

概 要

本概要旨在向閣下提供有關本文件所載資料的概覽。基於其屬概要性質，故並非載列對閣下而言可能屬重要的一切資料，且整體上受限於文件全文，並應與文件全文一併閱覽。閣下應在決定[編纂]於[編纂]前，先行閱覽整份文件。任何[編纂]均涉及風險。有關[編纂]於[編纂]的部分特定風險，載列於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂]於[編纂]前，應先行細閱該節。

概覽

根據IHS Markit的數據，中國是全球最大的汽車市場，其在2020年售出的19.7百萬輛乘用車中，超過18.4百萬輛為內燃機汽車。我們認為，傳統內燃機汽車核心技術在過去數十年中的演進已變得有局限。因此，不斷變化的客戶需求可能尚未得到充分滿足。相比之下，自動駕駛、車聯網及汽車電動化有望徹底改變未來的出行體驗，帶來智能、節能及環保的出行體驗。

自本公司成立以來，我們一直堅持科技創新，以實現我們所展望的未來出行方式。我們希望通過差異化的智能電動汽車為消費者帶來顛覆性的出行體驗。我們認為通過軟件的快速更新迭代以及與硬件的緊密結合，能夠引領智能電動汽車技術的創新，為消費者提供差異化的智能電動汽車產品。

自2015年成立以來的短短六年時間內，我們已經成為中國領先的智能電動汽車公司之一，以領先的軟件、數據及硬件技術為核心，為自動駕駛、智能互連和核心汽車系統帶來創新。與傳統的汽車製造商(或整車廠)以及部分純電動汽車初創公司(通常依賴第三方供應商的軟件解決方案)相比，我們的創新速度以及獨有的實力使我們的汽車軟件能夠適應中國消費者不斷變化的需求和中國特定的道路狀況，這是我們的核心競爭優勢。根據IHS Markit的數據，截至最後實際可行日期，我們是中國唯一一家自主開發包含定位和高精地圖融合、感知算法和傳感器融合及行為規劃、運動規劃和控制的全棧式自動駕駛技術，並在量產汽車上應用該軟件的汽車公司。根據同一信息來源，我們最新自主研發的自動駕駛系統XPILOT 3.0是目前市場上所售汽車中已採用的最先進的自動駕駛技術之一。根據IHS Markit的數據，在中國的汽車製造商中，我們交付了最多的配備閉環數據功能的乘用車，可以通過積累有價值的現場數據及邊角案例，訓練我們的深度學習算法及自動駕駛軟件。隨著我們不斷提升我們自主研發的自動駕駛技術，我們計劃在2021年4月推出的第三款車型P5上應用車規級激光雷達技術，以進一步提升該款車型的視覺感知能力，根據IHS Markit的數據，該車型預計在交付後將成為全球首款配備激光雷達的量產智能電動汽車。

概 要

除了我們在智能電動汽車技術方面的領導地位外，我們亦在汽車市場的業務模式轉型中佔據領先優勢。根據IHS Markit的數據，憑藉我們的智能電動汽車技術，我們是第一家也是唯一一家實現全棧自研自動駕駛解決方案商業化的中國汽車公司。我們以付費服務的形式為客戶提供自主研發的高級自動駕駛系統XPILOT 3.0軟件，截至2021年3月31日，超過20%的P7車主購買並激活了該功能。此外，我們亦通過與生態系統合作夥伴（主要包括內容供應商）的合作，擴展了Xmart OS系統中的內容產品，並且我們已經開始以訂閱或付費形式對某些選項及功能進行商業化。




我們的智能電動汽車吸引了中國越來越多熱衷科技的中產階級消費者。我們主要瞄準中國乘用車市場中價格介於人民幣150,000元至人民幣300,000元的中高端市場。根據IHS Markit的數據，我們是2020年中國中高端電動汽車市場銷量排名前五的暢銷品牌之一。消費者選擇我們的產品主要是因為具吸引力的設計、交互式智能出行體驗、長續航里程和先進的技術。

我們正在打造一個快速擴展、多元化的具有吸引力的智能電動汽車車型組合，以滿足智能電動汽車日益增長的需求以及廣大客戶群的差異化需求。

- 我們於2018年12月開始交付G3，截至2021年3月31日，已向客戶交付30,102輛G3。根據IHS Markit的數據，G3是2019–2020年期間中國中高端市場第二暢銷的純電動SUV。
- 我們於2020年5月開始交付P7，截至2021年3月31日，已向客戶交付23,036輛P7。根據IHS Markit的數據，在2020年下半年，P7已經成為中國中高端市場最暢銷的五款純電動轎車之一。
- 2021年3月，我們開始交付P7鵬翼版，這是一款限量版車型，旨在突出智能運動型轎車的運動及動感風格，配備了通常只有豪華運動跑車才裝配的剪刀式前門。
- 2021年3月，我們推出配備磷酸鐵鋰電池的新版本G3及P7，為客戶提供更廣泛的選擇。
- 2021年4月，我們發佈了P5，這是我們的第三款智能電動汽車，根據IHS Markit的數據，該款車型預計在交付後將成為全球首款配備激光雷達的量產智能電動汽車，並計劃在2021年第四季度開始批量交付。
- 我們擁有強勁的新型智能電動汽車產品線。我們計劃在2021年第三季度末開始交付G3的中期改款版G3i。我們計劃在2022年推出我們的第四款智能電動汽車，一款具備高級自動駕駛系統和加強版核心車輛系統的SUV。

概 要

下表載列截至2021年3月31日G3和P7的若干功能。

			
車型	G3 (SUV)	P7 (運動型轎車)	P7 鵬翼版 (運動型轎車)
軸距(毫米).....	2,625	2,998	2,998
NEDC里程(公里).....	460/520	480/586/670/706	562
電池容量(千瓦時).....	55.9/57.5/66.5	60.2/70.8/80.9	80.9
百公里加速(秒).....	≥8.6	4.4/≥6.7/6.8/6.9	4.4
補貼後價格(人民幣).....	149,800–199,800	229,900–349,900 ⁽¹⁾	366,900–409,900 ⁽²⁾

附註：

- (1) 價格範圍不包括XPILOT 3.0軟件。
- (2) 價格範圍包括XPILOT 3.0軟件。

我們的自動駕駛系統和車載智能操作系統為客戶提供了差異化的智能出行體驗，我們的智能電動汽車可以通過OTA固件進行更新升級，引入性能升級和新功能。軟件的持續創新是我們的智能電動汽車與眾不同的關鍵因素之一，並已成為吸引客戶的關鍵價值主張。我們已經開始將智能電動汽車裝備的軟件和內容產品商業化。

- XPILOT是我們自主研發的自動駕駛系統，可根據中國的駕駛行為和路況提供針對性輔助駕駛和泊車功能。XPILOT 2.5提供自適應巡航控制、自適應轉彎控制、車道居中控制、自動變道和自動泊車功能。2021年1月，我們推出了XPILOT 3.0的高速公路自動導航輔助駕駛(NGP)功能，這標誌著XPILOT 3.0商業化的開始，客戶可以選擇購買終身或年度服務。我們也在2021年6月為我們自主研發的XPILOT 3.0推出了高級自動泊車功能Valet Parking Assist。

根據IHS Markit的數據，XPILOT 3.0代表了目前市場上所售汽車之中已採用的最先進的自動駕駛技術之一。截至2021年3月31日，其已累計幫助我們的客戶完成約2.3百萬公里的高速公路駕駛。於2021年3月，我們的一支P7車隊從廣州到北京進行了一次自動駕駛遠征，總行程超過3,000公里，橫跨中國6個省份，展示了NGP的高速公路駕駛能力。

XPILOT 3.0的進一步更新將在之後於2021年內發佈，以進一步升級客戶可用的功能。根據IHS Markit的數據，我們於2021年4月發佈的第三款車型P5預計在交付後將成為全球首款配備激光雷達的量產智能電動汽車。憑藉我們的視覺感知能力加上激光雷達，我們計劃推出XPILOT 3.5，其將支持主要城市道路上的NGP。基於我們快速增長的上路行駛智能電動汽車數量和我們的數據閉環能力積累的現場數據和

