

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)

截至二零二二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」)截至二零二二年六月三十日止六個月之未經審核中期業績連同二零二一年同期的比較數據。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

截至二零二二年六月三十日止六個月 — 未經審核(以人民幣(「人民幣」)呈列)

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二二年 人民幣千元	二零二一年 人民幣千元
收入	3		
商品及服務		6,243,241	7,115,309
租金		31,445	47,473
總收入		6,274,686	7,162,782
銷售及服務成本		(5,902,353)	(6,669,437)
毛利		372,333	493,345
其他收入	5(c)	85,158	92,261
其他收益及虧損	4	(16,432)	(12,542)
銷售及分銷成本		(46,837)	(83,657)
一般及行政開支		(275,028)	(351,535)
研發開支		(190,987)	(117,973)
預期信貸虧損模式之減值虧損撥回		3,042	2,271
應佔聯營公司之業績		(506)	2,192
應佔合資公司之業績		(6,157)	(3,120)
融資成本	5(a)	(62,287)	(62,777)
除稅前虧損	5	(137,701)	(41,535)
所得稅開支	6	(886)	(3,691)
期內虧損		(138,587)	(45,226)

簡明綜合損益及其他全面收益報表(續)

截至二零二二年六月三十日止六個月—未經審核(以人民幣呈列)

		截至六月三十日止六個月	
		二零二二年	二零二一年
	附註	人民幣千元	人民幣千元
應佔：			
本公司擁有人		80,545	(21,015)
非控股權益		(58,042)	(24,211)
期內虧損		<u>(138,587)</u>	<u>(45,226)</u>
每股虧損			
— 基本	7	<u>人民幣244分</u>	<u>人民幣0.64分</u>
— 攤薄		<u>人民幣244分</u>	<u>人民幣0.64分</u>
期內虧損		<u>(138,587)</u>	<u>(45,226)</u>
期內其他全面收益／(開支)(稅後及重新分類調整後)：			
將不會重新歸類至損益之項目：			
因物業、廠房及設備以及使用權資產變更為投資物業產生的重估盈餘	8(a)	—	1,590
		—	1,590
其後可能重新歸類至損益之項目：			
換算中國大陸以外經營業務所產生之匯兌差額		5,347	(1,949)
按公平值計入其他全面收益(「按公平值計入其他全面收益」)之應收票據之公平值收益／(虧損)		<u>14,449</u>	<u>(4,998)</u>
		<u>19,796</u>	<u>(6,947)</u>
期內其他全面收益／(開支)		<u>19,796</u>	<u>(5,357)</u>
期內全面開支總額		<u>(118,791)</u>	<u>(50,583)</u>
應佔：			
本公司擁有人		(66,399)	(25,039)
非控股權益		(52,392)	(25,544)
		<u>(118,791)</u>	<u>(50,583)</u>

簡明綜合財務狀況表

於二零二二年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

	附註	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
非流動資產			
物業、廠房及設備	8(c)	2,947,449	3,149,655
使用權資產	8(b)	291,106	219,502
無形資產		71,117	26,055
投資物業	8(a)	465,433	452,093
於聯營公司之權益		250,666	301,172
於合資公司之權益		168,473	174,630
收購物業、廠房及設備已付訂金		46,777	14,440
按公平值計入其他全面收益的權益			
工具		2,048	2,048
		4,243,069	4,339,595
流動資產			
存貨		1,275,406	1,745,523
應收賬款及其他應收款項	9	2,208,201	2,664,609
按公平值計入其他全面收益之 應收票據	10	4,386,116	3,789,160
預繳稅項		7,854	2,969
已質押銀行存款		880,218	643,933
銀行結餘及現金		3,388,839	1,835,735
按公平值計入損益(「按公平值計入 損益」)之金融資產		7,416	—
持作出售資產	11	313,490	—
		12,467,540	10,681,929
流動負債			
應付賬款及其他應付款項	12	7,506,836	7,350,218
合約負債		182,282	195,660
租賃負債	8(b)	61,701	6,570
撥備	13	86,611	95,023
銀行借貸	14	2,551,743	1,558,488
附追索權之已貼現應收票據所提取 墊款	14	3,395,307	2,876,265
按公平值計入損益之金融負債		—	14,200
持作出售負債	11	9,871	—
		13,794,351	12,096,424
淨流動負債		(1,326,811)	(1,414,495)
資產總額減流動負債		2,916,258	2,925,100

簡明綜合財務狀況表(續)

於二零二二年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

	附註	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
非流動負債			
合約負債		8,739	9,472
租賃負債	8(b)	55,738	4,218
應付一間聯營公司款項		—	50,000
銀行借貸	14	117,000	—
遞延稅項負債		24,386	28,240
		<u>205,863</u>	<u>91,930</u>
淨資產		<u>2,710,395</u>	<u>2,833,170</u>
資本及儲備			
股本	15	11,782	11,782
儲備		1,804,946	1,868,853
本公司擁有人應佔權益		<u>1,816,728</u>	<u>1,880,635</u>
非控股權益		893,667	952,535
權益總額		<u>2,710,395</u>	<u>2,833,170</u>

簡明綜合財務報表附註

(除另有指明外，以人民幣呈列)

1. 編製基準

簡明綜合財務報表乃按照香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港會計準則第34號「中期財務報告」以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的適用披露規定編製。

編製簡明綜合財務報表時，本公司董事已就於二零二二年六月三十日本集團流動負債超出其流動資產約人民幣1,327,000,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣1,414,000,000元)周詳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，計及廣西汽車集團有限公司(「廣西汽車」)持續提供之財務支持及本集團現有之財務資源，包括內部產生資金、就發行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履行到期財務責任。

因此，本公司董事相信以持續經營基礎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多項於本會計期間首次生效之香港財務報告準則之修訂。該等修訂均與本集團無關。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

