,000 港元減少約 4,800,000 港元，主要由於應佔一間合資公司華能壽光風力發電有限公司之業績由去年同期虧損約 2,300,000 港元回轉為於本期間溢利約 3,400,000 港元所致。

## **期內虧損**

因上述之綜合影響，本集團之期內虧損由上年同期約 402,600,000 港元擴大至約 703,700,000 港元。

撇除一次性收益及虧損，本集團於期內虧損較上年同期約 504,900,000 港元增加約 37.5% 至約 694,400,000 港元。於本期內，本集團之扣除利息、稅項、折舊及攤銷前虧損約 355,700,000 港元，較上年同期約 134,700,000 港元增加約 221,000,000 港元。此增加主要由於收益減少和研發費用、一般及行政開支以及產生其他經營開支增加所致。

於回顧期內，本集團錄得本公司擁有人應佔虧損約 546,800,000 港元，較去年同期約 276,400,000 港元增加約 270,400,000 港元。此增加主要由於上述提及之原因及去年同期的一次性來自收購一間合資公司之額外權益所產生之議價收購收益約 133,900,000 港元（為本公司擁有人應佔），而該交易於本期間並無發生。

## **商譽**

來自於業務收購之商譽根據本集團營運分類分配至本集團已識別之現金產生單位。於本期間，商譽增加乃因匯率波動所致。

## **物業、廠房及設備及經營租賃下持作自用租賃土地權益**

截至二零一七年九月三十日，物業、廠房及設備及經營租賃下持作自用租賃土地權益合共約 3,699,900,000 港元，較上一個財政報告日增加約 204,600,000 港元，主要是由於電動車生產分類增加物業、廠房及設備所致。

## 存貨

存貨約 749,900,000 港元，於截至二零一七年九月三十日止六個月增加約 92,000,000 港元，主要由於電動車生產分類的存貨增加以應付不斷調整的補貼政策之產品提供。管理層通過既定存貨控制系統定期評估存貨現況而且採取主動措施將過時和滯銷存貨減到最少。

## 貿易及票據應收賬款

貿易及票據應收賬款約為 1,288,700,000 港元，於截至二零一七年九月三十日止六個月增加約 36,900,000 港元，主要由於正極材料銷售增加所致。本集團一般向客戶給予一個月至六個月的信貸期，並為該等客戶設定信貸限額。本集團對於未償還之應收賬款將保持嚴格監控，以減低信貸風險。於二零一七年九月三十日，未逾期之應收貿易款項包括中國政府的補貼應收款項約 522,400,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 499,600,000 港元）。於二零一七年九月三十日，已逾期但未減值之應收貿易款項約 611,000,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 429,600,000 港元）。主要原因是中國補貼政策的變化延遲客戶收取其補貼的時間，直接影響到客戶清償債務及支付能力，最後延遲支付給本集團。逾期之結欠均由本集團高級管理人員定期檢討。對於該等逾期客戶，本集團已執行一系列額外程序以評估逾期款項的可收回性。

## 可換股債券

本集團已發行三筆可換股債券，分別於二零一七、二零一八、及二零二一年到期。於二零一七年九月三十日，可換股債券之負債部份（包括非流動部份約 198,400,000 港元為二零二一年到期之可換股債券）約 322,000,000 港元，較上一個財務報告日減少約 382,800,000 港元，主要由於二零一七年已到期之可換股債券已由本集團發行 400,000,000 港元之短期承付票據全數償還所致。

## 分類資料

### 車輛設計及電動車生產業務

於回顧期內，期內分類收益較去年同期約 355,900,000 港元大幅下降約 81.9% 至約 64,500,000 港元。主要由於新補貼政策之電動車新規格要求下的影響，導致二零一七年由四月份至八月份之電動車銷售大幅下滑，自二零一七年九月份起其銷量已明顯回升。九月份之電動車銷售佔本期間之總電動車銷售為約 58.4%。

本期間之電動車生產業務抵銷分類間交易後之毛利率約 18.0%。而去年同期則約為 2.1%。本期間之除稅前分類虧損約 325,700,000 港元，較去年同期約 113,500,000 港元增加約 212,200,000 港元，

主要由於其他經營開支約 77,900,000 港元，其詳情載於「其他經營開支」一段內。此外，去年同期的一次性來自收購一間合資公司之額外權益產生的議價收購收益約 133,900,000 港元，而該交易於本期間並無發生。

### *電池產品業務*

電池產品業務抵銷分類間交易前收益由去年同期約 225,500,000 港元減少至本期間約 53,700,000 港元，減少約 76.2%。主要由於在新能源補貼政策調整下來自電動車生產業務之內部需求下降所致。來自外部客戶的電池產品業務的毛利率由去年同期之約 37.5% 下降至本期間約 15.1%。本集團之電池產品主要供應予下游業務。其減少主要為電動車生產業務對電池產品需求就中國政府之電動車新補貼政策影響而大幅減少。電池生產量降低引致電池產品每單位成本增加。