概 要

邊角案例，我們可以不斷測試自研算法並實現高頻升級，從而為我們的客戶提供先進和不斷提升的自動駕駛系統。

- 我們的車載智能操作系統Xmart OS支持智能駕駛座艙，提供順暢、易操作和語音控制的智能出行體驗。其支持多種智能互連功能，如增強的人工智能語音助手功能、智能導航和應用商店。人工智能語音助手能夠進行連續的駕駛員—車輛對話，並執行覆蓋廣泛場景的請求。2018年，我們的人工智能語音助手的使用率約為97%。有關使用率於2019年、2020年及2021年第一季度均維持於超過99%。車載應用商店令我們的客戶能夠方便地存取第三方服務和資訊娛樂，也使我們能夠開發自有的智能互連生態系統，為所有參與者創造價值。
- 我們在軟硬件集成和電子電氣架構方面的技術實力使我們能夠有效地提供OTA固件升級。通過這些升級，我們能夠在整個產品生命週期內頻繁升級我們的智能電動汽車，使我們的客戶能夠享受更多的功能和更好的用戶體驗。截至2021年3月31日，我們已經完成了22項OTA固件升級，添加了128個新功能。2021年1月，我們發佈了XPILOT 3.0的第一項OTA升級，其中包括應用於高速公路駕駛的NGP，另於2021年6月，我們推出了高級自動泊車功能Valet Parking Assist。

我們自主設計、開發和製造我們的核心車輛系統，包括開發與動力系統和電子電氣架構相關的關鍵技術，以提供卓越和可靠的車輛性能。例如，由於我們在車輛開發過程中的全方位努力，P7已經實現了行業領先的駕駛里程。我們與一家頂級供應商合作開發了P7的電芯，這種電芯能量密度高且高度低。此外，我們集成了先進的能量回收制動系統，該系統與P7的低空氣阻力和三合一的電驅動系統相結合，使P7能夠實現高能效。我們與一家德國工程設計公司合作開發P7的底盤，使我們能夠在性能、駕駛性和操控性方面提供卓越的駕駛體驗。由於我們在智能電動汽車關鍵方面模組化設計上的努力，我們已經戰略性地建立了兩個智能電動汽車平台。這些平台可在較廣範圍內生產製造不同軸距的SUV和轎車，令我們能夠以快速、經濟有效的方式開發新車型。我們已經投入開發全新的智能電動汽車平台。

我們尋求通過擴展我們的線上和實體銷售及服務網絡來不斷擴大我們的客戶範圍。我們採用全渠道銷售模式，將數據驅動的線上營銷策略與實體銷售和服務網絡相結合，並努力確保所有銷售渠道的品牌形象、客戶體驗和價格保持一致。截至2021年3月31日，我們的實體銷售和服務網絡包括178間門店和61個服務中心，覆蓋中國70個城市。我們的絕大多數門店都位於購物中心，因為我們相信這些位置能夠提高我們的品牌知名度，並以經濟有效的方式吸引客戶流量。此外，我們通過多個渠道積極開展線上營銷，以進一步提升品牌知名度和獲取客戶。

概 要

我們通過提供一個龐大、快速增長的充電網絡，尋求為我們的客戶帶來便利的充電和駕駛體驗。我們的客戶可以選擇使用家用充電器、小鵬品牌的超級充電站或第三方充電樁為智能電動汽車充電，其中許多充電樁已與我們的充電網絡相連接。截至2021年3月31日，全國共有172個小鵬品牌超級充電站，覆蓋60個城市。每個小鵬品牌超級充電站平均配備6至7個超級充電樁，其峰值功率輸出為120千瓦。我們將繼續擴大小鵬品牌的超級充電網絡覆蓋範圍，為客戶提供更便利的使用和更好的充電體驗。2020年9月，我們推出免費充電計劃，向符合條件的車主提供小鵬品牌超級充電站及若干第三方充電站的免費充電服務，截至2021年3月31日，該計劃已覆蓋中國140個城市。

我們的生產理念以質量、持續改進、靈活性和高運營效率為中心。我們採取精益生產方式，以不斷優化運營效率和產品質量為目標。我們於2020年5月在廣東肇慶工廠開始生產P7。我們通過與海馬的承包生產合作在其位於河南省鄭州市的工廠生產G3。此安排使我們能夠在開發初期以最少資本支出保持對關鍵製造和採購流程以及產品質量的有效控制。肇慶工廠和海馬工廠的年產能分別高達100,000輛及150,000輛。為進一步擴大產能，我們計劃在廣州和武漢新建智能電動汽車生產基地，預計年產能各可達100,000輛。

我們的總收入從2018年的人民幣9.7百萬元快速增長至2019年的人民幣2,321.2百萬元，並在2020年進一步增長至人民幣5,844.3百萬元。我們的總收入從截至2020年3月31日止三個月的人民幣412.1百萬元大幅增長至截至2021年3月31日止三個月的人民幣2,950.9百萬元（450.4百萬美元）。我們的智能電動汽車交付量從2018年的29輛增加至2019年的12,728輛，並在2020年進一步增加至27,041輛。我們的智能電動汽車交付量從截至2020年3月31日止三個月的2,271輛大幅增長至截至2021年3月31日止三個月的13,340輛。隨著收入的強勁增長，我們的毛利率從2018年的(24.3%)增長至2019年的(24.0%)，並在2020年進一步增長至4.6%，再增長至截至2021年3月31日止三個月的11.2%。

截至2021年3月31日，我們在中國和美國共擁有6,132名員工。截至同一日期，我們39.8%的員工專注於研發，其中62.1%、16.3%和21.5%的員工分別致力於汽車設計與工程、自動駕駛和智能操作系統。

根據IHS Markit，在新能源客車產業中，於2020年，中國有54個汽車整車廠品牌售出1,000輛或以上新能源客車，共佔2020年中國新能源客車市場的市場份額的99.1%。新能源客車銷量排名前五位的整車廠品牌於2020年佔中國的46.4%。根據IHS Markit，於2020年，小鵬在中國新能源客車市場的市場份額為2.0%，而在中國中高端新能源客車市場的市場份額則為4.7%，於兩個市場均非排名前五位的整車廠品牌。

概 要

根據IHS Markit，於2020年，中國有45個汽車整車廠品牌售出1,000輛或以上電動汽車，共佔中國電動汽車市場份額的98.7%。電動汽車銷量排名前五位的整車廠品牌於2020年佔中國的51.4%。根據IHS Markit，於2020年，小鵬在中國電動汽車市場的市場份額為2.8%，排名第12位，而在中國中高端電動汽車市場的市場份額則為6.6%，排名第4位。

我們的優勢

我們相信，以下優勢使我們能夠充分把握快速變化的乘用車市場和中國消費者對智能電動汽車日益增長的需求帶來的機遇：

- **我們是領先的智能電動汽車公司之一，擁有優良記錄及技術領先地位**

根據IHS Markit，我們是2020年中國中高端電動汽車銷量排名前五的暢銷品牌之一，顯示我們在智能電動汽車的成功往績。我們堅持不懈的創新和投資於自動駕駛、智能操作系統以及核心車輛系統等先進技術，其技術上的領先地位已廣獲認可。

- **我們提供差異化的出行體驗**

我們的智能電動汽車具有出色的性能、迷人的設計和極致的駕駛體驗。我們的自主自動駕駛系統，為客戶提供更多的駕駛自由，並提供舒適和安全的出行體驗。根據IHS Markit，我們的專有自動駕駛系統XPILOT 3.0是目前市場上所售汽車中已採用的最先進的自動駕駛科技之一。

- **以雄厚的軟件、數據和硬件技術實現快速創新**

我們設計和開發自己的軟件、數據和核心硬件技術，並將其視為我們的核心競爭力。我們的自主開發的全自動駕駛軟件、我們通過收集現場數據及邊角案例所積累的經驗、我們為汽車推出最新硬件，以及我們頻繁的OTA升級，使我們能夠實現更快的創新速度並提供更好的客戶體驗。