		截至六月三十日止六個月	
		二零二二年	二零二一年
	附註	人民幣千元	人民幣千元
商品及服務類型			
— 銷售發動機及相關部件及其他動力系統產品	(a)	1,307,844	1,453,583
— 銷售汽車零部件及附件	(b)	2,406,726	2,545,887
— 銷售專用汽車(包括新能源汽車)	(c)	2,085,759	2,606,796
— 鋼材貿易	(b)	390,761	460,067
— 提供用水及動力供應	(b)	52,151	48,976
客戶合約收入(香港財務報告準則第15號範圍內)		6,243,241	7,115,309
租金收入總額之收入		31,445	47,473
合計		<u>6,274,686</u>	<u>7,162,782</u>
收入確認時間			
按時間點		6,191,090	7,066,333
隨時間		83,596	96,449
合計		<u>6,274,686</u>	<u>7,162,782</u>
地區市場			
中國大陸		6,217,010	7,117,880
其他		57,676	44,902
合計		<u>6,274,686</u>	<u>7,162,782</u>

附註：

- (a) 該等收入已於分部資料內分類為汽車動力系統分部下之收入。
- (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商用整車(包括新能源汽車)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：

- 汽車動力系統 — 製造及銷售發動機及相關部件及其他動力系統產品
- 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
- 商用整車(包括新能源汽車) — 製造及銷售專用汽車
- 其他 — 物業投資及其他

報告分部損益所用的計量方法為「經調整EBIT」，即「經調整除息稅前盈利」，其中「息」指融資收入／成本。為計算經調整EBIT，本集團的盈利經並非特定歸於個別分部的項目進一步調整，例如分佔聯營公司及合資公司溢利減虧損、按公平值計入損益之金融工具之公平值變動及投資物業，以及其他總部或公司行政成本。

以下為本集團於回顧期內按可報告及經營分部劃分之收入及業績分析：

	汽車 及 其他		汽車 零件		其他		綜合
	動力系統	工業服務	商用整車	其他	抵銷		綜合
	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	人民幣千元
截至二零二二年六月三十日 止六個月							
收入							
來自外部客戶的收入	1,307,844	2,849,638	2,085,759	31,445	-		6,274,686
分部間收入	<u>6,239</u>	<u>118,452</u>	<u>1,903</u>	<u>-</u>	<u>(126,594)</u>		<u>-</u>
總計	<u>1,314,083</u>	<u>2,968,090</u>	<u>2,087,662</u>	<u>31,445</u>	<u>(126,594)</u>		<u>6,274,686</u>
分部(虧損)溢利(經調整EBIT)	<u>(63,013)</u>	<u>(12,327)</u>	<u>(36,160)</u>	<u>30,487</u>			<u>(81,013)</u>
銀行利息收入							49,687
按公平值計入損益之金融資產之 公平值變動							7,416
匯兌虧損淨額							(14,736)
投資物業之公平值減少							(8,275)
中央行政成本							(21,830)
應佔聯營公司之業績							(506)
應佔合資公司之業績							(6,157)
融資成本							<u>(62,287)</u>
除稅前虧損							<u>(137,701)</u>

	汽車零部件		汽車及其他				
	動力系統	工業服務	商用整車	其他	抵銷	綜合	
	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	人民幣千元

截至二零二一年六月三十日
止六個月

收入							
來自外部客戶的收入	1,453,583	3,054,930	2,606,796	47,473	-	7,162,782	
分部間收入	2,040	42,594	2,591	-	(47,225)	-	
總計	<u>1,455,623</u>	<u>3,097,524</u>	<u>2,609,387</u>	<u>47,473</u>	<u>(47,225)</u>	<u>7,162,782</u>	
分部(虧損)溢利(經調整EBIT)	<u>(40,531)</u>	<u>12,424</u>	<u>12,525</u>	<u>42,504</u>		26,922	
銀行利息收入						28,206	
按公平值計入損益之金融資產/ 負債之公平值變動						(3,453)	
匯兌虧損淨額						(679)	
投資物業之公平值減少						(3,327)	
中央行政成本						(25,499)	
應佔聯營公司之業績						2,192	
應佔合資公司之業績						(3,120)	
融資成本						(62,777)	
除稅前虧損						<u>(41,535)</u>	

營運季節性

本集團之三個主要可報告分部(定義見附註3(a)、3(b)及3(c))在下半年產品需求較高，這與汽車行業的慣例相一致。前述行業慣例主要涉及於九月和十月舉辦的展覽及促銷活動，此等活動刺激了接下來數月直至農曆新年的需求增加。因此，本集團於下半年呈報的收入及分部業績通常較上半年為高。

於截至二零二二年六月三十日止十二個月，本集團三個主要可報告分部呈報收入人民幣13,490,873,000元(截至二零二一年六月三十日止十二個月：人民幣16,777,471,000元)。

4. 其他收益及虧損

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年
	人民幣千元	人民幣千元
於持作出售資產之減值虧損	(7,527)	-
投資物業之公平值減少	(8,275)	(3,327)
按公平值計入損益之金融資產／負債之公平值變動	7,416	(3,453)
匯兌虧損淨額	(14,736)	(679)
處置物業、廠房及設備以及投資物業之收益／(虧損)	9,177	(5,466)
其他	(2,487)	383
	<u>(16,432)</u>	<u>(12,542)</u>

5. 除稅前虧損

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年
	人民幣千元	人民幣千元
經扣除／(計入)以下各項後之除稅前虧損：		
(a) 融資成本		
下列各項之利息：		
— 銀行借貸	21,804	16,921
— 應收票據所提取墊款	38,570	45,190
— 租賃負債	1,913	666
	<u>62,287</u>	<u>62,777</u>
(b) 員工成本		
薪金、工資及其他福利	504,219	502,446
界定供款退休計劃供款	37,110	47,578
以權益結算以股份為基礎的付款開支	10,941	-
	<u>552,270</u>	<u>550,024</u>

