

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佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公佈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。



五菱汽車集團控股有限公司 WULING MOTORS HOLDINGS LIMITED

(於百慕達註冊成立之有限公司) (股份代號 Stock Code : 305)

截至二零二零年六月三十日止六個月之 中期業績公佈

五菱汽車集團控股有限公司(「本公司」)董事會(「董事會」)謹此宣佈本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零二零年六月三十日止六個月之未經審核中期業績連同二零一九年同期的比較數據。此中期業績未經審核，但已由畢馬威會計師事務所按照香港會計師公會頒佈之香港審閱工作準則第2410號「實體之獨立核數師對中期財務資料之審閱」進行審閱，而其獨立審閱報告將刊載於即將寄交予本公司股東之中期報告內。中期業績亦已由本公司審核委員會審閱。

簡明綜合損益及其他全面收益報表 截至二零二零年六月三十日止六個月

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二零年 人民幣千元 (未經審核)	二零一九年 人民幣千元 (未經審核)
收入	3		
商品及服務		5,698,960	6,141,102
租金		9,820	4,739
總收入		5,708,780	6,145,841
銷售及服務成本		(5,458,789)	(5,623,561)
毛利		249,991	522,280
其他收入		79,477	57,465
其他收益及虧損	4	(39,936)	(7,639)
銷售及分銷成本		(74,836)	(64,961)
一般及行政開支		(256,800)	(400,031)
研發開支		(102,796)	(30,704)
預期信貸虧損模式下之減值虧損， 扣除撥回		(15,962)	-
應佔聯營公司之業績		(11,038)	(6,976)
應佔合資公司之業績		(7,836)	194
融資成本		(118,684)	(58,190)
除稅前(虧損)溢利		(298,420)	11,438
所得稅抵免	5	4,395	1,012
期內(虧損)溢利	6	(294,025)	12,450

簡明綜合損益及其他全面收益報表(續)
截至二零二零年六月三十日止六個月

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 人民幣千元 (未經審核)	二零一九年 人民幣千元 (未經審核)
附註		
其他全面收益(開支)：		
將不會重新歸類至損益之項目		
因物業、廠房及設備以及投資物業使用權 資產變動產生的重估盈餘，扣除稅項	1,096	12,574
其後可能重新歸類至損益之項目		
換算海外業務所產生之匯兌差額	(1,930)	(5,570)
按公平值計入其他全面收益之應收票據之 公平值收益	3,897	17,681
期內其他全面收益	3,063	24,685
期內全面(開支)收益總額	(290,962)	37,135
以下各方應佔期內(虧損)溢利：		
本公司擁有人	(198,697)	(3,043)
非控股權益	(95,328)	15,493
	(294,025)	12,450
以下各方應佔期內全面(開支)收益總額：		
本公司擁有人	(197,587)	9,813
非控股權益	(93,375)	27,322
	(290,962)	37,135
每股虧損	8	
— 基本	人民幣7.50分	人民幣0.15分
— 攤薄	人民幣7.50分	人民幣0.15分

簡明綜合財務狀況表
於二零二零年六月三十日

		於 二零二零年 六月 三十日 人民幣千元 (未經審核)	於 二零一九年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經審核)
	附註		
非流動資產			
物業、廠房及設備	9	3,384,591	3,380,575
使用權資產	10	320,360	327,361
投資物業	9	291,609	287,575
於聯營公司之權益		269,684	280,722
於合資公司之權益		152,480	160,316
收購物業、廠房及設備已付訂金		-	640
按公平值計入其他全面收益的權益工具		2,048	2,048
		<u>4,420,772</u>	<u>4,439,237</u>
流動資產			
存貨		2,036,954	1,668,735
應收賬項及其他應收款項	11	2,996,901	4,035,821
按公平值計入其他全面收益之應收票據	12	4,307,282	4,011,138
按公平值計入損益之金融資產		20,108	21,195
預繳稅項		8,215	-
已質押銀行存款		1,261,146	678,374
銀行結餘及現金		2,111,497	838,056
		<u>12,742,103</u>	<u>11,253,319</u>
流動負債			
應付賬項及其他應付款項	13	7,916,280	7,496,721
合約負債		275,046	466,341
租賃負債	10	37,122	38,317
保養撥備		72,853	77,530
應付稅項		-	56,662
銀行及其他借貸	14	3,312,147	955,527
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	14	3,261,445	3,250,263
可換股貸款票據		-	214,050
按公平值計入損益之金融負債		1,461	2,384
		<u>14,876,354</u>	<u>12,557,795</u>
淨流動負債		<u>(2,134,251)</u>	<u>(1,304,476)</u>
總資產減流動負債		<u>2,286,521</u>	<u>3,134,761</u>

簡明綜合財務狀況表(續)
於二零二零年六月三十日

		於 二零二零年 六月 三十日 人民幣千元 (未經審核)	於 二零一九年 十二月 三十一日 人民幣千元 (經審核)
非流動負債			
合約負債		11,672	12,406
租賃負債	10	28,080	18,748
應付一間聯營公司款項		50,000	50,000
銀行及其他借貸	14	567	720,000
遞延稅項負債		18,613	28,284
		<u>108,932</u>	<u>829,438</u>
		<u>2,177,589</u>	<u>2,305,323</u>
資本及儲備			
股本	15	11,043	7,366
儲備		1,272,950	1,303,238
本公司擁有人應佔權益		<u>1,283,993</u>	<u>1,310,604</u>
非控股權益		893,596	994,719
		<u>2,177,589</u>	<u>2,305,323</u>

簡明綜合財務報表附註

截至二零二零年六月三十日止六個月

1. 編製基準

簡明綜合財務報表乃根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈香港會計準則第34號「中期財務報告」及香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)附錄16之適用披露規定編製。

編製簡明綜合財務報表時，本公司董事已就於二零二零年六月三十日本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)流動負債超出其流動資產約人民幣2,134,000,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣1,304,000,000元)審慎考慮未來流動資金及本集團持續經營問題。本公司董事認為，經作出審慎查詢並計及截至本中期業績公佈日期，由銀行發出之額外應付票據人民幣1,733,000,000元，加上廣西汽車提供之融資及本集團現有財務資源，包括內部產生資金、就發出應付票據及銀行借貸之可動用銀行融資額度，以及可用於抵押以進一步獲取銀行融資的資產，本集團在並無不可預見情況下有足夠財務資源於可見未來在財務承擔到期時履行責任。

因此，本公司董事相信以持續經營基準編製簡明綜合財務報表屬恰當，毋須包括任何於本集團在未能滿足持續經營條件下所需計入之調整。

2. 會計政策變動

香港會計師公會已頒佈下列於本集團本會計期間首次生效之香港財務報告準則修訂本：

- 香港財務報告準則第3號(修訂本)，業務定義
- 香港會計準則第1號及香港會計準則第8號(修訂本)，重要性定義
- 香港財務報告準則第16號(修訂本)，與Covid-19有關的租金減免

該等修訂本對於本中期業績公佈編製或呈列本集團於本期間及過往期間的業績及財務狀況之方式概無重大影響。除香港財務報告準則第16號之修訂本，與COVID-19有關的租金減免(該修訂本提供一項可行權宜方法，容許承租人不評估因COVID-19疫情直接導致的特定租金減免是否屬於租賃修改，而是將該等租金減免入賬列作非租賃修改)外，本集團並無應用任何於本會計期間尚未生效之新訂準則或詮釋。

3. 收入及分部資料

收入劃分

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二零年 人民幣千元 (未經審核)	二零一九年 人民幣千元 (未經審核)
商品及服務類型			
— 銷售發動機及相關部件	(a)	1,202,335	794,732
— 銷售汽車零部件及附件	(b)	1,915,900	2,662,231
— 銷售專用汽車	(c)	2,333,941	2,330,225
鋼材貿易	(b)	182,033	263,912
提供用水及動力供應	(b)	64,751	90,002
		<u>5,698,960</u>	<u>6,141,102</u>
客戶合約收入		5,698,960	6,141,102
租金收入總額之收入		<u>9,820</u>	<u>4,739</u>
		<u>5,708,780</u>	<u>6,145,841</u>
收入確認時間			
按時間點		5,634,209	6,051,100
隨時間		<u>74,571</u>	<u>90,002</u>
		<u>5,708,780</u>	<u>6,141,102</u>
地區市場			
中國(不包括香港)		5,680,693	6,114,742
其他		<u>28,087</u>	<u>26,360</u>
		<u>5,708,780</u>	<u>6,141,102</u>

附註：

- (a) 該等收入已於分部資料內分類為發動機及相關部件分部下之收入。
- (b) 該等收入已於分部資料內分類為汽車零部件及其他工業服務分部下之收入。
- (c) 該等收入已於分部資料內分類為專用汽車分部下之收入。

向本公司執行董事(即主要經營決策者)呈報以供分配資源及評估分部表現之資料集中於所交付或所提供之商品或服務類型。概無主要經營決策者所辨識之經營分部於達致本集團之可報告分部時被合併列賬。

根據香港財務報告準則第8號，本集團之可報告及經營分部劃分如下：

- 發動機及相關部件 — 製造及銷售發動機及相關部件
- 汽車零部件及其他工業服務 — 製造及銷售汽車零部件及附件、鋼材貿易以及提供用水及動力供應服務
- 專用汽車 — 製造及銷售專用汽車
- 其他 — 物業投資及其他