- **軟件和內容商業化以及智能電動汽車業務模式創意的先驅**

我們致力於通過我們自主研發的軟件應用程序和各類內容服務，為客戶提供差異化的智能電動汽車體驗。我們領先智能電動汽車商業模式的創新，是第一家也是唯一一家實現全棧自研自動駕駛軟件商業化的中國汽車公司。我們所提供的軟件和內容包括自研的高級自動駕駛系統XPILOT 3.0，以及作為平台提供內容服務的Xmart OS系統。

概 要

- **可擴展且靈活的智能電動汽車平台，高效開發未來車型**

我們戰略性地建立多個靈活的智能電動汽車平台，以快速、經濟有效的方式開發新車型。通過採用此平台生產法，我們可以在同一平台上使用不同車型的通用組件，以取得規模經濟效益、降低成本和提升效率。我們亦開始開發新的智能電動汽車平台，以應付我們未來不斷擴大的產品組合。

- **智能電動汽車致勝團隊**

我們的管理團隊在科技和汽車行業擁有深厚的專業知識。我們非常重視研發，為客戶帶來差異化的體驗和卓越的產品質量。

我們的戰略

我們採取以下戰略來達成我們的使命：

- **加快技術投資和技術進步**

科技是我們的關鍵競爭力和核心戰略重點。我們將堅持不懈地專注於技術創新，不斷升級自動駕駛、智能操作系統以及核心車輛系統。憑藉我們對研發的持續投資，我們致力於保持於智能電動汽車技術開發和產品創新的領導地位。

- **擴大軟件和內容產品的商業化**

我們希望通過引入更先進的科技和高級功能、提高附加銷售率和增強我們對客戶的價值主張，擴大軟件和內容產品的商業化。我們的目標是進一步提高XPILOT軟件的使用率和附加銷售率，同時繼續改進我們的自動駕駛軟件和硬件技術。此外，我們計劃向客戶提供更多增值服務和內容，從而進一步擴大內容產品的商業化。

- **基於我們的平台化，繼續快速擴大我們的產品組合**

我們計劃利用我們高度靈活的智能電動汽車平台（目前包括David平台和Edward平台），繼續我們快速的產品擴展步伐。我們的平台化將使我們能夠優化產品開發、供應鏈和製造的效率。我們計劃不斷推出新的智能電動汽車車型和升級，以擴大我們的目標市場，並滿足廣大客戶的需求。

概 要

- **投資於打造領先的智能電動汽車品牌**

我們計劃繼續鞏固我們的品牌形象，體現智能、高質量和高性能。我們亦努力推出各種創新和高端產品來提升我們的品牌定位，例如P7鵬翼版的豪華跑車設計。我們尋求通過各種營銷活動提高我們的品牌知名度，包括線上營銷、廣告、促銷和公共展會。

- **擴大我們的銷售、服務和超級充電網絡規模**

我們計劃繼續擴大我們的銷售和服務網絡，以更好地吸引和服務我們的客戶，方法包括在我們認為對智能電動汽車需求旺盛的城市繼續擴展實體店網絡，以及通過與中國主要線上平台的戰略合作來加強我們的線上業務。此外，我們計劃大幅擴大我們的小鵬品牌超級充電站網絡，以覆蓋更廣泛的地點。

- **建立和擴大我們的國際市場**

我們計劃從部分歐洲市場開始，繼續拓展至其他國際市場。我們的目標是建立和提高我們的海外銷售和服務能力，並調整我們軟件系統的使用界面，為海外市場的消費者優化我們的產品和服務。

概 要

主要財務資料概要

選定合併全面虧損表

下表載列我們於所示期間的合併運營業績概要：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月					
	2018年		2019年		2020年		2020年		2021年			
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	美元	%	
	(未經審核)											
	(除百分比外均以千計)											
收入												
汽車銷售.....	4,153	42.8	2,171,231	93.5	5,546,754	94.9	372,151	90.3	2,810,347	428,943	95.2	
服務及其他.....	5,553	57.2	149,988	6.5	297,567	5.1	39,918	9.7	140,579	21,457	4.8	
總收入.....	9,706	100.0	2,321,219	100.0	5,844,321	100.0	412,069	100.0	2,950,926	450,400	100.0	
銷售成本												
汽車銷售.....	(8,220)	(84.7)	(2,733,531)	(117.8)	(5,350,479)	(91.6)	(391,736)	(95.1)	(2,525,808)	(385,514)	(85.6)	
服務及其他.....	(3,847)	(39.6)	(145,829)	(6.3)	(227,853)	(3.9)	(40,206)	(9.8)	(95,277)	(14,542)	(3.2)	
總銷售成本.....	(12,067)	(124.3)	(2,879,360)	(124.0)	(5,578,332)	(95.4)	(431,942)	(104.8)	(2,621,085)	(400,056)	(88.8)	
毛(虧損)溢利.....	(2,361)	(24.3)	(558,141)	(24.0)	265,989	4.6	(19,873)	(4.8)	329,841	50,344	11.2	
經營開支												
研發開支.....	(1,051,219)	(10,830.6)	(2,070,158)	(89.2)	(1,725,906)	(29.5)	(310,782)	(75.4)	(535,114)	(81,674)	(18.1)	
銷售、一般及 行政開支.....	(642,541)	(6,620.0)	(1,164,569)	(50.2)	(2,920,649)	(50.0)	(321,825)	(78.1)	(720,821)	(110,019)	(24.4)	
經營開支總額.....	(1,693,760)	(17,450.6)	(3,234,727)	(139.4)	(4,646,555)	(79.5)	(632,607)	(153.5)	(1,255,935)	(191,693)	(42.6)	
其他收入.....	1,487	15.3	12,294	0.5	86,830	1.5	3,197	0.8	22,161	3,382	0.8	
經營虧損.....	(1,694,634)	(17,459.7)	(3,780,574)	(162.9)	(4,293,736)	(73.5)	(649,283)	(157.6)	(903,933)	(137,967)	(30.6)	
利息收入.....	65,376	673.6	88,843	3.8	133,036	2.3	10,658	2.6	135,102	20,621	4.6	
利息開支.....	(5,822)	(60.0)	(32,017)	(1.4)	(22,451)	(0.4)	(8,278)	(2.0)	(1,142)	(174)	(0.0)	
衍生資產/負債的 公允價值變動												
收益(虧損)...	254,361	2,620.7	27,679	1.2	1,362,025	23.3	(4,968)	(1.2)	(1,808)	(276)	(0.1)	
其他非經營性 (虧損)												
收益淨額.....	(18,104)	(186.5)	4,397	0.2	90,364	1.5	2,110	0.5	(14,780)	(2,256)	(0.5)	
除所得稅開支前 虧損.....	(1,398,823)	(14,411.9)	(3,691,672)	(159.0)	(2,730,762)	(46.7)	(649,761)	(157.7)	(786,561)	(120,052)	(26.7)	
所得稅開支.....	—	—	(1)	(0.0)	(1,223)	(0.0)	—	—	—	—	—	
淨虧損.....	(1,398,823)	(14,411.9)	(3,691,673)	(159.0)	(2,731,985)	(46.7)	(649,761)	(157.7)	(786,561)	(120,052)	(26.7)	

概 要

於2018年、2019年、2020年及截至2020年及2021年3月31日止三個月，我們分別產生淨虧損人民幣1,398.8百萬元、人民幣3,691.7百萬元、人民幣2,732.0百萬元、人民幣649.8百萬元及人民幣786.6百萬元(120.1百萬美元)。

截至2020年3月31日止三個月至截至2021年3月31日止三個月的淨虧損增加，主要是由於(i)我們的研發開支從截至2020年3月31日止三個月的人民幣310.8百萬元增加到截至2021年3月31日止三個月的人民幣535.1百萬元(81.7百萬美元)，以及(ii)我們的銷售、一般及行政開支從截至2020年3月31日止三個月的人民幣321.8百萬元增加到截至2021年3月31日止三個月的人民幣720.8百萬元(110.0百萬美元)，被毛溢利增加部分抵銷。我們於截至2021年3月31日止三個月錄得毛溢利人民幣329.8百萬元(50.3百萬美元)，而於截至2020年3月31日止三個月是毛虧損人民幣19.9百萬元。