截至六月三十日止六個月
二零二二年 二零二一年
人民幣千元 人民幣千元

(c) 其他項目		
折舊開支		
— 自有物業、廠房及設備	207,245	175,408
— 使用權資產	28,409	23,363
存貨(撇減撥回)/撇減淨額	(20,820)	10,273
存貨成本*	5,825,978	6,598,397
銀行利息收入	(49,687)	(28,206)
政府補助	(4,202)	(22,746)

* 存貨成本包括與員工成本及折舊開支相關的人民幣453,030,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣459,598,000元)，金額亦包含在上文分別披露的各自金額總數中。

6. 所得稅開支

截至六月三十日止六個月
二零二二年 二零二一年
人民幣千元 人民幣千元

稅項開支指：

即期稅項	2,873	6,098
股息分派之預扣稅	393	481
過往年度撥備不足/(超額撥備)	1,474	(1,550)
	4,740	5,029
遞延稅項		
暫時差異的產生和撥回	(3,854)	(1,338)
	886	3,691

中華人民共和國(「中國」)

根據相關中國企業所得稅法、實施條例及指引，若干中國大陸的附屬公司享有稅務減免，該等附屬公司之溢利按優惠所得稅率徵稅。五菱工業、柳州五菱柳機動力有限公司(「柳機動力」)及五菱柳機鑄造有限公司(「柳機鑄造」)於二零二一年、二零二二年及二零二三年獲認可為高新技術企業，可享有15%之優惠稅率。柳州卓通汽車零部件有限公司(「柳州卓通」)及重慶卓通汽車工業有限公司(「重慶卓通」)適用中國西部大開發的稅務減免，於二零二二年享有15%之優惠稅率。本集團於中國大陸的其他附屬公司之稅項按適用所得稅率25%計算。

中國企業所得稅(「企業所得稅」)法亦規定，自二零零八年一月一日起，中國附屬公司向其海外(包括香港)股東分派溢利須按5%或10%繳納預扣稅。

於本期間，本集團中國附屬公司之未分派盈利之遞延稅項負債人民幣3,854,000元已撥回(截至二零二一年六月三十日止六個月：撥回人民幣1,338,000元)，並相應地計入損益內。

香港

香港利得稅乃根據兩個期間估計應課稅溢利的16.5%計算。

於兩個期間，由於本集團概無賺取任何須繳納香港利得稅之應課稅收入，故並無作出稅項撥備。

其他

其他海外附屬公司之稅項乃採用預期適用於相關國家之估計全年實際稅率計算。

7. 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80,545,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣21,015,000元)及於中期期間已發行3,298,161,000股普通股(截至二零二一年六月三十日止六個月：3,258,736,000股普通股)加權平均數計算如下：

普通股加權平均數

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年
	千股	千股
於一月一日的已發行普通股	3,298,161	3,075,161
先舊後新配售及認購行動的影響(附註15(a))	—	183,575
	<u>3,298,161</u>	<u>3,258,736</u>
於六月三十日的普通股加權平均數	<u>3,298,161</u>	<u>3,258,736</u>

(b) 每股攤薄虧損

截至二零二二年及二零二一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。

8. 投資物業、使用權資產、租賃負債以及其他物業、廠房及設備

(a) 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30,281,000元與公平值人民幣27,300,000元的差額人民幣2,981,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣1,871,000元減遞延稅項影響人民幣281,000元)已於其他收益及虧損確認(截至二零二一年六月三十日止六個月：於其他全面收益確認及於物業重估儲備累計)。

截至本中期期間，由於租賃合同到期，該物業的用途變為自用，本集團轉回投資物業人民幣3,106,000元至其他物業、廠房及設備(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣17,524,000元)。

於本期間，本集團出售賬面值人民幣5,560,000元的投資物業(截至二零二一年六月三十日止六個月：無)。收益人民幣232,000元已於其他收益及虧損確認。

本集團獨立估值師於二零二二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二零二一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5,294,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣3,327,000元)已於期內於損益內確認。

(b) 使用權資產及租賃負債

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1至6年。本集團須支付固定租金。於本中期期間，本集團確認增加使用權資產人民幣107,449,000元及相應租賃負債人民幣107,449,000元。於二零二二年六月三十日，向廣西汽車集團租賃土地及樓宇產生租賃負債人民幣106,914,000元(於二零二一年十二月三十一日：無)。

於二零二二年六月三十日，本集團使用權資產之賬面值為人民幣291,106,000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61,701,000元及人民幣55,738,000元。

(c) 自有資產收購事項及處置事項

截至二零二二年六月三十日止六個月，本集團購置物業、廠房及設備項目的成本為人民幣171,732,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣212,299,000元)。截至二零二二年六月三十日止六個月，賬面淨值人民幣15,558,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：人民幣17,186,000元)物業、廠房及設備項目已處置，導致處置收益為人民幣8,945,000元(截至二零二一年六月三十日止六個月：虧損人民幣5,466,000元)。

9. 應收賬款及其他應收款項

	附註	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
應收賬款			
— 上汽通用五菱汽車股份有限公司 (「上汽通用五菱」)	(a)	918,061	1,519,940
— 廣西汽車集團	(b)	45,956	36,464
— 廣西威翔機械有限公司 (「廣西威翔」)	(c)	7	7
— 柳州美橋	(c)	5,545	10,942
— 佛吉亞座椅	(d)	3,748	16
— 佛吉亞內飾	(d)	14,082	10,661
— 佛吉亞排氣	(d)	4,094	10,861
— 第三方		850,524	743,607
		1,842,017	2,332,498
減：信貸虧損撥備		(55,206)	(58,075)
		1,786,811	2,274,423
其他應收款項		70,848	39,082
減：信貸虧損撥備		(623)	(2,250)
		70,225	36,832
預付款項		333,095	277,045
可收回增值稅		18,070	76,309
應收賬款及其他應收款項總額		2,208,201	2,664,609