以下為本集團於回顧期內按可報告經營分部劃分之收入及業績分析：

	汽車零部件				抵銷	綜合
	發動機及 相關部件	及其他 工業服務	專用汽車	其他		
	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	人民幣千元
截至二零二零年六月三十日止 六個月(未經審核)						
收入						
來自外部客戶的收入	1,202,335	2,162,684	2,333,941	9,820	-	5,708,780
分部間收入	<u>1,752</u>	<u>5,680</u>	<u>3,398</u>	<u>-</u>	<u>(10,830)</u>	<u>-</u>
總計	<u><u>1,204,087</u></u>	<u><u>2,168,364</u></u>	<u><u>2,337,339</u></u>	<u><u>9,820</u></u>	<u><u>(10,830)</u></u>	<u><u>5,708,780</u></u>
分部(虧損)溢利	<u><u>(46,920)</u></u>	<u><u>(142,771)</u></u>	<u><u>14,696</u></u>	<u><u>4,752</u></u>		<u><u>(170,243)</u></u>
銀行利息收入						30,374
按公平值計入損益之金融資產/ 負債之公平值變動						(20,164)
匯兌收益淨額						21,118
投資物業之公平值減少						(2,620)
中央行政成本						(19,327)
應佔聯營公司之業績						(11,038)
應佔合資公司之業績						(7,836)
融資成本						<u>(118,684)</u>
除稅前虧損						<u><u>(298,420)</u></u>

	汽車零部件					綜合
	發動機及 相關部件	及其他 工業服務	專用汽車	其他	抵銷	
	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	人民幣千元

截至二零一九年六月三十日止
六個月(未經審核)

收入						
來自外部客戶的收入	794,732	3,016,145	2,330,225	4,739	-	6,145,841
分部間收入	<u>6,136</u>	<u>3,242</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(9,378)</u>	<u>-</u>
總計	<u>800,868</u>	<u>3,019,387</u>	<u>2,330,225</u>	<u>4,739</u>	<u>(9,378)</u>	<u>6,145,841</u>
分部溢利	<u>20,732</u>	<u>26,712</u>	<u>29,278</u>	<u>2,923</u>		79,645
銀行利息收入						16,612
衍生金融工具之公平值變動						(1,938)
按公平值計入損益之金融負債 之公平值變動						(2,634)
中央行政成本						(15,275)
應佔聯營公司之業績						(6,976)
應佔合資公司之業績						194
融資成本						<u>(58,190)</u>
除稅前溢利						<u>11,438</u>

4. 其他收益及虧損

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年	二零一九年
	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審核)	(未經審核)
物業、廠房及設備之減值虧損	(35,000)	-
投資物業之公平值減少	(2,620)	-
按公平值計入損益之金融資產/負債之公平值變動	(20,164)	(2,634)
匯兌收益淨額	21,118	2,462
出售物業、廠房及設備之虧損	(2,111)	(5,529)
衍生金融工具公平值變動	-	(1,938)
其他	<u>(1,159)</u>	<u>-</u>
其他收益及虧損	<u>(39,936)</u>	<u>(7,639)</u>

5. 所得稅抵免

	截至六月三十日 二零二零年 人民幣千元 (未經審核)	止六個月 二零一九年 人民幣千元 (未經審核)
稅項開支(抵免)指：		
中國企業所得稅(「企業所得稅」)		
即期稅項	5,469	5,252
股息分派之預扣稅	–	1,967
過往年度超額撥備	–	(6,879)
	5,469	340
遞延稅項		
股息宣派之預扣稅	471	–
其他	(10,335)	(1,352)
	(4,395)	(1,012)

6. 期內(虧損)溢利

	截至六月三十日 二零二零年 人民幣千元 (未經審核)	止六個月 二零一九年 人民幣千元 (未經審核)
期內(虧損)溢利經扣除(計入)下列各項後得出：		
董事酬金	955	973
其他員工成本	318,550	416,818
退休福利計劃供款(不包括董事)	16,002	30,183
	335,507	447,974
減：員工成本(於存貨資本化)	(172,450)	(209,525)
	163,057	238,449
員工成本總額(計入銷售及分銷成本以及 一般及行政開支)	163,057	238,449
來自投資物業之物業租金收入總額	(9,820)	(4,739)
確認為開支的存貨成本	5,458,789	5,623,561
物業、廠房及設備折舊	160,016	155,452
使用權資產折舊	26,413	27,729
	186,429	183,181
減：存貨資本化金額	(144,146)	(120,831)
	42,283	62,350
物業、廠房及設備、使用權資產折舊總額 (計入銷售及分銷成本、一般及行政開支以及研發開支)	42,283	62,350
銀行利息收入	(30,374)	(16,612)

7. 股息

於本中期期間，本公司就截至二零一九年十二月三十一日止年度向本公司擁有人宣派末期股息每股0.3港仙(截至二零一九年六月三十日止六個月：就截至二零一八年十二月三十一日止年度宣派每股0.5港仙)。於本中期期間已宣派末期股息總額9,225,000港元(或相當於人民幣8,410,000元)(截至二零一九年六月三十日止六個月：10,251,000港元或相當於人民幣9,005,000元)，已於二零二零年八月七日派付。

本公司董事決定不會就本中期期間派付任何股息(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

8. 每股虧損

(a) 每股基本虧損

每股基本虧損乃按本公司權益股東應佔虧損人民幣198,697,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣3,043,000元)及於中期期間已發行普通股加權平均數2,650,416,000股(截至二零一九年六月三十日止六個月：2,050,108,000股普通股)計算如下：

普通股加權平均數

	截至六月三十日止六個月	
	二零二零年 千股 (未經審核)	二零一九年 千股 (未經審核)
於一月一日已發行普通股	2,050,108	2,050,108
供股的影響(附註15)	<u>600,308</u>	<u>-</u>
於六月三十日的普通股加權平均數	<u><u>2,650,416</u></u>	<u><u>2,050,108</u></u>

(b) 每股攤薄虧損

截至二零二零年及二零一九年六月三十日止六個月各期間均無攤薄潛在普通股，因此每股攤薄虧損與每股基本虧損相同。

9. 投資物業以及物業、廠房及設備之變動

投資物業

於本中期期間，若干物業、廠房及設備以及使用權資產已轉移至投資物業，原因是業主自用結束後證明其用途已發生改變。於轉移日期的賬面值人民幣5,168,000元(包括應用香港財務報告準則第16號後的使用權資產項下所呈列的人民幣4,382,000元)與公平值人民幣6,457,000元的差額人民幣1,289,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣14,793,000元)減遞延稅項影響人民幣193,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣2,219,000元)已於其他全面收益確認及於物業重估儲備累計。

本集團獨立估值師於二零二零年六月三十日更新按公平值計量之投資物業估值，所使用估值技術與該估值師於二零一九年十二月作出估值所用者相同。

由於此項更新，有關投資物業之淨虧損人民幣2,620,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣0元)已於期內於損益內確認。

物業、廠房及設備

於本中期期間，本集團添置物業、廠房及設備人民幣231,627,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣184,104,000元)。此外，本集團出售賬面總值人民幣45,293,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣83,668,000元)之若干物業、廠房及設備，現金所得款項為人民幣43,182,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：人民幣78,139,000元)，導致出售虧損人民幣2,111,000元(截至二零一九年六月三十日止六個月：出售收益人民幣5,529,000元)。此外，本集團就汽車零部件及其他工業服務分部的物業、廠房及設備作出減值虧損人民幣35,000,000元。

10. 使用權資產／租賃負債

於本中期期間，本集團就使用租賃土地、辦公室、生產設施及倉庫物業訂立新租賃協議，為期2至5年。本集團須支付固定租金。於本中期期間，本集團確認新使用權資產人民幣26,876,000元及相應租賃負債人民幣26,876,000元。

於二零二零年六月三十日，本集團使用權資產之賬面值為人民幣320,360,000元，流動負債及非流動負債項下之租賃負債之賬面值分別為人民幣37,122,000元及人民幣28,080,000元。

11. 應收賬項及其他應收款項

	附註	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
應收賬項			
— 上汽通用五菱汽車股份有限公司 (「上汽通用五菱」)	(a)	1,856,157	2,253,891
— 廣西汽車集團	(b)	39,262	47,914
— 柳州美橋汽車傳動系統有限公司(「美橋合資」)	(c)	7	574
— 廣西威翔機械有限公司(「廣西威翔」)	(c)	9	547
— 佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司(「佛吉亞座椅」)	(d)	12,882	2,556
— 佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司 (「佛吉亞內飾」)	(d)	8,626	13,609
— 佛吉亞(柳州)排氣控制技術有限公司 (「佛吉亞排氣」)	(d)	51,578	33,562
— 第三方		706,511	975,625
		2,675,032	3,328,278
減：信貸虧損撥備		(80,389)	(64,427)
		2,594,643	3,263,851
其他應收款項：			
預付款項	(e)	209,103	585,057
可收回增值稅		129,165	158,598
其他		65,793	30,118
		404,061	773,773
減：信貸虧損撥備		(1,803)	(1,803)
		402,258	771,970
應收賬項及其他應收款項總額		2,996,901	4,035,821