2019年至2020年的淨虧損減少主要是由於(i)於2020年，我們由2019年錄得毛虧損人民幣558.1百萬元轉為錄得毛溢利人民幣266.0百萬元，及(ii)於2020年，我們錄得衍生負債的公允價值變動收益人民幣1,362.0百萬元，而於2019年是人民幣27.7百萬元，被銷售、一般及行政開支從2019年的人民幣1,164.6百萬元增加到2020年的人民幣2,920.6百萬元部分抵銷。

2018年至2019年的淨虧損增加，主要是由於(i)我們的毛虧損從2018年的人民幣2.4百萬元增加到2019年的人民幣558.1百萬元，(ii)我們的研發開支從2018年的人民幣1,051.2百萬元增加到2019年的人民幣2,070.2百萬元，以及(iii)我們的銷售、一般及行政開支從2018年的人民幣642.5百萬元增加到2019年的人民幣1,164.6百萬元。

有關更多資料，請參閱本文件「財務資料」及附錄一所載的會計師報告。

概 要

合併財務狀況表概要

下表載列我們於所示日期的財務狀況概要：

	截至12月31日			截至3月31日	
	2018年	2019年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
			(千元)		
流動資產總額	6,109,043	4,960,650	39,679,278	40,647,614	6,204,039
非流動資產總額	1,564,145	4,290,715	5,027,501	6,523,115	995,622
資產總額	7,673,188	9,251,365	44,706,779	47,170,729	7,199,661
流動負債總額	972,986	3,297,691	7,837,263	9,065,875	1,383,724
非流動負債總額	1,905,954	3,090,626	2,439,707	4,270,238	651,766
負債總額	2,878,940	6,388,317	10,276,970	13,336,113	2,035,490
流動資產淨額	5,136,057	1,662,959	31,842,015	31,581,739	4,820,315
資產淨額	4,794,248	2,863,048	34,429,809	33,834,616	5,164,171
夾層股權總額	6,979,473	9,693,478	—	—	—
股東(虧絀)權益總額	(2,185,225)	(6,830,430)	34,429,809	33,834,616	5,164,171

截至2021年3月31日，我們的流動資產淨額為人民幣31,581.7百萬元(4,820.3百萬美元)，而截至2020年12月31日的流動資產淨額為人民幣31,842.0百萬元，維持相對穩定。我們的流動資產淨額由截至2019年12月31日的人民幣1,663.0百萬元大幅增加至截至2020年12月31日的人民幣31,842.0百萬元，主要是由於我們於2020年美國首次公開發售及後續發售導致我們的現金及現金等價物增加所致。我們的流動資產淨額由截至2018年12月31日的人民幣5,136.1百萬元大幅減少至截至2019年12月31日的人民幣1,663.0百萬元，主要是由於短期投資減少以及與建設肇慶工廠及我們的研發項目有關的應計費用及其他負債增加所致。有關各個運營資金項目重大變動的詳細討論，請參閱「財務資料—運營資金」。

截至2021年3月31日，我們的股東權益總額為人民幣33,834.6百萬元(5,164.2百萬美元)，而截至2020年12月31日的股東權益總額為人民幣34,429.8百萬元，維持相對穩定。截至2020年12月31日，我們錄得股東權益總額人民幣34,429.8百萬元，而我們於截至2019年12月31日錄得股東虧絀總額人民幣6,830.4百萬元，主要是由於我們於2020年美國首次公開發售及後續發售所產生的實收資本有所增加所致。我們的股東虧絀總額由截至2018年12月31日的人民幣2,185.2百萬元增加至截至2019年12月31日的人民幣6,830.4百萬元，主要是由於2019年產生淨虧損人民幣3,691.7百萬元所致。

概 要

選定合併現金流量數據

下表載列我們於所示期間的現金流量概要：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月		
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
				(未經審核)		
	(千元)					
合併現金流量數據摘要：						
經營資產及負債變動前的經營現金流量，						
扣除業務收購	(1,552,727)	(3,355,879)	(2,597,017)	(558,116)	(426,551)	(65,104)
經營資產及負債變動，扣除業務收購 ...	(2,989)	(189,976)	2,494,676	(128,018)	(92,044)	(14,049)
已付利息	(16,999)	(16,909)	(37,411)	(7,912)	(51,112)	(7,801)
已付所得稅	—	(1)	(14)	—	(1,209)	(185)
經營活動使用的現金淨額	(1,572,715)	(3,562,765)	(139,766)	(694,046)	(570,916)	(87,138)
投資活動(使用)提供的現金淨額	(3,630,324)	740,296	(4,406,161)	(94,759)	341,680	52,151
融資活動提供的現金淨額	6,734,200	3,593,562	34,329,793	791,626	1,445,678	220,653
年/期初現金、現金等價物及受限制現金	115,146	1,631,525	2,407,743	2,407,743	31,541,533	4,814,178
年/期終現金、現金等價物及受限制現金	1,631,525	2,407,743	31,541,533	2,401,688	32,840,336	5,012,415

於往績記錄期間，我們於經營活動使用的現金淨額由2018年的人民幣1,572.7百萬元大幅增加至2019年的人民幣3,562.8百萬元，並由2019年的人民幣3,562.8百萬元大幅減少至2020年的人民幣139.8百萬元。我們預期將通過以下方法優化我們的經營現金流出淨額狀況：(i)產品組合多元化，從而提高長遠平均售價及規模經濟效應；(ii)根據IHS Markit報告，電池價格預期於未來三年將以近10%的年複合變化率進一步下降；(iii)我們的交付量增加，導致製造效率提高及規模經濟效應，以及與供應商的議價能力加強；及(iv)隨着軟件開始商業化及智能電動汽車累計交付量增加，來自軟件的收入貢獻增加。此外，於往績記錄期間，我們為開發新車型及提升我們的品牌知名度已產生重大經營開支，包括研發開支及銷售、一般及行政開支。在中短期內，我們將繼續投資於技術開發、品牌推廣及營銷活動以吸引客戶，而我們的現金流可能波動。隨着我們的規模擴大及品牌知名度提高，經營開支預期不會與我們的收入按比例增加，而經營開支佔收入的百分比預期將減少，從而將進一步改善我們的經營現金流出淨額狀況。

概 要

美國公認會計原則與國際財務報告準則的對賬

合併財務報表乃根據美國公認會計原則編製，在若干方面有別於國際財務報告準則。主要對賬項目包括優先股的分類及計量、發行成本、虧損合約、經營租賃及以股份為基礎的薪酬。下表載列根據美國公認會計原則及國際財務報告準則編製的重大差異的影響：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月		
	2018年	2019年	2020年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(未經審核)					
	(以千計)					
合併全面虧損表中本公司應佔						
淨虧損的對賬						
合併全面虧損表中根據美國公認會計原則呈報的本公司應佔						
淨虧損.....	(1,398,823)	(3,691,673)	(2,731,985)	(649,761)	(786,561)	(120,053)
國際財務報告準則調整：						
優先股的分類及計量.....	(839,653)	70,069	(25,697,267)	(1,365,825)	—	—
發行成本.....	—	—	(26,664)	—	—	—
虧損合約.....	—	(67,866)	10,802	2,827	3,823	584
經營租賃.....	(5,740)	(8,687)	(6,166)	(1,946)	(2,024)	(309)
以股份為基礎的薪酬.....	—	—	(5,851)	—	(27,925)	(4,262)
合併全面虧損表中根據國際財務報告準則呈報的本公司應佔淨虧損...	<u>(2,244,216)</u>	<u>(3,698,157)</u>	<u>(28,457,131)</u>	<u>(2,014,705)</u>	<u>(812,687)</u>	<u>(124,040)</u>