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) 廣西威翔及柳州美橋為本集團的合營公司。
- (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。

本集團就銷售貨物給予其貿易客戶30至180日之信貸期。

應收賬款及其他應收款項包括應收賬款人民幣1,786,811,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣2,274,423,000元)，按發票日期呈列之應收賬款(扣除信貸虧損撥備)賬齡分析如下：

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,655,185	2,102,850
91至180日	67,616	127,228
181至365日	49,204	38,530
超過365日	14,806	5,815
	<u>1,786,811</u>	<u>2,274,423</u>

10. 按公平值計入其他全面收益之應收票據

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
應收票據(附註(a))：		
— 上汽通用五菱	491,325	38,004
— 廣西汽車集團	2,792	1,923
— 第三方	499,395	878,950
	<u>993,512</u>	<u>918,877</u>
附追索權之已貼現應收票據(附註(b))	3,392,604	2,870,283
	<u>4,386,116</u>	<u>3,789,160</u>

附註：

(a) 應收票據指應向客戶收取以清償應收賬款之票據。根據收到客戶票據當日呈列之賬齡分析如下：

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	679,327	836,462
91至180日	313,737	81,922
181至365日	448	493
	<u>993,512</u>	<u>918,877</u>

- (b) 該等金額指給予銀行及廣西汽車附追索權之已貼現應收票據，主要將於180日內到期。本集團如附註14所載將貼現所得款項全數確認為負債。

根據收到客戶票據當日呈列之賬齡分析如下：

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	2,086,148	1,562,138
91至180日	1,298,487	1,288,925
181至365日	7,969	19,220
	<u>3,392,604</u>	<u>2,870,283</u>

11. 持作出售之出售組別

於二零二二年六月，管理層承諾計劃出售商用整車(包括新能源汽車)分部的部分生產設施。因此，該部分設施列作為持作出售之出售組別。出售該出售組別的工作已開始，預計將於二零二二年九月前完成出售。

於二零二二年六月三十日，出售組別包括人民幣303,619,000元的資產及負債，詳情如下：

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元
物業、廠房及設備	126,509
存貨	153,126
無形資產	33,855
其他應付款項	<u>(9,871)</u>
	<u>303,619</u>

減值虧損人民幣7,527,000元(將出售組別賬面值撇減至其公平值減出售成本)已計入簡明綜合損益及其他全面收益報表內「其他收益及虧損」。於二零二二年七月，物業、廠房及設備、存貨以及其他應付款項已轉移。

12. 應付賬款及其他應付款項

	附註	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
應付賬款及應付票據：	(a)		
— 上汽通用五菱		186,525	77,959
— 廣西汽車集團		244,266	61,637
— 佛吉亞座椅		40,564	21,990
— 佛吉亞內飾		17,738	72,601
— 佛吉亞排氣		13,333	37,517
— 其他相關公司		5,727	8,386
— 第三方		6,454,061	6,138,016
		6,962,214	6,418,106
應付增值稅及其他應付稅項		51,843	246,918
應計研發開支		149,163	110,372
應計員工成本		113,169	133,337
收取供應商按金		66,392	54,611
其他應付款項	(b)	164,055	386,874
應付賬款及其他應付款項總額		7,506,836	7,350,218

附註：

(a) 按發票日期呈列之應付賬款及應付票據賬齡分析如下：

應付賬款

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	2,354,397	2,606,733
91至180日	105,551	149,790
181至365日	47,763	288,639
超過365日	137,460	245,364
	2,645,171	3,290,526

應付票據

	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	2,059,399	1,707,247
91至180日	2,257,644	1,420,333
	<u>4,317,043</u>	<u>3,127,580</u>

- (b) 其他應付款項包括應付廣西汽車集團款項人民幣75,000元(二零二一年十二月三十一日：人民幣11,398,000元)。該款項屬非貿易性質，為無抵押、免息及須按要求償還。

13. 保養撥備

	人民幣千元
於二零二一年一月一日	95,961
本年度增提撥備	62,134
動用撥備	<u>(63,072)</u>
於二零二一年十二月三十一日	95,023
本期間增提撥備	21,101
動用撥備	<u>(29,513)</u>
於二零二二年六月三十日	<u>86,611</u>

本集團就發動機及相關部件、汽車零部件及附件及專用汽車(包括新能源汽車)向其客戶提供若干期間之保養，期內任何瑕疵產品均包修或包換。保養撥備金額乃根據銷量及過往維修及退貨水準作出估計。估計基準持續作出檢討及在適當時候作出修訂。

14. 銀行借貸／附追索權之已貼現應收票據所提取墊款

		於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
銀行借貸		<u>2,668,743</u>	<u>1,558,488</u>
銀行借貸分析：			
有抵押	(a)	-	26,017
無抵押		<u>2,668,743</u>	<u>1,532,471</u>
		<u>2,668,743</u>	<u>1,558,488</u>
減：流動負債項下於一年內到期之款項		<u>(2,551,743)</u>	<u>(1,558,488)</u>
非流動負債項下之款項		<u>117,000</u>	<u>-</u>
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	(b)	<u><u>3,395,307</u></u>	<u><u>2,876,265</u></u>

附註：

- (a) 於二零二一年十二月三十一日的銀行借貸以人民幣643,933,000元銀行存款作抵押。
- (b) 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10(b))。該結餘包括具有追索權向廣西汽車貼現的人民幣465,812,000元。
- (c) 本集團借貸之實際利率(亦相等於訂約利率)範圍如下：