於回顧期內，電池產品業務的除稅前分類虧損由去年同期約 23,100,000 港元擴大至約 165,700,000 港元，主要由於電池產品銷售下降及電池相關產品及改進（包括電池組）之研究與開發增加所致。

### *電動車租賃業務*

於回顧期內，電動車租賃業務沒有顯著活動。本期間除稅前分類虧損約 200,000 港元，較去年同期約 800,000 港元減少約 600,000 港元。本集團將維持現有營運及營銷模式，以配合本集團的垂直整合業務模式。隨著中國融資租賃行業的發展，未來電動車融資租賃服務的需求將保持強勁。

### *電池材料生產業務*

於回顧期內，重慶廠房所銷售用於 NCM 鋰離子電池之正極材料金額約 169,000,000 港元，較去年同期約 103,800,000 港元增加約 65,200,000 港元，主要原因為我們的正極材料品質得到肯定及客戶需求增加從而釋放全部產能。於回顧期內，除稅前分類虧損約 28,700,000 港元（當中包括應佔一間聯營公司立凱電能之虧損），較去年同期約 22,700,000 港元增加約 6,000,000 港元。

於回顧期內，倘剔除應佔立凱電能之虧損約 6,500,000 港元，於回顧期內電池材料生產業務產生除稅前虧損約 22,200,000 港元，較去年同期約 22,700,000 港元之除稅前虧損減少約 500,000 港元。於本期間之電池材料生產業務虧損收窄主要乃銷售正極材料增加所致。

## 直接投資業務

於本期內來自直接投資於抵銷分類間交易前之利息收入為約 23,900,000 港元，較去年同期約 23,100,000 港元，增加約 800,000 港元。本期間除稅前分類溢利約 26,300,000 港元，較去年同期約 800,000 港元之虧損增加約 27,100,000 港元，主要因為持作買賣之投資收益增加所致。

## 流動資金及財務資源

於二零一七年九月三十日，本集團的現金及現金等價物約 1,215,300,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 1,321,400,000 港元）。其金額主要以港元，人民幣及美元計值。

於二零一七年九月三十日，本集團錄得流動資產淨值約 150,400,000 港元，較二零一七年三月三十一日的流動資產淨值約 933,900,000 港元減少約 783,500,000 港元。流動資產淨值減少主要由於可換股債券、銀行貸款及其他借貸淨增加，其所得淨款額主要用作增設電動車生產業務之廠房及機器及日常運作所需。

於二零一七年九月三十日，銀行貸款及其他借貸總額約 3,434,300,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 2,435,300,000 港元）。主要增加乃由於(i)增加銀行貸款以支持杭州之電動車生產基地之營運；及(ii)取得 400,000,000 港元之短期承付票據為以清償二零一七年到期可換股債券作融資之綜合因素所致。本集團之銀行貸款及其他借貸大部分為項目計劃所需，少有季節性借貸模式。銀行貸款及其他借貸之到期情況及抵押詳情載於本公告附註 11。

於二零一七年九月三十日，本集團融資租賃承擔約 58,400,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 69,900,000 港元）分別須於一年內償還約 30,600,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 28,400,000 港元），於一至兩年內償還約 27,800,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 30,100,000 港元）及並無於三到五年內償還（二零一七年三月三十一日：約 11,400,000 港元）。融資租賃承擔以本集團若干機器作抵押，合計賬面值約 76,200,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 78,300,000 港元）。

於二零一七年九月三十日，本集團已分類為非流動負債之已贖回可換股債券之義務約 760,800,000 港元，詳情載於附註 13 內。本集團之剩餘兩筆之可換股債券將於二零一八年及二零二一年到期。

於二零一七年九月三十日，本集團資本負債比率（並無計及已贖回可換股債券之義務約 760,800,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 760,800,000 港元）及可換股債券負債部份約 322,000,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 704,800,000 港元）），約為 86.2%（二零一七年三月三十一日：約 55.7%），此乃按銀行貸款及其他借貸及融資租賃承擔總值約 3,492,700,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 2,505,200,000 港元）對於二零一七年九月三十日權益總額約

4,050,700,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 4,499,600,000 港元）之基礎計算。於二零一七年十一月二十八日，本公司與一位貸款人訂立融資協議以獲取一筆 600,000,000 港元定期貸款融資以及與一位認購人訂立認購協議以發行本金金額 400,000,000 港元之可換股債券，詳情載於本公告附註 15 內。除上述之外，本集團將把握機會考慮多項資本市場活動穩固其財政狀況（包括以低息成本進行再融資）以維護股東利益。