	截至12月31日			截至3月31日	
	2018年	2019年	2020年	2021年	
	人民幣	人民幣	人民幣	人民幣	美元
	(以千計)				
合併資產負債表中股東(虧絀)					
權益總額的對賬					
根據美國公認會計原則呈報的股東					
(虧絀)權益總額.....	(2,185,225)	(6,830,430)	34,429,809	33,834,616	5,164,171
國際財務報告準則調整：					
優先股的分類及計量.....	(158,262)	693,111	—	—	—
虧損合約.....	—	(67,866)	(57,064)	(53,241)	(8,126)
經營租賃.....	(5,740)	(14,427)	(20,593)	(22,617)	(3,452)
根據國際財務報告準則呈報的股東					
(虧絀)權益總額.....	<u>(2,349,227)</u>	<u>(6,219,612)</u>	<u>34,352,152</u>	<u>33,758,758</u>	<u>5,152,593</u>

有關美國公認會計原則與國際財務報告準則在主要對賬項目上的主要差異的討論，請參閱「財務資料—美國公認會計原則與國際財務報告準則的對賬」。

概 要

創新型公司

我們是一家創新型公司，創新為我們的核心重點。我們的主要特色技術，即(a)自動駕駛技術、(b) OTA固件更新功能及(c)核心車輛系統實現的長續航里程，使我們為客戶帶來與眾不同的智能出行體驗，加快了智能電動汽車的應用，因而直接促成了我們的成功。憑藉持續的技術創新，我們的業務在快速增長的智能電動汽車市場實現了高增長。

我們是一家技術驅動型公司，已投入大量資金發展我們的自主研發技術，以推動快速增長，並帶來差異化的產品及服務，推動智能電動汽車轉型。於2018年、2019年、2020年及截至2021年3月31日止三個月，我們的研發開支分別為人民幣1,051.2百萬元、人民幣2,070.2百萬元、人民幣1,725.9百萬元及人民幣535.1百萬元(81.7百萬美元)。於2019年、2020年及截至2021年3月31日止三個月，上述開支分別佔總收入89.2%、29.5%及18.1%。研發人員在所有員工中的高佔比也證明了研發是我們業務活動的關鍵部份。截至2021年3月31日，2,442名(或39.8%)員工在我們的研發部門工作，其中62.1%、16.3%和21.5%分別致力於汽車設計與工程、自動駕駛和智能操作系統。

有關我們的特色技術及業務創新詳情，請參閱「業務」一節項下「產品」及「我們的科技」分節。

組織章程細則

由於我們尋求以不同投票權架構[編纂]，我們須遵守：(a)上市規則第8A章(不同投票權)的若干股東保障措施及管治保障，包括上市規則第8A.44條，規定不同投票權架構必須將上市規則第8A章的若干規則納入我們的細則內，以賦予該等規則效力；及(b)上市規則附錄三及附錄十三B部所載組織章程細則或同類文件的規定。我們的細則目前並不符合若干上市規則細則規定，我們承諾將在[編纂]後六個月內召開的股東特別大會上提呈決議案，修訂我們的細則以符合該等規定。

此外，我們將於同一股東特別大會上，尋求股東批准修訂我們的細則，以(a)將(並非類別股東大會的)股東大會的法定人數由本公司細則第58(a)條現時規定佔所有親身或委派代表出席的普通股的合計投票權不少於三分之一(1/3)降低至本公司股本中投票權(基於一股一票計算)的10%，(b)董事倘根據本公司細則第57條延期召開任何股東大會，須指明延期召開大會的具體日期、時間及地點，(c)允許任何股東(其於本公司的股權合共佔本公司已發行及在外流通的A類普通股總數不少於10%)有權在本公司任何股東大會上提名一名人士參選或重選為董事(「股東董事提名權」)，(d)如於任何時間，本公司的股本分為不同類別的股份，

概 要

就更更改任何類別股份所附帶的權利而言，如董事認為上述全部類別應該按審議中的方案以相同方法進行，則刪除將全部類別或任何兩個或以上類別當作組成單一類別處理的董事酌情權（「類別權利更改酌情權刪除規定」），(e)規定董事根據本公司細則第3(b)條將予行使的任何權力（包括但不限於授權將股份分為任何數目的類別，以及發行具優先或其他權利的股份及多系列優先股的權力）將須受細則、遵守上市規則及公司收購及合併守則，以及下列條件所規限：(x)不會開設投票權優於A類普通股的新股份類別及(y)不同類別之間相關權利的任何變動不會導致開設投票權優於A類普通股的新股份類別（「凌駕合規規定」），及(f)說明(i)本公司、其股東、董事及高級管理人員同意接受開曼群島及香港法院的司法管轄區（而不是其他司法管轄區）聆訊、解決及／或裁定因細則或與細則有關而產生的任何爭議、糾紛或申索，而不受其他司法管轄權管轄，及(ii)倘美國法院承擔司法管轄權審理依據《美國證券法》或《美國證券交易法》的條文的任何法律程序、訴訟、申索或投訴，則美國聯邦法院擁有專屬司法管轄權審理、解決及／或裁定該等法律程序、訴訟、申索或投訴（惟不包括州法院）（「訴訟地選擇說明」）。

另外，為於大綱及細則反映淘寶中國於[編纂]後悉數轉換C類普通股，並遵守上市規則的規定，本公司將於同一股東特別大會上向股東建議刪除：(i)C類普通股的股權架構及與C類普通股有關的條文，及(ii)淘寶中國的董事委任及罷免權。

除此之外，除若干指定例外情況外，我們承諾於正式修訂細則前全面遵守上市規則第8A章以及附錄三及十三的規定、股東大會延期規定、阿里巴巴董事委任及罷免權規定、股東董事提名權、類別權利更改酌情權刪除規定，以及凌駕合規規定，致使緊隨[編纂]後，我們將受限並將全面遵守該等規定，猶如該等規定已於[編纂]後全面納入我們的現有細則。我們亦承諾於[編纂]後及正式修訂我們的細則之前遵守C類股份刪除規定，不發行任何新C類普通股，以及訴訟地選擇說明（就本公司及其董事而言），同意就審理、解決及／或裁定任何爭議、糾紛或申索（不論其是否因細則或其他原因引起）接受香港法院的司法管轄權管轄。進一步詳情請參閱「豁免嚴格遵守上市規則—有關本公司組織章程細則的豁免」。

股東週年大會

誠如「豁免嚴格遵守上市規則—有關本公司組織章程細則的豁免」所進一步討論，本公司將在[編纂]後六個月內召開的股東特別大會上，就未符合的上市規則細則規定（包括上市規則附錄十三B部第3(3)段的規定，規定組織章程細則須規定每年召開一次股東週年大會）

概 要

納入其大綱及細則尋求股東批准。為避免歧義，雖然有前述規定，但基於以下理由，本公司不會在2021年舉行股東週年大會：

- 預期本公司於[編纂]在聯交所[編纂]，而截至2020年12月31日止年度的經審核財務資料及其他財務披露已於本文件披露。因此，參與[編纂]的股東可在作出投資決定前審閱及考慮本公司截至2020年12月31日止財政年度的財務狀況，且不會因本公司未於2021年舉行股東週年大會以向股東提交本公司截至2020年12月31日止財政年度的年度財務報表，供股東討論財務業績，而對股東造成不公平的損害。
- 自在紐交所上市以來，本公司過往未曾舉行股東週年大會，在美國及香港[編纂]的公司舉行股東週年大會的程序繁瑣，需要各方(其中包括但不限於本公司的美國存託銀行、[編纂]及[編纂])就美國及香港股東舉行股東週年大會所涉及的後勤事宜進行全球協調。

具體而言，由於本公司的美國存託股在紐交所交易，本公司注意到，除其細則規定的通知期外，舉行任何股東大會所需的籌備時間在實際上可能需要約八個星期。除向A類普通股擁有人發出通知及收集投票結果等一般程序外，本公司(在其存管銀行的協助下)將須(其中包括)(i)根據為本公司股東編製的會議材料為美國存託股持有人編製會議材料；(ii)向相關美國存託股持有人分派投票材料；及(iii)在建議股東大會日期前收集美國存託股持有人的投票指示，方可就提交予股東批准的事項舉行股東大會。此為耗時長久的過程，對過往從未進行該等程序的公司尤其費時。

由於自在紐交所上市以來，本公司過往未曾舉行股東週年大會，更遑論為美國及香港股東舉行股東週年大會，經考慮潛在後勤及技術困難後，籌備本公司[編纂]後首次股東週年大會的程序可能需要約三個月。