	截至六月三十日止六個月	
	二零二二年	二零二一年
實際年利率：		
固定利率借貸	<u>0.50%-3.85%</u>	<u>0.50%-3.65%</u>

15. 股本及股息

(a) 股本

	股份數目	金額 千港元
法定：		
每股面值0.004港元之普通股(附註(i))	25,380,350,000	101,521
於二零二一年一月一日、二零二一年六月三十日、二零二一年十二月三十一日及二零二二年六月三十日之結餘		101,521
已發行及已繳足：		
每股面值0.004港元之普通股：		
於二零二一年一月一日	3,075,161,332	12,301
先舊後新配售及認購行動(附註(ii))	223,000,000	892
於二零二一年六月三十日、二零二一年十二月三十一日及二零二二年六月三十日	3,298,161,332	13,193
	於二零二二年 六月三十日 人民幣千元	於二零二一年 十二月三十一日 人民幣千元
於報告期末之簡明綜合財務報表中列示	11,782	11,782

附註：

- (i) 根據本公司股東於二零二二年六月十六日召開的本公司股東週年大會上通過的各項普通決議案：(i) 1,521,400,000股本公司每股面值0.001港元的法定但未發行可換股優先股合併為380,350,000股本公司每股面值0.004港元的經合併可換股優先股；及(ii) 380,350,000股本公司每股面值0.004港元的法定但未發行的經合併可換股優先股重新分類為380,350,000股本公司每股面值0.004港元的普通股。
- (ii) 於二零二一年一月二十一日，本公司宣佈，根據於二零二零年六月三十日舉行之本公司股東週年大會上自本公司股東取得的一般授權進行先舊後新配售及認購行動。其後，本公司按每股2.47港元發行合共223,000,000股新股份，籌得所得款項淨額約537,800,000港元，用於為(其中包括)開展本集團新型電動物流車研發項目及償還本公司若干計息短期借貸撥資。此先舊後新配售及認購行動於二零二一年二月一日完成，亦有助於進一步加強本集團的財務狀況。

(b) 股息

本公司董事已釐定不會就本中期期間宣派或派付任何股息(截至二零二一年六月三十日止六個月：無)。

於本中期期間，本公司就上一財政年度向本公司擁有人宣派末期股息每股0.3港仙(截至二零二一年六月三十日止六個月：每股0.3港仙)。於本中期期間已宣派末期股息總額9,894,000港元(相當於人民幣8,449,000元)(截至二零二一年六月三十日止六個月：9,894,000港元或相當於人民幣8,229,000元)已於中期期間後派付。

(c) 購股權計劃

購股權計劃I

根據本公司股東於二零一二年五月二十八日通過之普通決議案，本公司採納屆滿日為二零二二年五月二十七日之購股權計劃(「購股權計劃I」)。根據二零二一年十一月十日舉行的股東週年大會上由股東通過的決議案，購股權計劃I已被終止。購股權計劃I項下概無授出或尚未行使的購股權。

購股權計劃

本公司於二零二一年十一月十日(「採納日期」)採納了一項購股權計劃(「購股權計劃」)，據此，本公司的董事被授權酌情邀請本集團的員工，包括本集團任何公司的董事，上述兩類人士不包括任何獨立非執行董事、任何外部董事及任何持有本公司已發行股本5%或以上的股東(或實益擁有人)或其配偶、父母、子女或其他聯繫人，以無償方式接受購股權，認購本公司的股份。該計劃旨在(i)嘉許及表揚參與者曾經或將會對本集團作出的貢獻或潛在貢獻；(ii)鼓勵參與者爭取最佳表現及效率，使本集團獲益；(iii)維持或吸引其貢獻對或可能對本集團發展有利的參與者的業務關係；及(iv)在股東、本公司及參與者之間建立利益共享與風險共擔機制，以便共同關注本公司的長遠發展。

購股權計劃之條款及條件如下：

1. 目的

如上所述

2. 參與者

如上所述

3. 授出最大數量

98,944,839股，佔採納日期已發行股份總數的3%。

4. 每位參與者之最高配額

每位參與者獲配的股份最多不得超過於任何十二個月期間股份總數之1%。

5. 購股權行使時限

限制期

自本公司購股權(「購股權」)授出日期(「授出日期」)起計並延續二十四(24)個月。

歸屬期間

就每項授出而言，於達成購股權計劃項下的歸屬條件後，已授出的購股權應按以下分批歸屬：

- (i) 自授出日期的第二週年(24個月)後第一個交易日起至完成登記之日起第三週年(36個月)內的最後交易日，已授出購股權總數的30%應獲歸屬並可予行使；
- (ii) 自授出日期的第三週年(36個月)後第一個交易日起至完成登記之日起第四週年(48個月)內的最後交易日，應歸屬及行使已授出的購股權總數的30%(不包括已歸屬及行使的購股權)；及
- (iii) 自授出日期的第四週年(48個月)後第一個交易日起至完成登記之日起第五週年(60個月)內的最後交易日，應歸屬及行使已授出的購股權總數的40%(不包括已歸屬及行使的購股權)。

6. 接納時須繳付之款項

不適用

7. 釐定行使價之基準

由董事會根據上市規則釐定，且須為下列各項中的最高者：

- (i) 聯交所每日報價表所示股份於授出日期在聯交所的收市價；
- (ii) 聯交所每日報價表所示股份於緊接授出日期前五個交易日在聯交所的平均收市價；及
- (iii) 股份面值。