附註：

- (a) 廣西汽車對上汽通用五菱有重大影響力。
- (b) 即廣西汽車以及其附屬公司及聯營公司(本集團及上汽通用五菱除外)(統稱「廣西汽車集團」)。
- (c) 廣西威翔及美橋合資為本集團的合資公司。
- (d) 佛吉亞座椅、佛吉亞內飾及佛吉亞排氣為本集團之聯營公司。
- (e) 有關結餘包括已付上汽通用五菱之款項人民幣0元(二零一九年十二月三十一日：人民幣37,050,000元)。

本集團就銷售貨物給予其貿易客戶平均90至180日之信貸期。

應收賬項及其他應收款項包括應收賬項人民幣2,594,643,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣3,263,851,000元)，按發票日期呈列之應收賬項(扣除信貸虧損撥備)賬齡分析如下：

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
0至90日	2,498,509	3,159,976
91至180日	64,410	37,783
181至365日	15,193	27,370
超過365日	16,531	38,722
	<u>2,594,643</u>	<u>3,263,851</u>

12. 按公平值計入其他全面收益之應收票據

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
應收票據(附註i)：		
— 上汽通用五菱	488,570	241,789
— 廣西汽車集團	1,000	108
— 美橋合資	600	—
— 第三方	579,970	539,165
	<u>1,070,140</u>	<u>781,062</u>
附追索權之已貼現應收票據(附註ii)	3,237,142	3,230,076
	<u>4,307,282</u>	<u>4,011,138</u>

附註：

(i) 應收票據指應向客戶收取以清償應收賬項之票據。根據發票日期呈列之賬齡分析如下：

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
0至90日	1,034,388	634,127
91至180日	33,254	138,826
181至365日	2,498	8,109
	<u>1,070,140</u>	<u>781,062</u>

- (ii) 該金額指給予銀行及廣西汽車附追索權之已貼現應收票據，將於365日內到期。本集團於附註14將貼現所得款項全數確認為負債。

根據發票日期呈列之賬齡分析如下：

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
0至90日	1,374,029	1,527,065
91至180日	1,862,914	1,700,543
181至365日	199	2,468
	<u>3,237,142</u>	<u>3,230,076</u>

13. 應付賬項及其他應付款項

	附註	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
應付賬項及應付票據：	(a)		
— 上汽通用五菱		662,400	841,627
— 廣西汽車集團		48,865	46,077
— 佛吉亞座椅		42,851	118,878
— 佛吉亞內飾		32,279	42,864
— 佛吉亞排氣		69,660	14,141
— 其他相關公司		8,277	29
— 第三方		6,215,500	5,646,425
		<u>7,079,832</u>	<u>6,710,041</u>
應付增值稅及其他應付稅項		124,678	231,300
應計研發開支		117,694	143,725
應計員工成本		174,617	209,087
投標訂金		44,717	50,568
其他應付款項	(b)	<u>374,742</u>	<u>152,000</u>
應付賬項及其他應付款項總額		<u>7,916,280</u>	<u>7,496,721</u>

(a) 按發票日期呈列之應付賬項及應付票據賬齡分析如下：

應付賬項

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
0至90日	2,997,177	3,133,208
91至180日	136,502	327,970
181至365日	130,288	235,622
超過365日	117,120	209,899
	<u>3,381,087</u>	<u>3,906,699</u>

應付票據

	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
0至90日	2,356,590	1,920,813
91至180日	1,342,155	882,529
	<u>3,698,745</u>	<u>2,803,342</u>

(b) 其他應付款項包括應付廣西汽車集團款項人民幣31,722,000元(二零一九年十二月三十一日：人民幣18,641,000元)。該款項屬非貿易性質，為無抵押、免息及須按要求償還。

14. 銀行及其他借貸／附追索權之已貼現應收票據所提取墊款

	附註	於二零二零年 六月三十日 人民幣千元 (未經審核)	於二零一九年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
銀行借貸		3,124,630	1,040,527
其他借貸	(i)	<u>188,084</u>	<u>635,000</u>
		<u>3,312,714</u>	<u>1,675,527</u>
銀行及其他借貸分析：			
有抵押		650	677
無抵押		<u>3,312,064</u>	<u>1,674,850</u>
		<u>3,312,714</u>	<u>1,675,527</u>
上述借貸的賬面值須於下列期間償還：			
— 一年內或按要求	(ii)	3,312,147	954,930
— 一年以上兩年以內		87	40,083
— 兩年以上五年以內		279	620,268
— 五年以上		<u>201</u>	<u>60,246</u>
		<u>3,312,714</u>	<u>1,675,527</u>
減：流動負債項下於一年內到期之款項		<u>(3,312,147)</u>	<u>(955,527)</u>
非流動負債項下之款項		<u>567</u>	<u>720,000</u>
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	(iii)	<u><u>3,261,445</u></u>	<u><u>3,250,263</u></u>

附註：

- (i) 該結餘包括向廣西汽車借貸133,000,000元及向五菱香港借貸人民幣55,000,000元。
- (ii) 到期款項乃按貸款協議所載預定還款日期或集團內公司為出票人的已貼現應收票據到期日為基準。

(iii) 該款項指本集團以具有追索權向銀行或廣西汽車貼現的應收票據作抵押的其他借貸(見附註12(ii))。該結餘包括具有追索權向廣西汽車貼現的人民幣620,000,000元。

(iv) 本集團借貸之實際利率(亦相等於訂約利率)範圍如下：

	於二零二零年 六月三十日	於二零一九年 十二月三十一日
實際年利率：		
固定利率借貸	1.60%-4.30%	2.76%-4.35%
浮息借貸	3.58%-4.55%	3.00%-4.90%

15. 股本

法定：	股份數目	金額 千港元
每股面值0.004港元之普通股	25,000,000,000	100,000
每股面值0.001港元之可兌換優先股	<u>1,521,400,000</u>	<u>1,521</u>
於二零一九年一月一日(經審核)、二零一九年六月三十日 (未經審核)、二零一九年十二月三十一日(經審核) 及二零二零年六月三十日(未經審核)之結餘		<u>101,521</u>
已發行及已繳足：		
每股面值0.004港元之普通股：		
於二零一九年一月一日(經審核)、二零一九年六月三十日 (未經審核)、二零一九年十二月三十一日(經審核)	2,050,107,555	8,200
透過供股發行新普通股(定義及詳請見下文附註)	<u>1,025,053,777</u>	<u>4,101</u>
於二零二零年六月三十日(未經審核)	<u>3,075,161,332</u>	<u>12,301</u>
	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (經審核)
於報告期末之簡明綜合財務報表中列示	<u>11,043</u>	<u>7,366</u>

附註：

本集團根據於二零二零年二月二十一日每持有兩(2)股普通股(「股份」)獲發一(1)股供股股份(「供股股份」)之基準，透過按認購價每股供股股份0.20港元向本公司合資格股東發行1,025,053,777股供股股份的方式(「供股」)，籌集合共約205,010,000港元(未扣除開支)。股份數目於供股後增至3,075,161,332股。

16. COVID-19 疫情的影響

自二零二零年初起COVID-19疫情為本集團經營環境帶來更多不確定因素，並影響本集團的營運及財務狀況。

就本集團業務而言，COVID-19疫情對本集團二零二零年上半年的財務業績產生不利影響，包括銷售額、若干客戶付款計劃時間表及存貨週轉等方面。截至二零二零六月三十日年止六個月，因前所未有的不利局面，特別是汽車零部件及其他工業服務分部遭到不利影響，本集團的總收入為人民幣2,162,684,000元，較二零一九年同期減少28%。

本集團一直密切監察疫情發展對本集團業務的影響，並已採取應急措施。該等應急措施包括：實施額外的健康及安全政策及程序以及為本集團於中國及印尼的生產制定若干應急計劃，從而確保我們能夠應對任何突發公共衛生問題。

本集團亦已就緩解對其營運及業務造成的負面影響採取必要措施，包括重整產品架構；提升生產效率及控制成本；建立先進及高度自動化生產設施之網絡；通過實施精簡的管理系統提高營運及管理決策過程之效率和效力。

董事會致辭

業績及表現

我們謹此提呈五菱汽車集團控股有限公司(「本公司」)連同其附屬公司統稱「本集團」或「五菱汽車」)截至二零二零年六月三十日止六個月之未經審核業績。

二零二零年上半年，世界遭受了前所未有的沉重打擊。冠狀病毒(COVID-19)的爆發將全球推入令人悲痛的危險境地，疫情不僅奪走寶貴的生命，亦嚴重影響社會的正常日常生活及經濟活動，情況令人堪憂。為防止COVID-19疫情擴散而採取的相關強制檢疫及封鎖措施令經濟長時間停滯不前，尤其於二零二零年第一季度最為明顯，該等措施導致市場情緒普遍悲觀，嚴重影響了企業於期內的業務表現。然而，本集團從面對汽車行業順景逆流累積豐富寶貴經驗，繼續指導我們前進並促使我們的員工在異常嚴峻、艱難的營商環境中勤勤懇懇、腳踏實地解決此等短期困境，同時努力追求本集團的長期業務目標。