- 就本公司為其細則申請豁免而言，本公司承諾(其中包括)將在[編纂]後六個月內召開的股東特別大會上，就未符合的細則規定納入其大綱及細則尋求股東批准。如在召開該股東特別大會的同時，於2021年舉行股東週年大會，將分散本公司的資源及管理層對籌備該股東特別大會的注意力。

概 要

我們的股權及公司架構

我們的控股股東

緊隨[編纂]後，何小鵬先生將擁有及控制Simplicity Holding及Respect Holding（均由何小鵬先生全資擁有）持有的[編纂]股B類普通股的權益。

不考慮(i)[編纂]獲行使後配發及[編纂]的任何A類普通股；及(ii)根據2019年股權激勵計劃發行的任何A類普通股（包括因已授出的獎勵獲行使或歸屬而發行者），並考慮到(i)何濤先生實益持有的所有B類普通股將於[編纂]後以一股換一股基準轉換為A類普通股及(ii)淘寶中國持有的所有C類普通股將於[編纂]後以一股換一股基準轉換為A類普通股，何小鵬先生在[編纂]完成後將擁有我們的已發行及在外流通股本約[編纂]權益，且在[編纂]完成後將有權行使本公司約[編纂]的投票權（但與保留事項相關的決議案除外，在此情況下，每股股份享有一票投票權）。因此，何小鵬先生、Simplicity Holding及Respect Holding將於[編纂]後共同構成本公司的控股股東。有關B類普通股附帶的不同投票權詳情，請參閱「股本 — 不同投票權架構」。更多詳情請參閱「主要股東」及「與控股股東的關係」。

不同投票權架構及不同投票權受益人

本公司已採納不同投票權架構。根據該架構，截至本文件日期，本公司股本包括A類普通股、B類普通股及C類普通股。誠如「股本 — 法定及已發行股本」一段所述，於[編纂]完成後，淘寶中國所持有的所有C類普通股將以一股換一股基準轉換為A類普通股及何濤先生實益持有的所有B類普通股將以一股換一股基準轉換為A類普通股，而在[編纂]後，本公司的法定股本將只包括A類普通股及B類普通股。就需要股東投票的所有事項而言，每股A類普通股賦予其持有人行使一票的權利，而每股B類普通股則賦予持有人行使十票的權利，但須遵守上市規則第8A.24條若干保留事項應按每股一票投票表決的規定。更多詳情請參閱「股本 — 不同投票權架構」。

緊隨[編纂]完成後，不同投票權受益人將為何小鵬先生（「何小鵬先生」，我們的聯合創始人、董事長、執行董事兼首席執行官）及夏珩先生（我們的聯合創始人、執行董事兼總裁）。

不考慮(i)[編纂]獲行使後配發及[編纂]的任何A類普通股；及(ii)根據2019年股權激勵計劃

概 要

發行的任何A類普通股(包括因已授出的獎勵獲行使或歸屬而發行者)，並考慮到淘寶中國持有的所有C類普通股及何濤先生持有的所有B類普通股將於[編纂]後轉換為A類普通股：

- 何小鵬先生將擁有及控制Simplicity Holding及Respect Holding(均由何小鵬先生全資擁有)持有的[編纂]股B類普通股的權益，佔我們的已發行及在外流通股本總額約[編纂]%、就與保留事項相關的股東決議案的本公司投票權約[編纂]及就保留事項以外事項的本公司投票權約[編纂]。
- 夏珩先生將透過Efficiency Investment Limited擁有及控制[編纂]股A類普通股及[編纂]股B類普通股的權益，佔我們的已發行股本總額約[編纂]、就與保留事項相關的股東決議案的本公司投票權約[編纂]及就保留事項以外事項的本公司投票權約[編纂]。

假設(i)[編纂]獲悉數行使，而我們須發行最多[編纂]股新A類普通股及(ii)並無根據2019年股權激勵計劃發行其他股份，並考慮到淘寶中國持有的所有C類普通股及何濤先生持有的所有B類普通股將於[編纂]後轉換為A類普通股：

- 何小鵬先生將擁有及控制Simplicity Holding及Respect Holding(均由何小鵬先生全資擁有)持有的[編纂]股B類普通股的權益，佔我們的已發行及在外流通股本總額約[編纂]、就與保留事項相關的股東決議案的本公司投票權約[編纂]及就保留事項以外事項的本公司投票權約[編纂]。
- 夏珩先生將透過Efficiency Investment Limited擁有及控制[編纂]股A類普通股及[編纂]股B類普通股的權益，佔我們的已發行股本總額約[編纂]、就與保留事項相關的股東決議案的本公司投票權約[編纂]及就保留事項以外事項的本公司投票權約[編纂]。

因此，緊隨[編纂]完成後，何小鵬先生、Simplicity Holding及Respect Holding於[編纂]後將共同構成本公司的控股股東。進一步詳情請參閱「股本 — 不同投票權架構」及「與控股股東的關係」。

本公司採納不同投票權架構，儘管不同投票權受益人並不擁有本公司股本的大部分經濟利益，但不同投票權受益人可對本公司行使投票控制權。控制本公司的不同投票權受益人目光長遠，實施長期策略，其遠見及領導能使本公司持續受益。

概 要

本公司由我們的三位創始人(包括何小鵬先生及夏珩先生)成立，何小鵬先生及夏珩先生擁有共同的信念及抱負，希望改變客戶服務長期不足的傳統汽車行業，並通過技術及數據推動智能電動汽車的發展。為達成這共同目標，何小鵬先生及夏珩先生利用其專業背景、在汽車及技術行業的經驗以及專業技能，設計獨特的戰略促進關鍵軟件及硬件的自主開發，以實現本公司的軟件創新迭代，並與其他員工一起執行有關計劃。

何小鵬先生獲得計算機科學學士學位，其後聯合創立UC優視公司(於2014年被阿里巴巴收購)。此後，何小鵬先生於阿里巴巴集團擔任多個職位，包括阿里巴巴移動事業群總裁、阿里遊戲董事長及土豆網總裁。因此，何小鵬先生於技術行業擁有逾10年經驗。夏珩先生獲得清華大學汽車工程學士學位及機械工程碩士學位。聯合創立本公司前，夏珩先生於2008年至2014年任職廣汽研究院。因此，夏珩先生於汽車行業擁有逾9年經驗。因此，何小鵬先生及夏珩先生均於技術或汽車行業擁有豐富經驗。有關何小鵬先生及夏珩先生的履歷詳情，請參閱本文件「董事及高級管理層」一節。

自2015年本集團成立以來，何小鵬先生及夏珩先生通過致力於研究及開發，實現技術進步及建設自建生產基地以控制及管理生產流程，帶領本集團實現有機增長。因此，我們達成了多項業務里程碑。

何小鵬先生及夏珩先生均在本公司擔任並預期將繼續積極擔任行政職務。何小鵬先生自2017年8月起擔任本集團董事長及首席執行官。夏珩先生自2015年1月起擔任本集團董事兼總裁。根據上市規則第8A.11條的規定，何小鵬先生及夏珩先生於[編纂]後也將繼續擔任董事。

有意[編纂]務請留意[編纂]不同投票權架構公司的潛在風險，特別是不同投票權受益人的利益未必總與我們股東的整體利益一致，而不論其他股東如何投票，不同投票權受益人將對本公司事務及股東決議案的結果有重大影響。有意[編纂]務請經過審慎周詳的考慮後方決定是否[編纂]本公司。有關本公司所採納不同投票權架構的風險的進一步詳情，請參閱「風險因素—與我們的公司架構有關的風險」一節。

我們的可變利益實體架構

由於中國法律對於中國提供增值電信服務的公司設有外資持股限制，我們與我們的併表可變利益實體及其各自的股東訂立了一系列合約安排(詳情請參閱「歷史及公司架構—合

概 要

約安排」)，讓我們可行使對我們併表可變利益實體的實際控制權、獲取我們併表可變利益實體的絕大部分經濟利益，及在中國法律允許的情況及範圍下，有獨家購買權購買我們併表可變利益實體的全部或部分股權、全部或部分資產或注入註冊資本。