8. 購股權計劃之剩餘年期

購股權計劃於自採納日期起計六年內有效及生效，並於採納日期六週年屆滿。

授出購股權

於二零二一年十二月十日，已向執行董事韋明鳳先生及本集團834名僱員授出合共86,425,300份購股權，佔授出日期本公司已發行股本約2.26%，其中83,473,600份購股權其後獲承授人接納，2,951,700份購股權未獲接納並被視為註銷。購股權已按每股股份1.93港元的行使價授出，乃經參考以下價格的最高者釐定：(i)1.93港元，即授出日期股份收市價；及(ii)1.814港元，即股份於授出日期前五(5)個交易日的平均收市價。

(i) 以下是授出購股權之條款及條件：

	購股權數目	歸屬條件	購股權之 合約年期
授予一名董事之購股權：			
	100,620	自授出日期起兩年	三年
	100,620	自授出日期起三年	四年
	134,160	自授出日期起四年	五年
授予僱員之購股權：			
	24,941,460	自授出日期起兩年	三年
	24,941,460	自授出日期起三年	四年
	<u>33,255,280</u>	自授出日期起四年	五年
授出購股權總數目	<u>83,473,600</u>		

(ii) 下表披露本集團董事及僱員根據購股權計劃所持本公司購股權之變動：

	董事	購股權數目 僱員 (持續合約)	總計
於二零二二年一月一日尚未行使	335,400	83,138,200	83,473,600
期內沒收	—	(1,878,200)	(1,878,200)
於二零二二年六月三十日 尚未行使	<u>335,400</u>	<u>81,260,000</u>	<u>81,595,400</u>

(iii) 以授出購股權換取之所得服務的公平值，乃根據已授出購股權的公平值採用二項式點陣模式計量。

董事會致辭

前言

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」、「集團」或「五菱汽車」)截至二零二二年六月三十日止六個月之未經審核業績。

二零二二年是喜迎二十大召開，邁向中國特色社會主義現代化新徵程的一年。當前，受國際形勢和疫情多發影響，加上中國汽車產業面臨供給受阻、市場需求轉弱的雙重挑戰，本集團於二零二二年上半年經歷汽車行業產銷量下滑、原材料價格持續高位運行、汽車芯片等零部件短缺等問題造成的經營困難和不利行業發展之挑戰。其中，主要客戶及商用整車分部之業務產量均呈現明顯下降，從而影響本集團各主要業務分部之業務產銷量，對本集團經營效益帶來極大風險。

期內，五菱汽車團隊積極應對風險及挑戰，在不同的經營範疇，採取果斷的應對措施。銷售方面，加大力度，鼓勵積極拓展市場。採購方面，與供貨商同步開展提升供應鏈的緊密合作，增加有效溝通，確保生產物料及部件能穩定保質供貨。內部管理方面，則堅持以事業部制模式運行，不斷優化業務流程，提升經營管理效率以及達致降本增效目標，為改善經營效率打好基礎。五菱汽車團隊以紮實的態度，做好各項工作，務求在這極具挑戰之經營環境下，把外在因素帶來的風險降到最低。同時，在秉承「艱苦創業、自強不息」的企業原則下，審慎推進各項新業務發展計劃及集團改組方案，力求在行業發展上有所突破，從而為我們的核心業務，包括汽車零部件、汽車動力系統和商用整車(包括新能源汽車)帶來持續發展之佈局及動力，為中國汽車行業之長遠發展作出貢獻，並藉此獲益。

受制於期內中國汽車市場尚處於調整後的恢復期，以及上述各項不利因素，本集團截至二零二二年六月三十日止六個月的總收入為人民幣6,274,686,000元，較二零二一年同期減少12.4%，其中各分部收入均經歷不同程度的下降。

回顧期內的毛利為人民幣372,333,000元，較二零二一年同期顯著減少24.5%。除電池等材料價格上漲外，毛利減少亦受期內芯片供應持續緊張及新冠疫情於中國部份地區零星爆發之不利因素，導致上述本集團收入下降所帶來之直接影響。受各項不利因素之影響，本集團二零二二年上半年毛利率為5.9%，較二零二一年同期之6.9%，減少了約100個基點。

此外，本集團因推展有關新能源汽車及相關部件新業務計劃致研發費用增加亦對本集團期內之盈利表現造成不利影響。於二零二二年上半年，本集團錄得淨虧損人民幣138,587,000元，與二零二一年同期淨虧損人民幣45,226,000元相比大幅增加，而本公司擁有人應佔虧損與二零二一年同期人民幣21,015,000元相比亦大幅增加至人民幣80,545,000元。

二零二二年上半年主要工作回顧

(一)以固本為主線，力保主營業務持續發展，堅守「主戰場」

1. 開拓客戶，零部件業務尋求新格局

自二零二二年第二季度初，受新冠疫情之影響，國內上海等地方多家汽車產業的重要基地陸續停產或半停產，並且未能迅速復工，為整個汽車行業及產業鏈帶來巨大衝擊。期內，本集團汽車零部件業務制定應對措施，一方面竭力穩定供應鏈體系，並在困局中積極開拓市場，為集團尋求發展的新牽引力。面向大客戶上汽通用五菱，在穩定其市場配比的同時，亦積極承接其新車型產品。在其他客戶方面，則以積極優化客戶結構為方向，尋求機會，拓展並擴大長城、福田、奇瑞、東風小康等外部市場，向中高端車型發力，推動產品升級和配套突破，以建立新的增長點為目標。目前集團已在湖北荊門投建新生產基地，與長城汽車開展深度

合作。與此同時，集團零部件分部成功承接奇瑞汽車、上汽大通前後橋等新產品，並積極與其他目標客戶接洽新業務機會，為集團零部件業務提供新的增長動力。二零二二年上半年，汽車零部件及其他工業服務分部實現銷售收入為人民幣2,849,638,000元，相較二零二一年同期，同比下降6.7%。其中，外部市場表現較佳，期內仍保持溫和增長。