我們秉承「艱苦創業、自強不息」的企業原則，一直致力於採取管理措施，迅速實施基本的健康及安全政策及程序，使我們的僱員及生產員工在合適工作環境下，推動本集團於中國生產復工。因此，儘管二零二零年上半年營商環境嚴峻，本集團於中國的生產活動仍能自二零二零年四月起逐步恢復正常。截至二零二零年六月三十日止六個月，因前所未有的不利局面，特別是汽車零部件及其他工業服務分部遭到不利影響，本集團的總收入為人民幣5,708,780,000元，較二零一九年同期減少7.1%。從積極的方面看，期內來自發動機及相關部件分部的收入有所改善，同時來自專用汽車分部之收入保持穩固的態勢。

回顧期內的毛利為人民幣249,991,000元，與二零一九年同期相比，大幅減少52.1%。本集團汽車零部件及其他工業服務分部之收入顯著下滑，加上本集團生產設施採納及實施必要的安全衛生措施所引致之額外成本，導致毛利率大幅減少至4.4%，相比二零一九年同期則錄得8.5%。

本集團研發開支大幅增加，以及就汽車零部件及其他工業服務分部的若干長期逾期應收款項結餘及物業、廠房及設備的賬面值分別作出減值虧損人民幣15,962,000元及人民幣35,000,000元，進一步加深了溢利率下滑的不利影響，其中研發開支增加乃由於本集團於期內不斷推出新產品及實施若干技術升級及提升項目所導致。此外，本集團於期內加大借貸及票據貼現活動亦導致融資成本顯著增加。因此，於二零二零年上半年，本集團錄得淨虧損人民幣294,025,000元，而二零一九年同期則錄得淨利潤人民幣12,450,000元。同時，於二零二零年上半年本公司擁有人應佔虧損大幅增至人民幣198,697,000元，而二零一九年同期錄得本公司擁有人應佔虧損人民幣3,043,000元。

機遇及挑戰

除出現不受本集團控制且令人堪憂之全球公共衛生問題外，中國營商環境近年來遇到來自內部外部的一系列嚴峻挑戰。事實上，於經濟領域各行業經歷相對長期的快速及廣泛增長後，當經濟進入穩定發展階段時，企業難免會面對各自行業加劇的競爭及新挑戰。

受史無前例的COVID-19致經濟活動停滯不前及悲觀情緒蔓延此等影響，中國汽車行業於截至二零二零年六月三十日止六個月期間銷量經歷劇烈下跌。中國汽車總銷量大跌16.9%至約10,260,000輛。

儘管市場環境極其嚴峻，本集團於回顧期內透過與客戶及業務夥伴合作，堅持不懈地開展新產品的研發項目，以期把握營商環境於本年度下半年平穩復甦的契機。我們深信其中部分將帶動本集團於未來數年的業務增長及業績表現。此外，集團為延展業務潛力及發展策略提供所需之基本平台繼續進行必須的改良及升級項目。在自動化及智能生產系統基本元素的推動下，完成該等設施之改良項目確保我們在未來業務發展及進行其他轉型項目時保持市場競爭力。

鑒於乘用車範疇之增長在連續數年顯著增長後整體有所放緩，為保持業務量增長，如過往年報所述，本集團已積極調整營銷策略，擴大我們的整車業務，即專用汽車分部。針對我們產品強勁的市場需求，彼等自身在其各自細分市場擁有長期穩定的聲譽，本集團通過各類營銷活動積極推廣各類原有及新款之不同車型。儘管COVID-19帶來負面影響，但專用汽車於二零二零年上半年的總銷量維持於約52,600台，二零一九年同期銷量則為60,900台，而改裝車(貨車及乘用車)依然為本集團汽車銷量的主要貢獻者，錄得銷量約51,400台，而二零一九年同期銷量為58,800台。

由於國家環保新能源政策的支持，新能源汽車繼續受到市場的關注及青睞。本集團一直依照國家政策投放資源，發展環保運輸。經過十多年的探索與經驗積累，本集團已掌握了新能源汽車開發過程中關於電機驅動技術、整車控制技術、新能源整車集成技術等關鍵技術。本集團直接或間接研發之電動物流車、電動觀光車及其他電動車等產品陸續獲國家認可投產並在市場推出。於回顧期內，於二零二零年上半年合共售出約1,900輛電動車，其中包括電動物流車及電動觀光車，而二零一九年同期售出約1,100輛。同時，本集團亦啟動了與新能源汽車相關的各種項目，例如電機及控制設備、混合動力解決方案以及用於物流及娛樂用途的自動駕駛項目，以捕捉下一代新能源的業務機遇。

本集團已透過其主要附屬公司柳州五菱汽車工業有限公司(「五菱工業」)積極探索零部件業務與國內外多家強企合作道路，引入國際先進技術，提升生產製造水準。與知名的佛吉亞集團合作成立的三間合資公司，即分別開展汽車座椅產品、汽車內飾部件及配件產品以及汽車排放控制系統產品業務的佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司(「佛吉亞座椅」)、佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司(「佛吉亞內飾」)以及佛吉亞(柳州)排氣控制技術有限公司(「佛吉亞排氣」)，已於二零二零年第二季度恢復正常營運。然而，因深受COVID-19引起的停工停運影響，所有該等合資公司於截至二零二零年六月三十日止六個月均錄得經營虧損。

同時，與美國車橋製造國際有限公司合作成立的合資公司柳州美橋汽車傳動系統有限公司(「美橋合資」)亦於二零一九年下半年開始投入運營，進行中高端乘用車的車橋產品製造業務。佔用柳東設施第三期發展項下高度自動化的「智慧工廠」之美橋合資，與本集團及其他合資公司一樣，亦在一定程度上受到COVID-19引起的停工停運影響，而於截至二零二零年六月三十日止六個月錄得經營虧損。

然而，本集團相信，通過與國際領先企業合作發展能加速提升本集團各類零部件的工藝技術，結合本集團於本土市場的實戰營運經驗，再配合現有客戶的產品升級計劃，以及開拓新客戶的中高端產品方面，達致相輔相成的效果。管理層預期，以上合作營運的合資公司，在有關零部件產品範疇上，將成為中國西南部具備領先技術及競爭優勢之企業。

本集團依然深信，該等合作旨在深度整合雙方市場資源及技術能力，以促進本集團產品的升級轉型，提供有關產品予現有及潛在客戶，最終促進本集團的運作及業務表現。

於二零二零年一月二日，本公司宣佈，透過按認購價每股供股股份0.20港元發行本公司新股份(「股份」)的方式根據於二零二零年二月二十一日(即記錄日期)每持有兩(2)股股份獲發一(1)股供股股份之基準進行供股活動(「供股」)，以籌集共約205,010,000港元(未扣除開支)。於供股時，五菱(香港)控股有限公司及俊山發展有限公司(分別為本公司之控股股東及主要股東)已作出不可撤銷及無條件承諾(其中包括)申請及支付本公司臨時配發予其的若干供股股份，而未獲本公司股東認購的供股股份已由供股包銷商中泰國際證券有限公司及／或其他分包銷商悉數包銷。根據供股活動，供股之所得款項淨額約200,010,000港元將悉數用於將於二零二零年五月二十三日到期之本公司可換股貸款票據(「可換股貸款票據」)全部尚未行使金額約260,000,000港元(包括尚未行使本金及相關利息)之部分還款。

供股其後於二零二零年三月十日成為無條件及於二零二零年三月十六日完成，合共1,025,053,777股新股份獲配發及發行。供股的進一步詳情可於本公司日期為二零二零年一月二日、二零二零年一月二十九日及二零二零年三月十六日之公佈及本公司日期為二零二零年二月二十四日之供股章程查閱。

於二零二零年五月二十三日，可換股貸款票據由本公司悉數贖回。

誠如本中期業績公佈所披露，於二零二零年六月三十日，本集團未經審核資產淨值為人民幣2,177,589,000元，較於二零一九年十二月三十一日錄得之本集團經審核資產淨值人民幣2,305,323,000元減少。同時，於二零二零年六月三十日，本公司擁有人應佔未經審核資產淨值為人民幣1,283,993,000元，顯示較於二零一九年十二月三十一日錄得之經審核可資比較數字人民幣1,310,604,000元減少。本集團資產淨值及本公司擁有人應佔資產淨值減少乃主要由於本集團錄得虧損所致，並因上述供股項下新股份發行而有所抵消。

由於本集團為控制融資成本而將長期銀行及其他借貸轉為短期銀行借貸，於二零二零年六月三十日，本集團未經審核流動負債淨額為人民幣2,134,251,000元，較二零一九年十二月三十一日錄得之本集團經審核流動負債淨額人民幣1,304,476,000元大幅增加約63.6%。

同時，相應本集團加大借貸及票據貼現活動的情況，銀行現金結餘(連同已質押銀行存款)大幅增加122.4%至人民幣3,372,643,000元。本集團從策略上設法加強流動資金狀況，並樂觀地認為二零二零年下半年會出現堅實的經濟復甦。

面對不利營商環境，本集團一直謹慎實施其戰略及業務計劃，務求使有關本集團及本公司擁有人應佔淨資產總額、本集團之流動負債淨額及現金狀況此等財務狀況維持財政穩健之狀況。董事認為本集團目前之財務狀況將使其可承受當前不利市場環境之風險及挑戰。然而，本集團將持續密切監察本集團之財務狀況，並不時監察營商環境及金融市場，以制定合適本集團之財務策略。