## 外匯風險

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

## 資本架構

本公司已為本集團之僱員及其他指定人士之利益設立僱員福利信託，以獲得根據本公司僱員股份獎勵計劃將歸屬之獎勵股份、本公司購股權計劃將授出之購股權及其他資產（如適用）。僱員福利信託之詳情載於本公司2016/17年年報。

於截至二零一七年九月三十日止六個月，(i)2,118,000,000份購股權已根據本公司之購股權計劃授出，其中1,018,000,000份購股權授予本公司之董事及1,100,000,000份購股權授予FDG EBT (Share Option) Limited（一間為本公司設立之僱員福利信託下的公司）；及(ii)合共14,600,000股本公司新股份因根據本公司購股權計劃授出之購股權獲行使而發行及配發。

因上文所述，本公司已發行股份數目由二零一七年四月一日之22,398,477,108股增加至二零一七年九月三十日之22,413,077,108股。

於二零一七年九月三十日，本公司有(i)賦予其持有人可認購合共 2,519,700,000 股本公司股份之購股權尚未行使；(ii)金額為 129,378,304.80 港元於二零一八年到期之可換股債券尚未兌換，其可按初步兌換價 0.50 港元兌換為 258,756,609 股本公司股份；及(iii)金額為 275,000,000 港元於二零二一年到期之可換股債券尚未兌換，其可按初步兌換價 0.50 港元兌換為 550,000,000 股本公司股份。

除上文所披露外，於二零一七年九月三十日，本集團並無其他債務證券或其他資本工具。

## 重大收購及出售

於截至二零一七年九月三十日止六個月，本集團並無附屬公司、聯營公司及合營企業之重大收購或出售。

## **資產抵押及或然負債**

於二零一七年九月三十日及二零一七年三月三十一日已抵押之資產，其詳情披露於「流動資金及財務資源」一段內及於本公告之附註 11 內。再者，抵押銀行存款約 51,700,000 港元（二零一七年三月三十一日：約 160,200,000 港元）主要作為銀行貸款及應付票據抵押。

於二零一七年九月三十日，本集團並無重大或然負債（二零一七年三月三十一日：無）。

## **訴訟**

本集團之訴訟更新之詳情載於本公告之附註 13 內。

## **資本承擔**

本集團之資本承擔之詳情載於本公告之附註 14 內。

## **僱員及薪酬政策**

於二零一七年九月三十日，本集團於香港聘有 76 名僱員（二零一六年九月三十日：65 名僱員），及於中國聘有 3,016 名僱員（二零一六年九月三十日：3,088 名僱員）。本期內員工成本總額（包括董事酬金及股本結算股份付款）約 216,100,000 港元（截至二零一六年九月三十日止六個月：約 179,800,000 港元）。薪酬政策乃經參考市場狀況及員工個人表現而釐定。本集團參與香港之強制性公積金計劃及中國之國家管理退休金計劃。本集團設有購股權計劃、股份獎勵計劃及員工福利信託，作為其董事及合資格參與者之福利。

## **未來發展**

麥肯錫一份報告指出，在二零一六年中國所製造的電動車已佔全球電動車生產的 43%，並擁有最多已在公路上駕駛的電動車。現時中國電動車數量已首次超越美國。五龍集團深信，電動車終有一天會全面取代於上世紀首次開發的內燃車。中國在大眾選擇代步工具電動化程度無論在供應或需求層面均表現超卓。傳統汽車製造商究竟能否於政府削減補貼後的數年內仍然生存，主要在於其規模是否夠大，是否足以控制成本、質素及其供應鏈。作為此分類的新晉電動車製造商，五龍集團已按戰略勾畫未來規模化發展的藍圖，制定由上游正極材料以至下游電動車製造的周詳發展戰略。

## **商用電動車繼續是本集團的重點發展範疇**

對股東來說最快實現收支平衡的方法是快速滲透市場又毋須付出龐大成本。鑒於電動商用車駕駛模式的可預測性及重複性，故本集團繼續推動發展電動商用車作為本集團的業務核心。在二零一六年 G20 杭州峰會期間，五龍集團以零失誤、零故障的記錄贊助接載重要政治人物，有力地證明本集團產品的質素。作為日益增長的電動車趨勢中的新星，本集團的初步戰略為避免斥巨額資金

於市場推廣及於擴大基礎設施滲透上，例如大規模於各地安裝家用充電樁。透過聚焦商用電動車，本集團得以向車隊管理者大批量出售電動車，而毋須於大眾市場進行大量推廣卻僅能作出少量銷售。商用車隊電動化將繼續成為本集團最大的分部，並繼續在二零一七年下半年發揮其潛力。