2. 技術突破，汽車動力系統業務新產品開始量產

期內，汽車動力系統業務深受客戶整車件缺貨導致客戶生產計劃頻繁變動等多重不利因素影響，分部業務表現持續疲弱。此業務形勢，對正處轉型升級階段之汽車動力系統分部而言，經營壓力特別顯著。然而，憑著經歷汽車行業業務盛衰環境之多年經驗，該分部於這過渡期不斷夯實基礎，磨礪內功，堅定推進技術升級，研發新產品，拓展新市場的經營方針。在高熱效率發動機、混合動力系統總成協同整車項目開展產品研發及技術改造方面，高熱效率阿特金森發動機已首先於今年4月正式量產，期後高效率高性價比的HEV混動總成亦於6月正式量產，為該分部產品升級計劃迎來重大突破，成功實現了從傳統燃油車動力邁向新能源汽車混合動力轉型升級的重要台階。與此同時，汽車動力系統分部1.6L排量發動機已在東風凱馬市場批量投產，搭載2.0T發動機的整車亦已在江淮市場批量供貨。在原有產品業務方面，主流產品1.8L發動機力爭在大客戶上汽通用五菱配套量之提升，二零二二年上半年銷售完成49,000台，期內錄得顯著增長。至於，外部市場方面，受疫情及芯片短缺等因素影響，期內各外銷客戶市場

拉動需求乏力，二零二二年上半年銷售完成60,000台，主要客戶包括上汽大通、東風汽車、長安汽車等。二零二二年上半年，汽車動力系統業務分部實現銷售收入為人民幣1,307,844,000元，相較二零二一年同期，同比下降10.0%。

3. 扎根市場，商用整車業務深入新領域

二零二二年上半年，受疫情防控及原材料稀缺、景區等公共區域封閉管制等因素影響，市場容量持續下降，對商用整車分部業務表現帶來不利影響。然而，五菱汽車已就商用整車分部制定長遠目標，並因應行業面對的經營風險及挑戰，採取適當的應對策略。鑒於誠如下文所述有關本集團新能源汽車改組方案將於本年內落實執行，商用整車分部須作出相應之策略調整。期內，除新能源汽車以外，以改裝車及非道路用車作為主要產品之商用整車分部持續深耕細分市場，透過加大市場開拓，提升業務銷量。常規改裝車業務持續推出新產品，一方面豐富產品類型，同時提升競爭力，其中，翼開啟、輕量化貨櫃、桶裝垃圾運輸車、旅遊休閒車等產品於期內已陸續上市銷售。二零二二年上半年常規改裝車銷量為28,519台，繼續穩居微型貨改細分市場前列供貨商之一。與此同時，非道路車業務亦積極加大營銷力度，針對性地優化主銷區域內外銷售管道，加強推廣，期內完成銷售1,974台，在國內市場需求增長乏力的情況下，仍能錄得同比溫和增長，其中國際銷售為113台。此外，商用整車分部亦積極開展特種車市場，持續推出冷藏車、警車、消防車等特種車型，二零二二年上半年實現銷售662台。二零二二年上半年，商用整車分部實現銷售收入為人民幣2,085,759,000元(包括新能源汽車)，相較二零二一年同期，同比下降20.0%。

(二)以創新為引線，聚焦新興業務持續發力，點燃「新引擎」

1. 專注產品技術升級，搶抓新能源發展機遇

新能源汽車產業作為廣西重點發展的戰略性新興產業之一，本集團高度重視並主動瞄準新能源車細分市場機遇，依托集團在專用車業務經營多年所掌握之創新發展的實踐優勢，過去兩年全面加快開發全新平台的新能源物流車系列產品，構建營銷渠道網點累計超過130家，覆蓋全國30個省／直轄市，產品自上市以來國內細分市場穩居前列，銷量倍升，並成功拓展歐洲、非洲、東南亞及北美等海外市場。

為加速拓展集團新能源汽車產業，迎接新能源車細分市場之強大機遇，本公司與母公司—廣西汽車集團有限公司(「廣西汽車」)、主要附屬公司—柳州五菱汽車工業有限公司(「五菱工業」)及廣西汽車之全資附屬公司—柳州五菱新能源汽車有限公司(「五菱新能源」)訂立增資協議，據此，(其中包括)本公司有條件同意向五菱新能源現金出資人民幣305,600,000元及五菱工業有條件同意以(i)五菱工業目前從事的新能源業務若干相關資產和設備(價值人民幣84,866,478.39元)；及(ii)現金人民幣215,133,521.61元的方式向五菱新能源出資人民幣300,000,000元，其中部分由五菱新能源用於從五菱工業受讓專利包及購買存貨及工裝模具(「增資改組」)。是項增資改組目的為以五菱新能源作為獨立平台，整合重組集團新能源汽車相關資產及業務，在現有商用整車主營業務的基礎上(該等業務目前主要由五菱工業經營)，打造新能源汽車業務板塊，快速提升產能及技術設備，全面開拓和發展新能源汽車業務。

完成後，五菱新能源將使用由廣西汽車籌建並已竣工落成，位於柳州市柳東區的新生產基地經營新能源汽車業務。該生產基地佔地約550,000平方米，採用中國汽車行業最先進的技術建設，並安裝先進的自動化生產線，以進行生產新能源汽車所需之焊接、塗裝以及總裝等生產程序。為應對十四五規劃帶來的巨大商機和技術突破，該生產基地以對標自動化、柔性化、節能化、智能化的行業先進水平為目標，從而使我們新能源汽車生產更為環保和智能化。

根據各方約定，增資改組完成後，五菱新能源將專注於新能源汽車之銷售及製造業務，而五菱工業則將作為其戰略重點供貨商，為五菱新能源生產新能源汽車提供汽車零部件。本公司認為於增資改組完成後，五菱新能源持續擴大生產新能源汽車將為五菱工業的汽車零部件及其他工業服務分部提供越來越多的商機，規模經營及進一步業務多元化的效益將逐步顯現。