本集團於執行長期經營策略時密切關注營商及公共衛生環境的變化，並於必要時採取切實可行的短期措施應對各種自然干擾。此外，本集團從不低估產能過剩、不良投資及市況波動帶來之風險。因此，除實施適當產能擴充策略外，本集團亦開展以優質服務為導向之技術改造方案，務求進一步提高產品質量標準及技術能力，從而保持在業界之競爭力。本集團相信，在這個充滿挑戰之艱難環境中，此雙管齊下策略對企業發展而言不可或缺。

儘管近年出現不利市場條件及挑戰，並且COVID-19疫情陰霾不散導致現時營商環境艱難，惟本集團對於中國汽車行業之長遠增長潛力依然充滿信心，並深明在商業領域中，挑戰與機遇並存。有效商業模式能夠將挑戰轉化為機遇，而在很大程度上，這有賴於企業訂立之明確目標及有效策略。為應對汽車行業之挑戰及把握機遇，本集團一直認真實施以下策略及方案：

- a. 重整產品架構，回應市場需求，以及確保汽車生產業務持續增長。一方面，本集團將持續尋求汽車零部件及其他工業服務分部之乘用車發動機及零部件銷售之穩步增長；另一方面，誠如上文所述，本集團已擴充其整車業務(即專用汽車分部)並已積極為新能源車整車產業進行發展及銷售部署之工作；
- b. 物色本土及海外機遇，藉以優化本集團於不同地理位置之主要產品生產設施定位及規模營運以及理順及重構本集團多個關鍵業務分部之營運(包括與合營企業及業務夥伴之合作)，藉以提升生產效率及控制成本；
- c. 於中國不同地區建立先進及高度自動化設施之網絡，透過採納創新工業化計劃(如「互聯網+」及「工業4.0」)及為既有設施及新建設施實行自動化運作，建立智能生產系統以迎來智能製造發展之路；
- d. 提高營運及管理決策過程之效率和效力。實施精簡之管理系統及為知名主要客戶及業務夥伴所認可之全球製造系統實行基準測試工作；及
- e. 建立有效之管理團隊及工作小組。積極投資人力資源和實施合適的人力資源政策。

展望

本集團預期，中國今年及未來數年營商環境將充滿競爭及極具挑戰性。全球及地區經濟放緩加上國際衝突反覆無常及自二零二零年年初以來全球爆發COVID-19疫症導致全球經濟前景不穩定所引發之消極情緒，將持續於汽車行業及整體營商環境產生負面影響。同時，競爭激烈的營商環境將迫使汽車企業就不斷變化的市況及非常規業務風險制定合適之業務及市場策略。

艱難之路，唯勇者行。中國為全球最大的汽車市場，並已邁入建設「小康社會」的里程碑階段，因此本集團對中國的未來發展充滿信心，並認為可透過實行有效策略克服現有挑戰，長遠而言將有利於行業發展。儘管目前市場環境帶來挑戰及困難，本集團預期中國經濟可繼續穩定增長。家庭收入之增長及以經濟及社會的可持續性作為導向使民眾更加注重環境及社區問題，必然刺激汽車作為主要交通工具及生活方式重要部分之需求，並為本集團帶來商機。

最後但值得一提的是，本集團亦知悉COVID-19疫症全球爆發情況以及對本集團營運及業務造成的相關負面影響。由於目前COVID-19相關的不確定因素眾多，故仍然難以評估於二零二零年下半年本集團營運及業務可能受到影響的程度。儘管如此，惟本集團已就緩解對本集團營運及業務造成的負面影響在實際情況下採取必要步驟。例如，本集團已實施額外的健康及安全政策及程序，為本集團於中國及印尼的生產制定若干應急計劃，從而確保我們能夠應對任何突發公共衛生問題。我們的首要任務是為僱員及生產員工提供合適工作環境，從而有助確保本集團營運順暢。董事及本集團管理層將繼續密切監察有關狀況並於認為屬必要情形下採取進一步措施。

憑藉一絲不苟之計劃及努力，管理層相信本集團在中國汽車行業之長遠業務潛力將繼續得到加強。在最終控股股東兼合資夥伴廣西汽車及一眾客戶之不懈支持下，我們深信本集團之業務前景一片光明，日後定為股東帶來回報。

管理層討論及分析

經營回顧—主要業務分部

本集團三個主要業務分部(即(1)發動機及相關部件；(2)汽車零部件及其他工業服務；及(3)專用汽車)於二零二零年上半年之業務表現及評估詳情如下：

發動機及相關部件

儘管受COVID-19負面影響，本分部於二零二零年第一季度出現一定程度的停工停運情況，惟截至二零二零年六月三十日止六個月，發動機及相關部件分部之總收入(以對外銷售為基準)為人民幣1,202,335,000元，較二零一九年同期增加51.3%，乃主要由於向上汽通用五菱及其他客戶銷售的國六發動機之銷量持續增加所致。

附屬公司柳州五菱柳機動力有限公司(「五菱柳機」)於二零二零年上半年出售發動機合共約92,000台，較二零一九年同期增加約35.3%。

期內，向核心客戶上汽通用五菱的銷售共計約為人民幣612,588,000元，較二零一九年同期上升66.2%，主要原因為售予上汽通用五菱供其排量1.8L車型所用的NP18型號發動機的銷量增加所致，期內售出約42,000台，而二零一九年同期售出23,000台。同時，向上汽通用五菱供應3C件(即缸體、缸蓋及曲軸部件)之業務量則有所下滑。

儘管國六發動機的銷量持續增加，惟由於毛利率降低，以及本分部的生產設施採用及實施必要安全衛生措施以於本部門復工後向員工提供安全適當的工作環境而引致額外成本，故期內錄得經營虧損人民幣46,920,000元。由於本集團不斷推出新產品及實施若干技術升級及提升項目，研發開支的增加亦影響了本分部之盈利表現。

作為長期生產多種型號汽車發動機之行業領導者，五菱柳機向此細分市場中之其他汽車生產商繼續提供產品。儘管COVID-19帶來的不利影響導致本分部於二零二零年第一季度在一定程度上停工停運，但受惠於二零一九年下半年中國國家機動車標準的監管升級要求(即由國五升級至國六)，其他客戶之銷售(以排量介乎1.0L至1.6L之國六發動機為主)繼續顯著增長，於回顧期內增加至約人民幣589,747,000元，佔本分部總收入約49%。

五菱柳機目前裝配線之總生產能力可達到每年800,000台，產品清單涵蓋面頗廣，從最低排量0.6L型號至最高排量3.7L型號之發動機，其中1.0L至2.0L型號為五菱柳機於業內具競爭優勢之產品。考慮到多變的業務環境及愈趨激烈之市場競爭情況，於過往數年，於實施產能擴張項目計劃時，該分部已著重於生產設施之可擴展性，從而使生產及經濟效率在彼等產品型號的差異及訂單規格的限制下能保持平穩，以滿足不同客戶的市場需求。

為進一步擴大產品範疇及提升技術能力，五菱柳機亦已就生產升級發動機產品積極實施開發專案，從而滿足客戶的不同需求，尤其針對乘用車範疇，其中包括近期根據中國國家機動車標準監管升級要求(即由國五升級至國六)升級五菱柳機主要型號之項目，其為本分部的業務表現帶來貢獻。此外，五菱柳機亦已實施專案以持續提升NP18型號發動機及開發新發動機(即NPT20(排量2.0L)，藉此滿足乘用車範疇客戶之特定需求。本集團認為，為NPT20型號發動機專設新高度自動化的生產設施後，五菱柳機憑藉其具備必要之垂直整合元素(即自製鑄造部件)以及涵蓋1.0L至2.0L的全面產品範圍，將能進一步鞏固其市場地位。於客戶之有關乘用車推出市場後，NPT20型號發動機已於二零一九年第四季度開始少量投產。儘管於回顧期內COVID-19擾亂了NPT20型號發動機的推出及發展，但五菱柳機相信，該新型號的銷量將逐步回升，於將來推動本分部的業務表現。

與此同時，為開展新能源汽車業務範疇之發展，五菱柳機與獨立第三方成立合資公司，開始從事新能源汽車之電動汽車控制系統及相關部件之開發及生產之業務活動。憑藉合作夥伴於汽車及電動汽車控制系統行業的競爭力及知識，本分部於此潛力巨大的業務範疇快速發展，已開發本集團首批應用於電動車之電動控制系統產品，並已完成所規定之測試程序。用於大批量生產本集團新能源電動汽車控制系統產品及有關部件的新生產線已於二零二零年五月建成。本分部目前正與幾個潛在客戶就產品推出進行商議。

展望未來，五菱柳機將繼續專注研發及落實現有產品與新產品(包括適用於新能源汽車之產品)之營銷方案，以保持於此細分市場之競爭力。本集團相信，成功推出的高端型號在上汽通用五菱及其他新客戶乘用車上的應用增加以及引進其他新的高端產品將提升五菱柳機之商業潛力及技術能力，從而為其未來數年之盈利能力帶來貢獻。