### **電動車不僅環保，亦符合經濟效益**

五龍集團相信，五龍集團出品的電動車不僅有助保護環境，亦助最終用戶節省金錢。五龍集團出品的電動車總體擁有成本長遠來說較相同規格的內燃車為低。隨著燃油價格不斷攀升及有關內燃車的法規日益嚴格，而電動車的保養成本較低，且新研發的電池效能更佳，駕駛五龍集團電動車的每里成本將遠低於相同規格的內燃車。五龍集團認為，汽車電動化不應只為遵守法規而做，更是為了將整體成本降低，與壽命相若的內燃車相差無幾。五龍集團深信，日後整體較低的總擁有成本及可靠性會成為作出購買決策時的主要推動因素。在選擇應購買內燃車抑或電動車時，自然會有越來越多人選擇踏上使用純電動車的大道。

### **縱向整合的電動車生產商**

五龍集團的戰略性縱向開發乃本集團的龐大核心優勢。隨著擴建貴安正極材料廠房、天津電池廠房、貴安電動車廠房、簡陽電動車及電池廠房等，五龍集團的策略開始享有有利的規模經濟優勢。當真正達致規模經濟效益時，五龍集團將更好地控制原材料成本及質量，以及電動車的心臟 – 電池。在本集團角度而言，電池本身亦是一項利益可觀的業務，因此，整合下游電動車生產令我們得以由上而下全面截取毛利。本集團現在能夠更了解商用車的市場需求，並可按照市場需求轉變而提早作出生產規劃。五龍集團深信，隨著市場整合不斷深化，只有具有卓見，以及能戰略性地控制供應鏈的電動車製造商才是最終贏家。

### **擴大本地及國際市場**

本集團不斷深耕國內的電動車需求，同時放眼國際，尋求發展機會。美國頒授的認證只是五龍集團第一個里程碑，證明五龍集團不僅駐足於中國境內，而是將本集團視為日後的全球領先電動車生產商。

五龍集團將繼續發掘可為股東帶來價值的有利機遇，特別是美國及歐洲市場。我們將會適時公佈更多國際合作的計劃。

### **收益持續改善，同時公佈成本控制計劃**

由於電動車行業適應中國政府所制定新補貼政策的時間比預期更長，儘管 2017 年上半年的收益與去年同期相比下降了 44%，本集團正在為新訂單持續生產電動車，當中包括銷往美國的訂單。因此，本集團有信心 2017 年全年的收益及電動車銷量將超越 2016 全年。

在過去幾年，本集團通過收購合併達致被動增長，構建了今天可見的縱向整合供應藍圖。為了實現被動增長，銷售、行政、一般性開支以及融資成本也無可避免地增加。管理層對此深表明白，並決定對整個集團推行成本控制計劃。鑒於集團剛透過收購合併完成宏觀的佈局，現時正是擴大規模之時，實在沒有比現時更合適的時機去削減企業成本。

## 展望

本集團對電動車市場的未來發展充滿信心。憑藉明確的市場定位戰略、自主研發的核心技術以及完整的電動車業務縱向整合佈局，五龍集團將能於競爭的激烈電動車市場中脫穎而出。五龍集團的使命是透過優質、智能及環保的電動車，營造更美好的世界。我們的專利技術將為城市找回潔淨的空氣與藍天白雲。

## 企業管治

本公司於截至二零一七年九月三十日止六個月及直至本公告日期內一直應用香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）附錄十四所載《企業管治守則》（「守則」）之原則及遵守所有守則條文，惟下列偏離情況除外。

### 守則條文第A.2.1條

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

### 守則條文第F.1.2條

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

## 董事進行證券交易

本公司已採納董事進行證券交易之守則（「證券守則」），其內容主要按照上市規則附錄十所載之《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》（「標準守則」）編製。證券守則已採納一套不低於標準守則所規定之準則。經本公司作出特定查詢後，本公司所有董事已確認，彼等於截至二零一七年九月三十日止六個月內一直遵守標準守則及證券守則內所規定之準則。



## 購買、出售或贖回本公司之上市證券

於截至二零一七年九月三十日止六個月，本公司或其任何附屬公司概無購買、出售或贖回任何本公司之上市證券。

## 報告期後事項

報告期後發生之事項之詳情載於本公告之附註15內。

## 審閱中期業績

本公司審核委員會已會同管理層審閱本集團截至二零一七年九月三十日止六個月之未經審核綜合中期業績及中期報告。

承董事會命  
五龍電動車（集團）有限公司  
主席兼首席執行官  
曹忠

香港，二零一七年十一月三十日

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

網址：<http://www.fdgev.com>