何小鵬先生、淘寶中國和本公司的協議

就[編纂]而言，於2021年6月22日，淘寶中國、何小鵬先生（「何小鵬先生」）及本公司訂立協議（「相關協議」），據此，淘寶中國向本公司及何小鵬先生承諾，就淘寶中國於截至相關協議日期持有的本公司股份而言（為避免歧義，包括作為[編纂]的一部分由淘寶中國持有的所有C類普通股轉換而來的A類普通股）（「協議日期淘寶股權」）：

1. 於本公司聆訊後資料集（定義見上市規則）刊發日期前一天，向本公司發出書面換股通知，並於[編纂]生效或之前在其規限下完成將所有阿里巴巴C類普通股按一股換一股基準轉換為A類普通股；
2. [編纂]生效後，將不會行使董事委任及罷免權；及
3. [編纂]生效後，出席本公司可能召開的任何類別股東大會及任何股東大會（不論親身或委派代表出席），以行使協議日期淘寶股權附帶的所有投票權，在本公司有關大會上投票贊成就批准有關修訂納入未符合的細則規定（定義見「豁免嚴格遵守上市規則—有關本公司組織章程細則的豁免」一節）的組織章程大綱及細則的任何決議案。

根據相關協議，何小鵬先生向淘寶中國承諾，就何小鵬先生於截至相關協議日期持有的本公司股份而言：

1. 如在[編纂]生效後任何時間，香港聯交所及證監會對上市規則或對上市規則的詮釋作出任何更改，致使淘寶中國可在上市規則的允許下成為C類不同投票權的受益人，則何小鵬先生將應淘寶中國的要求，以其作為本公司直接及／或間接股東及／或本公司股份實益持有人的身份，盡一切合理努力協助淘寶中國，並促使本公司盡一切合理努力協助淘寶中國，以恢復其在[編纂]前享有的C類不同投票權，前提是本承諾將於恢復有關權利後失效；
2. 如在[編纂]生效後任何時間，淘寶中國自身或連同本公司任何其他股東根據組織章程大綱及細則提名候選人於本公司任何股東大會上選舉或重選為董事（「阿里巴

概 要

巴候選人」)，則何小鵬先生將以其作為本公司股東的身份，在適用法律及法規以及組織章程大綱及細則允許的範圍下，投票（及／或促使其所控制的投票權投票）贊成在本公司有關股東大會上提呈有關委任該阿里巴巴候選人為董事的任何決議案，前提是：

- a. 阿里巴巴候選人符合適用法律及法規以及組織章程大綱及細則下的本公司董事的資格及經驗要求；
 - b. 緊接有關股東大會結束後，並無其他董事為阿里巴巴候選人或淘寶中國在上市前提名或任命的董事；及
 - c. 如阿里巴巴集團控股有限公司的所有聯屬公司於本公司的總持股量少於本公司已發行股份總數的5%，本承諾將失效；及
3. 在[編纂]生效日期後，其將盡一切合理努力促使組織章程大綱及細則根據「豁免嚴格遵守上市規則 — 有關本公司組織章程細則的豁免」所述的時間表作出修訂，以反映於本公司的股權合共至少佔本公司已發行及在外流通的A類普通股總數的10%的任何股東，將有權提名一名人士於本公司任何股東大會上選舉或重選為董事。

為避免歧義，只要何小鵬先生仍為本公司董事，則何小鵬先生以其作為董事的身份作出的任何行動或決策，首須遵守適用法律及法規以及組織章程大綱及細則項下的受信責任。另外，何小鵬先生向淘寶中國所作出上文所述承諾的達成，須遵守現行上市規則。本公司將於[編纂]後，就訂約方遵守相關協議事宜在其年報內提供最新資料。

僅協議日期淘寶股權須受淘寶中國向本公司及何小鵬先生作出的上述承諾所規限。淘寶中國在相關協議日期後收購的任何本公司股份（為避免歧義，於相關協議日期由淘寶中國持有的所有C類普通股轉換而來的A類普通股不應被視為淘寶中國在相關協議日期後收購的本公司股份）不受該等承諾所規限。

僅何小鵬先生於截至相關協議日期持有的本公司股份須受何小鵬先生向淘寶中國作出的上述承諾所規限。何小鵬先生在相關協議日期後收購的任何本公司股份不受該等承諾所規限。

概 要

風險因素

我們的運營涉及若干風險，當中大多非我們所能控制並可能影響閣下投資我們的決定及／或閣下的投資價值。風險因素詳情請參閱「風險因素」，務請閣下於投資我們股份前詳盡閱讀有關風險因素。我們面對的部分主要風險包括：

- 我們的經營歷史有限，且作為行業新加入者面臨重大挑戰。
- 隨著我們繼續增長，我們可能無法有效管理增長，進而可能對我們的品牌及財務表現造成不利影響。
- 我們的研發工作可能無法產生預期成果。
- 倘我們的智能電動汽車（包括軟件系統）未能提供良好的出行體驗並符合客戶期望，我們的業務、經營業績及聲譽將受到重大不利影響。
- 我們面臨與自動駕駛技術有關的風險。
- 我們最近才開始產生收入且仍在產生虧損和負經營現金流，而此等情形將有可能於日後持續。
- 我們的業務計劃需要大量資金。如果我們不能取得所需外部融資以延續業務，我們或會被迫削減或終止我們的運營。此外，我們日後的資金需求可能需要我們出售額外的股本或債務證券，這可能會攤薄我們股東的股權或引入可能限制我們的運營或支付股息的能力的契約。

競爭

中國乘用車市場龐大，競爭亦激烈，範圍廣泛的本地及外國整車廠均有出售各種採用不同動力系統的汽車。近年來，與內燃機汽車相反，新能源客車市場份額持續增長，主要因為政府規管及業界環境及排氣標準日漸嚴厲、電動汽車成本持續下降、消費者需求和行動的變化，以及其他因素所致。新能源客車市場當中，因應不同動力系統和技術，市場可細分為電動汽車、PHEV（包括EREV）和FCEV，分別佔2020年中國新能源客車總銷量的78.9%、21.1%及少於0.1%。根據IHS Markit，於2020年，中國有54個汽車整車廠品牌售出1,000輛或以上新能源客車，共佔2020年中國新能源客車市場的市場份額的99.1%。

我們面對傳統整車廠及其他新興純電動汽車公司的激烈競爭。我們在某些方面亦面對其他類型新能源客車以及內燃機汽車的競爭。我們的戰略重點在中國乘用車市場的中高端

概 要

市場。我們直接與其他純電動汽車公司競爭，尤其是瞄準中高端市場的公司。我們的智能電動汽車也在中高端市場上與由傳統整車廠提供的智能電動汽車競爭。在較低程度上，我們的智能電動汽車可能間接與使用其他推進系統的汽車（如PHEV和內燃機）競爭。此外，傳統整車廠擁有強大的品牌認知度、雄厚的財務資源、精良的工程實力和成熟的銷售渠道，並已經開始將重點轉向電動汽車市場，因此競爭預計將更加激烈。

與傳統整車廠和其他一些初創電動汽車公司不同，我們採取創新技術方針，以我們的自研軟件、數據和核心硬件技術進行設計和開發，而不是依賴第三方供應商。此方針使我們加快創新、將快速軟件迭代與硬件無縫結合，以及具有獨一無二的能力，量身定制我們的汽車軟件，以適應中國消費者日新月異的需求和具中國特色的路面狀況。我們以領先的軟件、數據和硬件技術為核心，在自動駕駛、智慧連網和核心汽車系統等方面繼續創新，並提供與別不同的產品和消費者體驗，使我們在競爭環境中帶來優勢。

[編纂]用途

在扣除我們就[編纂]應付的[編纂]佣金、費用及估計[編纂]後，根據[編纂]及[編纂]的指示性[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算，並假設[編纂]未獲行使的情況下，我們估計將從[編纂]中獲得[編纂]淨額約[編纂]百萬港元。