汽車零部件及其他工業服務

截至二零二零年六月三十日止六個月，汽車零部件及其他工業服務分部之總收入(以對外銷售為基準)為人民幣2,162,684,000元，較二零一九年同期大幅減少28.3%。COVID-19的爆發嚴重影響了本分部的運作。為防止COVID-19疫情擴散而採取的相關強制檢疫及封鎖措施導致期內主要客戶產量減少，因而業務量大幅縮減。因此，本分部錄得重大經營虧損人民幣142,771,000元。除了本分部收入大幅下降帶來的負面影響外，本分部的生產設施採用及實施必要安全衛生措施為僱員及生產員工提供安全適當的工作環境以完成本部門之復工所引致的額外成本，因不斷推出新產品及實施若干技術升級及提升項目而產生的高額研發費用，以及就汽車零部件及其他工業服務分部的若干長期逾期應收款項結餘及物業、廠房及設備的賬面值分別作出之減值虧損人民幣15,962,000元及人民幣35,000,000元亦為引起本部門重大經營虧損的因素。

我們的附屬公司五菱工業經營的汽車零部件及其他工業服務分部繼續為上汽通用五菱大部分關鍵汽車配件之主要供應商。期內，由於上述不利因素，通過本集團或我們之聯營公司而向上汽通用五菱銷售之銷售總額，包括制動器及底盤系統組件、座椅、不同類型塑料件及沖焊件以及其他汽車配件等一系列產品，均出現較大幅度的下滑。同時，本分部最近開展了各種業務拓展項目，以進一步擴大其汽車零部件產品的客戶基礎，該等計劃進展順利，並有望於不久的將來漸見成果。

憑藉多年豐富的行業經驗，本集團的汽車零部件及其他工業服務分部於產品設計及發展方面尤為出眾。其供應廣泛產品的能力可為客戶提供一站式購物服務，然而，其生產設施的規模化確保關鍵客戶的特定需要可獲妥善滿足。除其傳統且成熟的商用小型車的生產能力外，戰略上而言，汽車零部件及其他工業服務分部已逐漸向其他更高附加值的乘用車(如轎車、MPV及SUV)方向發展，從而進一步提升本集團的盈利能力。

為把握未來商機，本集團積極開展產能擴張及升級項目。就柳州地區而言，柳州河西工業園的生產設施原為小型車零部件業務而設計，於近年來進行多項升級及改建，涉及安裝工業機器人工作站及其他自動化機械，以響應業務戰略及不斷增長的上汽通用五菱乘用車訂單，尤其是SUV及MPV。此外，部分設施現已租賃予下文所述的新成立的合資公司。

除位於柳州地區的生產設施外，五菱工業亦已於中國的其他兩個主要生產設施(即位於青島及重慶的生產設施)制定發展計劃。就青島的生產設施而言，因上汽通用五菱推出於山東生產基地製造的新乘用車，位於青島的生產設施亦已進行若干科技提升及產能擴張項目。該等項目(涉及新廠房的建造、建立多條大型注塑生產線、其他自動焊接及裝配線以及安裝工業機器人)均已竣工並已逐步投產。繼重慶生產設施一期全面投產後，五菱工業於釐定第二期發展建設開工時密切關注營商環境，以應付日後擴張計劃可能產生的需求。

除上述設施外，本集團近期亦已於貴州省貴陽市設立新生產設施並已於二零一九年下半年開始投產，向另一本地知名汽車生產商供應汽車零部件。於過往數年，本集團已於中國採取戰略步驟以自柳州的單一生產點經營轉變為省際間生產集團，於廣西、山東、重慶及貴州設有設施，於企業規模及核心競爭力方面取得同步擴展及發展，於此同時，為本集團日後的業務增長及可持續發展奠定穩固的基礎。

除地區產能擴充外，此等戰略步驟於最近幾年間亦加強了本集團透過近期於印尼及印度設立海外生產廠房，與上汽通用五菱及其他新客戶就進行現有業務及將來其他業務發展機會之商業聯繫。於印尼的生產設施由數條焊接、沖壓及裝配生產線構成，該等生產線乃為製造車輛後懸掛及前軸部件之汽車零部件而設，初期計劃產量為每年100,000套／組，惟因營運設施使用率低及部分由於期內爆發COVID-19之原因，該生產設施於期內仍錄得經營虧損。然而，作為世界上人口第四大的國家，並考慮到其近期的經濟發展，本集團認為印尼的汽車產業具有巨大的業務潛力，且本集團於印尼的汽車零部件業務的業務表現於可見將來將會提升。同時，本集團於印度就中國知名汽車生產商的汽車零部件業務而設立之小規模生產設施於二零二零年上半年繼續交出穩定之業績。

展望未來，本集團認為憑藉成功的車型及新型號的推出及執行針對其他客戶的合適戰略及業務方案，其主要客戶上汽通用五菱於市場中的競爭力將繼續於未來數年為汽車零部件及其他工業服務分部提供強大的支持。

專用汽車

截至二零二零年六月三十日止六個月，五菱工業經營的專用汽車分部的總收入(以對外銷售為基準)為人民幣2,333,941,000元，與二零一九年同期相比維持相若水平。新型號專用汽車的不斷推出確保了業務量不受COVID-19的負面影響而保持穩定。本集團截至二零二零年六月三十日止六個月的經營溢利為人民幣14,696,000元，較二零一九年同期減少49.8%。本分部的生產設施針對COVID-19採用及實施必要安全衛生措施而引致的額外成本，以及因不斷推出新產品而產生的高額研發費用阻礙了本分部於期內不斷提升盈利能力。

截至二零二零年六月三十日止六個月，五菱工業的專用汽車銷售量約為52,600輛，較二零一九年同期下降。其中，貨用改裝車及乘用改裝車及其他類型車輛(主要為觀光車)的銷售量分別約為50,000輛、1,400輛及1,200輛，其中約1,900輛為新能源汽車(主要為電動物流車及電動觀光車)。

儘管受COVID-19影響營商環境十分嚴峻，積極的營銷戰略及新車型的持續推出令有關分部的業務表現獲益，而改裝車(貨用車及乘用車)的銷售量保持平穩，繼續位列此細分市場分部的領軍供應商。與此同時，本分部的電動車銷售量繼續溫和增長，此乃主要由電動觀光車及電動物流車所貢獻。五菱的電動觀光巴士獲選為部分國家及國際活動的指定車輛，此亦有助提升產品形象並帶來積極的市場反饋。

由於上述不利因素，經營利潤率於期內下降至0.6%。此外，低溢利率改裝車(貨用及乘用)佔比較高、具競爭力之售價策略及因應產品升級及提升持續增長的生產成本繼續限制本分部的盈利能力。然而，作為該利基市場中的領軍製造商，本集團對本分部的盈利能力最終將獲提升具有信心，此乃由於客戶青睞高品質產品令市場中的高端產品的銷售量不斷增長所致，本集團現正戰略性地於該類產品方面部署。

專用汽車分部配備全面化汽車裝配線，涵蓋焊接、塗裝及裝配等生產過程。本分部可生產百種不同類型經特別設計之汽車型號以迎合客戶特定需要，例如觀光車、高爾夫球車、警車、迷你消防車、郵政車、救護車、微型廂式運輸車、冷藏車、保溫車、垃圾車及電動車等。客戶包括政府部門、公營機構、大大小小的私營企業以至個人客戶。產品主要銷往全國各大省市之本土市場及海外市場。

專用汽車分部在汽車裝配行業之實力源於五菱長年累月之業界經驗。事實上，本集團所設計及開發之型號主要以「五菱」作為品牌名稱，本身已是市場上優質產品及服務之象徵。此外，為符合國家有關環保及促進清潔能源的政策，本分部之目標為於新能源汽車行業中力爭重要席位，並積極推行各項有關市場擴展及提升研發能力之發展計劃。作為有關分部的發展重點，本集團的若干電動車產品(包括電動物流車、電動觀光車及其他電動車)已逐步向市場推廣。

於技術及產品發展方面，五菱工業通過採納上述電動車產品所得出的技術知識為平台，探索及開發一系列適用於特定業務範疇的電動專用汽車，涵蓋汽車共享及自動駕駛方面。於與其他信譽卓絕的業務夥伴的合作方面，汽車共享及自動駕駛項目各自的試運行已於近年進行，初期的反應令人滿意及振奮。

過往數年，本集團亦不斷開發更高質量及更多功能的專用汽車，例如近期推出的熱銷地攤車、本集團的首款電動物流車(EV50)及即將推出的輕型冷藏貨車，以迎合市場需求及提升監管標準。本集團相信新型號產品業務之開發，將有利於本分部之盈利表現。目前，本集團之專用汽車分部生產設施位於柳州及青島，各自年產能約為60,000輛及60,000輛。借助重慶現有之營運，為於重慶的生產設施中裝配專用汽車而開始建造生產設施，計劃年產能約50,000輛專用汽車，建造完成不僅將擴大專用汽車分部產能，同時亦促進地域多元化發展，從而受惠於優質服務及成本效益。

除積極的營銷戰略及持續推出新車型外，我們專注於遞交高標準的客戶服務及積極響應客戶的反饋亦對進一步提升我們於專用汽車分部的業務潛力而言十分重要。現時營運中超過230個之服務站的廣泛服務令我們於業內緊跟市場趨勢及發展，從而得出專用汽車分部所適用的業務戰略。近年以來業務量的連續顯著增長主要展示出多維戰略的積極影響，此令本集團朝著本分部內的主要突破邁進。

本集團將致力維持出眾的市場份額，同時探索未來增長潛力的機遇以進一步提升專用汽車分部的盈利能力，通過應用積極的業務戰略以將我們的產品推廣至本集團產品滲透率較低的地區。

展望未來，專用汽車分部將繼續推進新產品研發、技術改進及產能提升等工作，尤其針對新能源汽車。本集團相信，本分部仍面對多方面挑戰，惟對本分部之長遠商業潛力依然充滿信心。

合資公司的業績

柳州菱特動力科技有限公司(「柳州菱特」)(由五菱柳機擁有51%，與阿爾特汽車技術股份有限公司籌組，旨在發展及從事擁有自主專利之V6(V形6缸)發動機產品之業務)於期內未取得任何重大進展。完成推出3.0L進階型號後，業務量仍微小，而五菱柳機及柳州菱特繼續合作制定適合的營運計劃，以向目標客戶推銷產品。儘管柳州菱特成功開發V6產品將大幅加強我們的產品類型及行業實力，但由於汽車行業的營商環境整體低迷，大批量及盈利營運尚未開始。截至二零二零年六月三十日止六個月，柳州菱特錄得總收入人民幣2,667,000元，同比減少60.9%，而由於利用率較低及行政開支溫和增加，經營虧損淨額進一步增加至人民幣7,004,000元，其中本集團應佔虧損為人民幣3,572,000元。

儘管COVID-19造成各種不利因素，廣西威翔機械有限公司(「廣西威翔」)(由五菱工業擁有50%，與廣西柳工機械股份有限公司籌組，旨在發展及從事工程機械及其他工業用車產品之業務)於期內仍維持其盈利能力。於截至二零二零年六月三十日止六個月，廣西威翔錄得總收入人民幣288,548,000元，同比增加15.9%，而經營溢利淨額溫和下跌13.4%至人民幣5,401,000元，其中本集團應佔溢利為人民幣2,701,000元。

佛吉亞座椅由五菱工業及佛吉亞集團分別各自擁有50%，以於中國進行汽車座椅產品業務，於二零二零年進入營運的第三個年頭。預期與佛吉亞集團(即汽車組件及零部件業務的全球領軍生產商)的合作將為五菱工業提供重要的技術支援，從而為現有客戶及其他新客戶提供汽車座椅業務方面的商機。佛吉亞座椅主要由轉讓五菱工業的機器及設備、調派五菱工業的若干僱員及租賃五菱工業位於柳州及青島的若干生產廠房及設施而開展營運，由於COVID-19之影響，其於截至二零二零年六月三十日止六個月面臨困難境況。於回顧期內，佛吉亞座椅錄得總收入人民幣145,988,000元，同比減少41.7%，而由於受COVID-19影響業務量下降，導致產生經營虧損淨額人民幣6,026,000元(二零一九年同期錄得經營虧損淨額人民幣9,498,000元)，其中本集團應佔人民幣3,013,000元。

佛吉亞內飾由五菱工業及佛吉亞集團各自擁有50%，以於中國進行汽車內飾系統業務。其於中國的相關部件及配件業務(包括座艙、儀錶板、副儀錶板、門內飾板、音響及軟內飾)亦已於二零二零年進入營運的第三個年頭。預期與佛吉亞集團合作將為五菱工業帶來所需的技術支援，進一步促成來自上汽通用五菱及其他新客戶帶來的該等類型產品的商機。佛吉亞內飾亦是主要由轉讓五菱工業的機器及設備、調派五菱工業的若干僱員及租賃位於柳州及青島的若干生產廠房及設施而開展營運，因面臨與上文所述的佛吉亞座椅的同樣困境，而於截至二零二零年六月三十日止六個月遭遇業務量大幅下滑。於回顧期內，佛吉亞內飾錄得總收入人民幣52,708,000元，同比減少75.3%，而由於受COVID-19影響業務量下降，導致產生經營虧損淨額人民幣15,627,000元(二零一九年同期錄得經營虧損淨額人民幣2,067,000元)，其中本集團應佔人民幣7,814,000元。

佛吉亞排氣由五菱工業及佛吉亞集團分別各自擁有50%，以於中國進行汽車排氣控制系統產品以及有關組件及零部件的業務，並已於二零一九年五月開始營運。預期與佛吉亞集團的合作將為本集團提供重要的技術支援，從而進一步促進來自上汽通用五菱及其他新客戶的該類產品之商機。佛吉亞排氣的初期營運主要由轉讓五菱工業的機器及設備(用於位於柳州的汽車排氣控制系統產品的生產)，調派五菱工業的若干僱員及租賃五菱工業位於柳州的若干生產廠房及設施而開展。於截至二零二零年六月三十日止六個月內，因面臨與上文所述的佛吉亞座椅及佛吉亞內飾的同樣困境，佛吉亞排氣總銷售收入為人民幣231,833,000元，而產生經營虧損淨額人民幣424,000元，其中本集團應佔人民幣212,000元。

美橋合資由五菱工業及美國車橋製造國際有限公司「美橋國際」各自擁有50%，佔用柳東設施第三期發展項下高度自動化的「智慧工廠」，以開發及從事製造及銷售傳動系統產品(包括獨立驅動橋、傳動軸及其他傳動系統產品、高端插管式或沖焊式車橋的主減速器總成、新能源汽車的電驅橋及其他車用傳動系統零部件)業務，其已於二零一九年下半年開始投產。預期與美橋國際合作將加快提升車橋之工藝技術達至中高端乘用車要求，因此，該合資公司可作為一個平台以合作經營汽車後獨立驅動橋、傳動軸及其他業務，推動車橋產品之技術發展。於截至二零二零年六月三十日止六個月，因面臨與上述合資公司的同樣困境，美橋合資的規劃項目因而延遲，因此，美橋合資僅能取得總收入人民幣13,066,000元，而由於利用率較低，導致產生經營虧損淨額人民幣12,773,000元，其中本集團應佔人民幣6,386,000元。

財務回顧

簡明綜合損益及其他全面收益報表

本集團截至二零二零年六月三十日止六個月的總收入為人民幣5,708,780,000元，較二零一九年同期減少7.1%。該減少主要是由於本集團之汽車零部件及其他工業服務分部之收入因年初COVID-19爆發導致本集團特別是於二零二零年第一季度嚴重停工停運而大幅減少所致。從積極的方面看，於截至二零二零年六月三十日止六個月來自發動機及相關部件分部的收入有所改善，同時來自專用汽車分部之收入保持穩固的態勢。

回顧期內的毛利為人民幣249,991,000元，較二零一九年同期銳減52.1%。毛利大幅減少乃主要由於COVID-19爆發帶來重大不利影響所致，該疫情導致本集團特別是汽車零部件及其他工業服務分部的業務量大幅減少，以及本集團為完成生產設施復工而為僱員及生產員工提供安全適當的工作環境而採用及實施必要安全衛生措施引致額外成本所致。因此，本集團的毛利率大幅下跌至4.4%，而二零一九年同期則錄得8.5%。同時，位於印尼的生產廠房產生的經營虧損亦對本集團的溢利率繼續造成不利影響。

本集團研發開支大幅增加，以及就汽車零部件及其他工業服務分部的若干長期逾期應收款項結餘及物業、廠房及設備的賬面值分別作出減值虧損人民幣15,962,000元及人民幣35,000,000元，進一步加深了溢利率下滑對業務表現的不利影響，其中研發開支增加乃由於本集團於期內不斷推出新產品及實施若干技術升級及提升項目所致。此外，本集團於期內加大借貸及票據貼現活動亦導致融資成本顯著增加。因此，於二零二零年上半年，本集團錄得淨虧損人民幣294,025,000元，而二零一九年同期錄得淨利潤人民幣12,450,000元，同時，於二零二零年上半年本公司擁有人應佔虧損大幅增至人民幣198,697,000元，而二零一九年同期錄得本公司擁有人應佔虧損人民幣3,043,000元。

因此，截至二零二零年六月三十日止六個月的每股基本虧損進一步降至人民幣7.50分，而二零一九年同期錄得每股基本虧損人民幣0.15分。

截至二零二零年六月三十日止六個月，其他收入(主要包括銀行利息收入、銷售廢料及部件、政府補助及其他服務收入)合計為人民幣79,477,000元，較二零一九年同期增加38.3%，原因是銀行利息收入增加所致。

截至二零二零年六月三十日止六個月，其他收益及虧損合計為人民幣39,936,000元之淨虧損，主要包括就汽車零部件及其他工業服務分部之物業、廠房及設備所作減值虧損人民幣35,000,000元，出售若干物業、廠房及設備之虧損人民幣2,111,000元，投資物業公平值減值人民幣2,620,000元，按公平值計入損益之金融資產／負債之公平值變動虧損人民幣20,164,000元以及匯兌收益人民幣21,118,000元之綜合結果。

應佔聯營公司業績截至二零二零年六月三十日止六個月錄得經營虧損總淨額人民幣11,038,000元，主要為與佛吉亞集團組成之三家合資公司(即佛吉亞座椅、佛吉亞內飾及佛吉亞排氣)應佔之經營虧損淨額。因深受COVID-19引起的停工停運影響(尤其於二零二零年第一季度)，所有該等合資公司於期內均錄得經營虧損。

應佔合資公司業績截至二零二零年六月三十日止六個月錄得經營虧損總淨額人民幣7,836,000元，主要為柳州菱特及美橋因在不同程度上受COVID-19不利影響而產生經營虧損淨額所致，然而廣西威翔於期內仍保持盈利。