為符合我們的策略，我們擬按下文所載用途及金額動用[編纂][編纂]：

- [編纂]中約[編纂]（約[編纂]百萬港元）預期將用於拓展我們的產品組合及開發更先進的技術。
- [編纂]中約[編纂]（約[編纂]百萬港元）預期將用於通過提升我們的品牌認知度，借助全渠道營銷策略獲取客戶，以及在國內及國際上增加銷售及服務接觸點，來加速我們的業務擴張。
- [編纂]中約[編纂]（約[編纂]百萬港元）預期將用於提升生產能力，包括擴大產能、升級生產設施和開發生產技術。
- [編纂]中約[編纂]（約[編纂]百萬港元）預期將用於一般公司用途，包括用作運營資金。

更多詳情請參閱「未來計劃及[編纂]用途」。

概 要

[編纂]

本公司的美國存託股目前在紐交所上市交易，並計劃一併進行本公司A類普通股於聯交所的[編纂]。我們已向上市委員會申請批准已發行及(i)根據[編纂](包括[編纂])而可予發行及(ii)根據2019年股權激勵計劃已經或可能授出的任何獎勵獲行使時可予發行的A類普通股，以及於上市時將由C類普通股轉換而來及／或可由B類普通股轉換而來的A類普通股之[編纂]。

部分豁免及免除

為期較短的營業記錄

本公司正根據上市規則第8.05(3)條採用市值／收益測試申請[編纂]。由於本公司分別於2018年11月及12月開始批量生產及交付G3，故根據上市規則第8.05(3)條，其未能符合有關至少三個財政年度的營業記錄規定。儘管如此，本公司已遵守上市規則第8.05A(1)及(2)條。因此，本公司已向聯交所申請(並已獲批准)豁免嚴格遵守上市規則第8.05(3)條項下有關至少三個財政年度的營業記錄規定。更多詳情請參閱「豁免嚴格遵守上市規則 — 為期較短的營業記錄」。

本公司的組織章程細則

上市規則附錄三及附錄十三B部規定，組織章程細則或同類文件必須符合該等附錄所載的規定。此外，上市規則第8A.44條規定，具有不同投票權架構(如本公司)的發行人須將上市規則第8A章的若干規定納入其組織章程細則或同類文件內，以賦予該等規定效力。由於本公司在紐交所上市，本公司採納的組織章程大綱及細則與在紐交所上市的相類似外國發行人普遍採納的組織章程大綱及細則一致。因此，本公司的組織章程大綱及細則並不符合上述上市規則項下的部分規定。本公司已就此向聯交所申請(並已獲批准)豁免嚴格遵守上市規則的相關規定。更多詳情請參閱「豁免嚴格遵守上市規則 — 有關本公司組織章程細則的豁免」。

[編纂]

概 要

[編纂]

股息政策

任何支付股息的決定將由我們的董事會酌情決定。此外，我們的股東可通過普通決議案宣派股息，但股息概不得超過我們的董事會建議的金額。即使我們決定派付股息，其形式、頻率及金額可能取決於一系列因素，包括我們未來的運營及盈利、資本要求及盈餘、一般財務狀況、合約限制以及董事會認為相關的其他因素。

自註冊成立以來，我們並未進行就股份宣派或支付任何股息。我們目前並無任何計劃於不久將來就我們的股份或美國存託股宣派或支付任何股息。我們計劃保留大部分(若非全部)可用資金及任何日後盈利，以經營及擴大我們的業務。請參閱「財務資料 — 股息政策」。

上市開支

假設[編纂]未獲行使，並根據[編纂]及[編纂]的指示[編纂]每股[編纂][編纂]港元計算，我們與[編纂]有關的上市開支估計約為人民幣[編纂]百萬元，佔[編纂][編纂]總額的[編纂]。該等上市開支主要包括因相關人士就[編纂]及[編纂]提供的服務已付及應付專業人士的專業費及應付[編纂]佣金。

截至2021年3月31日，約人民幣[編纂]百萬元已從合併全面虧損表扣除。我們估計，在[編纂]完成後，額外上市開支約人民幣[編纂]百萬元將從合併全面虧損表扣除，及人民幣[編纂]百萬元將從權益扣除。

無重大不利變動

在進行董事認為適當的充分盡職調查工作並經適當審慎考慮後，我們的董事確認，自2021年3月31日(即本文件附錄一所載會計師報告所報告期間的結束日期)起，直至本文件日期，我們的財務或交易狀況或前景概無發生任何重大不利變動。

概 要

COVID-19疫情的影響

一般事項

於2020年1月，COVID-19（一種冠狀病毒）開始出現。自此，COVID-19疫情對中國及世界經濟造成重大影響。於2020年初，中國政府對國內旅遊實施嚴格限制，並關停若干業務，而中國以外的政府已停止或大幅削減人員、貨品及服務進出中國的流動。雖然我們已恢復正常的業務經營，但受中國COVID-19疫情爆發影響，我們的經營因政府實施的停工停產措施而受到若干中斷影響。於2020年第一季度的若干時段內，我們的大量寫字樓和門店以及我們的製造設施均處於關閉狀態。因此，我們的智能電動汽車交付量由2019年第四季度的3,218輛減少至2020年第一季度的2,271輛。具體而言，我們分別於2020年1月、2月及3月交付了1,055輛、161輛及1,055輛智能電動汽車，較我們在COVID-19爆發前的預計為低。2020年2月的交付數量劇減主要由於COVID-19在中國爆發的重大影響及農曆新年假期的季節性影響。此外，COVID-19疫情已經並可能影響若干暫停生產供應商的未來零部件交付。例如，受2020年初COVID-19疫情爆發影響，我們的部分供應商無法向我們交付足夠的零部件。自2020年4月中起，這些供應商已恢復正常交付零部件。目前，我們無法準確預測COVID-19疫情對我們業務造成的影響，這將取決於病毒最終的地理傳播、疫情持續時間以及政府部門實施的相應旅行限制及業務關停等因素。亦請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — COVID-19疫情已經並可能繼續對我們的經營業績產生不利影響。」及「財務資料 — COVID-19對我們經營的影響。」。

資金流動性狀況

在最壞情況下，我們的運營及業務受COVID-19疫情的不利影響，即：

- 汽車交付量停滯，而展望未來，我們每季度只能銷售2,271輛智能電動汽車，與因COVID-19疫情對我們業務經營造成重大不利影響的2020年第一季度交付量相同；
- 我們的智能電動汽車的平均售價並無任何增加，並與2020年第一季度的平均售價維持相同水平；
- 我們不再從服務及其他方面賺得任何收入；
- 一般及行政開支與2020年產生的金額相同，惟以股份為基礎的薪酬除外；
- 銷售及營銷開支大致與2020年產生的金額相同，惟與銷售量有關的特許經營店開支除外；

概 要

- 研發開支與2020年產生的金額相同，惟以股份為基礎的薪酬除外；
- 鑑於汽車交付量有限，我們將暫緩建設廣州工廠；及
- 資本開支與2020年產生的金額相同；

並經計及；

- 我們可動用的財務資源，包括現金及現金等價物、短期存款、短期投資及作運營資金及其他一般公司用途的[編纂]估計[編纂]；及
- 對貿易應收賬款及應付賬款結算的審慎估計；

我們的財務仍可於逾五年內保持穩健。上述於最壞情況下的分析僅供說明之用，且根據我們的董事目前評估，發生該等情況的可能性極小。

最新發展

我們分別於2021年4月及5月總共交付5,147輛及5,686輛智能電動汽車。於2021年5月，我們已提供指引，預期會在2021年第二季度交付15,500輛至16,000輛車。我們現在預期，2021年第二季度的交付量將最少達到或超過此指引範圍。

我們已經並將繼續就研發、銷售及服務網絡以及營銷及廣告作出可觀的前期投資，以建立技術領先地位、推廣產品及提升我們的品牌知名度。由於我們預期我們的業務規模繼續擴大，我們的淨虧損絕對金額可能因上述投資而於2021年較2020年大幅擴闊。我們的未來盈利能力不明朗且受多項因素影響。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們最近才開始產生收入且仍在產生虧損和負經營現金流，而此等情形將有可能於日後持續。」。