截至二零二零年六月三十日止六個月，本集團之銷售及分銷成本(主要包括運輸成本、保養開支及其他市場推廣開支)合計為人民幣74,836,000元，較二零一九年同期增加15.2%，乃主要由於發動機及相關部件分部收入增加所致。

截至二零二零年六月三十日止六個月，本集團之一般及行政開支(主要包括薪金及津貼、各項保險費、租金開支及其他行政開支)合計為人民幣256,800,000元，較二零一九年同期大幅減少35.8%，其中計及支付僱員薪金及津貼的政府補助約人民幣26,900,000元。此外，面對嚴峻及競爭激烈的營商環境，本集團已繼續實施各項成本控制措施(包括本集團之一般及行政開支)，旨在減輕毛利率緊縮造成之不利影響並提升競爭力及效率。

截至二零二零年六月三十日止六個月，研發開支較二零一九年同期大幅增加234.8%至人民幣102,796,000元，乃由於本集團不斷推出新產品及實施若干技術升級及提升項目所致。本集團於期內透過與客戶及業務夥伴合作，堅持不懈地開展新產品的研發項目，以期把握營商環境於二零二零年下半年平穩復甦的契機。儘管如此，本集團將配合未來業務發展機遇之策略計劃，繼續審慎進行研發項目。

截至二零二零年六月三十日止六個月的融資成本較二零一九年同期大幅增加103.9%至人民幣118,684,000元，乃由於本集團於期內加大借貸及票據貼息活動所致。融資成本亦包括可換股貸款票據產生之人民幣18,664,000元(按實際利率法計算)。該可換股貸款票據由本公司於二零二零年五月到期時悉數贖回。

簡明綜合財務狀況表

於二零二零年六月三十日，本集團之總資產及總負債分別為人民幣17,162,875,000元及人民幣14,985,286,000元。

非流動資產(主要包括物業、廠房及設備、使用權資產、於合資公司及聯營公司之權益等)為人民幣4,420,772,000元。相關結餘計及期內就汽車零部件及其他工業服務分部之物業、廠房及設備所作減值虧損人民幣35,000,000元。

流動資產為人民幣12,742,103,000元，主要包括存貨人民幣2,036,954,000元、應收賬項及其他應收款項人民幣2,996,901,000元、按公平值計入其他全面收益的應收票據人民幣4,307,282,000元(包括附追索權但未到期之已貼現應收票據人民幣3,237,142,000元)、已質押銀行存款人民幣1,261,146,000元以及銀行結餘及現金人民幣2,111,497,000元。應收關聯公司兼本集團發動機與汽車零部件業務主要客戶上汽通用五菱款項人民幣1,856,157,000元於簡明綜合財務狀況表列作應收賬項及其他應收款項。該等應收款項結餘受一般商業結算條款約束。

流動負債為人民幣14,876,354,000元，主要包括應付賬項及其他應付款項人民幣7,916,280,000元、合約負債人民幣275,046,000元、租賃負債人民幣37,122,000元、保養撥備人民幣72,853,000元、於一年內到期之銀行及其他借貸人民幣3,312,147,000元及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款人民幣3,261,445,000元。於二零二零年六月三十日有關墊款之相應附追索權之已貼現應收票據人民幣3,237,142,000元已列作應收賬項及其他應收款項，並將於到期日抵銷。

本集團於二零二零年六月三十日錄得淨流動負債人民幣2,134,251,000元，較二零一九年十二月三十一日錄得之淨流動負債人民幣1,304,476,000元大幅增加，此乃由於本集團為享受較低利率而於期內將長期銀行及其他借貸轉為其他短期融資(銀行借款及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款)所致。

非流動負債為人民幣108,932,000元，主要包括租賃負債人民幣28,080,000元、合約負債人民幣11,672,000元、遞延稅項負債人民幣18,613,000元及應付一間聯營公司款項人民幣50,000,000元。

流動資金及資本結構

截至二零二零年六月三十日止六個月，本集團主要透過提取銀行借貸及貼現應收票據之融資活動償付本集團經營及投資活動。

本集團根據相關融資成本考量各項替代融資方法(即銀行借貸及票據貼現活動)之使用情況。此外，為了控制本集團之融資成本，廣西汽車透過票據貼現活動按市面上最佳條款向本集團提供融資來源。

於二零二零年六月三十日，就附追索權之貼現應收票據所提取之未償還墊款金額於期內維持在人民幣3,261,445,000元。該等墊款之相關附追索權之貼現應收票據金額為人民幣3,237,142,000元，已列作按公平值計入其他全面收益的應收票據，並於到期時抵銷。

由於本集團為控制融資成本而將長期銀行及其他借貸轉為短期銀行借貸，於二零二零年六月三十日，本集團未經審核流動負債淨額為人民幣2,134,251,000元，較二零一九年十二月三十一日錄得之本集團經審核流動負債淨額人民幣1,304,476,000元大幅增加約63.6%。

同時，相應本集團加大借貸及票據貼現活動的情況，銀行現金結餘(連同已質押銀行存款)大幅增加122.4%至人民幣3,372,643,000元。本集團從策略上設法加強流動資金狀況，並樂觀地認為二零二零年下半年會出現堅實的經濟復甦。

本公司將密切監察本集團之財務及流動資金狀況以及不時之金融市場情況，以便制定適合本集團之融資策略。

於二零二零年一月二日，本公司宣佈，透過按認購價每股供股股份0.20港元發行本公司新股份的方式根據於二零二零年二月二十一日(即記錄日期)每持有兩(2)股股份獲發一(1)股供股股份之基準進行供股活動(「供股」)，以籌集共約205,010,000港元(未扣除開支)。於供股時，五菱(香港)控股有限公司及俊山發展有限公司(分別為本公司之控股股東及主要股東)已作出不可撤銷及無條件承諾(其中包括)申請及支付本公司臨時配發予其的若干供股股份，而未獲本公司股東認購的供股股份已由供股包銷商中泰國際證券有限公司及/或其他分包銷商悉數包銷。根據供股活動，供股之所得款項淨額約200,010,000港元將悉數用於將於二零二零年五月二十三日到期之可換股貸款票據全部尚未行使金額約260,000,000港元(包括尚未行使本金及相關利息)之部分還款。

供股其後於二零二零年三月十日成為無條件及於二零二零年三月十六日完成，合共1,025,053,777股新股份獲配發及發行。供股的進一步詳情可於本公司日期為二零二零年一月二日、二零二零年一月二十九日及二零二零年三月十六日之公佈及本公司日期為二零二零年二月二十四日之供股章程查閱。

於二零二零年五月二十三日，可換股貸款票據由本公司悉數贖回。

於二零二零年六月三十日，本公司股東應佔權益總額(主要包括股份溢價、中國一般儲備、實繳盈餘、資本儲備、其他儲備及保留溢利)為人民幣1,283,993,000元。於二零二零年六月三十日，每股資產淨值約為人民幣41.8分。

中期股息

董事會不建議宣派截至二零二零年六月三十日止六個月之中期股息(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

購買、贖回及出售本公司之上市證券

於截至二零二零年六月三十日止期間，本公司或其任何附屬公司概無購買、贖回或出售本公司任何上市證券(截至二零一九年六月三十日止六個月：無)。

企業管治

本公司深明優良企業管治對本公司健康發展之重要性，故致力尋求及釐定切合本公司需求之企業管治常規。於截至二零二零年六月三十日止六個月內，本公司確認，其已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄14所載企業管治常規守則之所有守則條文，當中載列良好企業管治原則及守則條文。

遵守董事進行證券交易之標準守則

本公司已就董事買賣本公司證券採納其本身的行為守則(「本身守則」)，其條款不遜於上市規則附錄10所載《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」，經不時修訂)。本公司已向全體董事作出具體查詢，董事確認彼等於截至二零二零年六月三十日止六個月一直遵守本身守則及標準守則。

審核委員會

本公司審核委員會(「審核委員會」)已按上市規則第3.21條之規定成立，由三名獨立非執行董事葉翔先生(主席)、王雨本先生及米建國先生組成，以審閱及監察(其中包括)本集團之財務申報、內部監控及風險管理系統。審核委員會之職責範圍現已於本公司(www.wuling.com.hk)及聯交所網站(www.hkexnews.hk)披露。

應審核委員會要求，本公司核數師畢馬威會計師事務所已按香港會計師公會頒佈之香港審閱工作準則第2410號「實體之獨立核數師對中期財務資料之審閱」審閱本集團截至二零二零年六月三十日止六個月之未經審核中期財務資料。本集團截至二零二零年六月三十日止六個月之未經審核中期財務資料亦已由審核委員會審閱。

中期報告

截至二零二零年六月三十日止六個月之中期報告載有上市規則附錄16所規定的一切資料，將於適當時候寄發予本公司股東並分別刊登於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.wuling.com.hk)。

董事會

於本公佈日期，董事會包括執行董事袁智軍先生(主席)、李誠先生(副主席兼行政總裁)、楊劍勇先生及王正通先生；以及獨立非執行董事葉翔先生、王雨本先生及米建國先生。

代表董事會
五菱汽車集團控股有限公司
主席
袁智軍先生

香港，二零二零年八月二十八日