此外，有關增資改組工作亦將為五菱工業提供進一步精簡其營運流程的機會，將令五菱工業以盈利方式出售若干資產，並提升其內部管理優化及效率，這將有利於本集團的盈利表現。

增資改組已於二零二二年六月二十九日獲獨立股東批准通過，現正按計劃進行中。

至於新能源汽車業務方面，期內業務保持強勁增長，隨著自主研發的純電動物流車快速上量，自二零二零年上市首年銷量約4,700台，至二零二一年全年銷量突破萬台後，二零二二上半年，新能源整車國內市場實現銷售7,869台，同比增長57%。在開拓國際市場方面，研發的新能源輕型物流車成功進入美、日兩個汽車強國

市場。基於集團現有平台產品，並按美國標準優化設計開發之G105新能源輕型貨車，期內已陸續交付並在美國實現銷售，成為國內首個向美國出口同類別新能源輕型貨車的車企。另一方面，由日本客戶出資委託開發並定向於日本等市場推廣銷售之G050電動物流車受到客戶的喜愛與追捧，雖然尚未量產，樣車已成為網紅。

隨著上述新能源汽車新生產基地之落成投產，本集團新能源汽車產業將集智能製造、信息化、綠色環保於一身，達到國內商用車先進水平。此中，本集團積極拓展之新能源零部件產業，包括各類型新能源電動後橋、電機、電控、混合動力系統等產品，預計亦將能直接受惠。

(三)以改革為抓手，立足效能提升尋求突破，打出「組合拳」

1. 持續推進精細化管理，提升資金周轉效力

本集團持續推進精細化管理工作，在提質、降本、增效上下功夫，拓寬實施範圍，將「三降」工作深入所屬企業，繼續推動處理不良應收款、不良存貨、處置低效無效固定資產，進一步提高公司資產的運行效率，持續跟蹤各所屬公司降低「兩金」佔用和降低「資產負債率」。

面對嚴峻的市場形勢和企業實際經營情況，集團「紮緊腰帶過日子」，一方面對內嚴控成本預算及經營投資，深入分析本集團及所屬企業全年投資能力，把資金用在「刀刃」上。另一方面，做好融資儲備，積極與各家銀行溝通貸款授信及利率成本事宜，利用各項銀行相關借款、貼現、存款政策，降低集團的財務成本。

2. 深入分析制定方略，深化虧損治理能力

本集團高度重視減虧防避風險之工作，在總結近年來減虧扭虧工作經驗的基礎上，進一步組織全面梳理，繼續細化「一企一策」措施，層層壓實責任，加大虧損治理力度。針對各虧損企業制定年度減虧目標及減虧工作策略及計劃，對各企業虧損治理工作按月跟進，督促落實，以提高企業資產質量，提升企業經營效益。

(四)以政治為統領，發揮黨的強大引領作用，高揚「主旋律」

本集團堅定不移加強黨的「六大建設」，紮實推進「五基三化」建設，推進清廉企業建設，做實功，增實效，全面提升黨建引領力、黨組織向心力、戰鬥力，把黨建引領力轉化為企業發展動力。一是堅定不移推進黨的政治建設，及時跟進學習習近平總書記重要講話、重要指示批示精神，組織開展「牢記囑托擔使命建功獻禮二十大—習近平總書記視察廣西重要講話發表一週年」專題學習，推動各級黨組織和廣大黨員深刻感悟「兩個確立」的決定性意義，做到「兩個維護」。二是加強黨的全面領導，持續推進黨建工作要求寫入公司章程，動態完善黨組織前置研究討論重大經營管理事項列表，與企業經營發展相結合。三是嚴格落實主體責任，縱深推進全面從嚴治黨。通過召開會議研究部署工作、制定年度工作要點，堅定不移推進正風肅紀，全面提升從嚴治黨威懾力，大力推進清廉企業建設。

二零二二年下半年主要工作思路

本集團將持續貫徹落實自治區黨委、政府的高質量發展決策部署，堅持「穩中求進、進中有為，推動企業高質量發展」的總基調，圍繞「兩個高於」的整體目標，推動企業各項穩增長工作，同時內部挖掘潛力，深化降本增效工作，努力克服困難，目標不變，任務不減，積極推動企業向高質量發展，以優異的成績向黨的二十大獻禮。

二零二二年下半年將重點開展以下工作：

1. 深挖市場開拓主業，全力以赴奮進目標

二零二二年下半年，本集團將奮力開拓主營業務，持續發力挖掘業務潛力，全力以赴提升經營能效，保障全年經營目標的實現。在汽車零部件業務方面，加快推進底盤、沖焊等傳統優勢模塊的智能化升級改造，在穩固大客戶上汽通用五菱市場的同時，進一步開拓外部客戶包括長城汽車、上汽大通等市場，穩步提升業務量及優化客戶結構。在商用整車業務方面，在現時穩定之改裝車市場佔有率的基礎上，加大物流車、非道路車等產品拓展力度，提升業務量；在汽車動力系統業務方面，則以混合動力及高熱效率的發動機市場為切入點，迅速搶佔市場份額，加大HEV混動及高熱效率的發動機在核心市場的配套力度為目標，爭取新產品之銷售突破。

2. 深化創新驅動升級，打造核心新興產品

面對新能源產業市場之龐大發展機遇，本集團將持續加大研發投入力度，豐富產品線，增強品牌影響力，藉此提升新能源動力系統、零部件、商用整車產品銷量。與此同時，本集團將持續加大研發投入，增強技術創新動力，加快技術研究成果轉化。配合行業的迅速發展，

集團亦將加速實現產品轉型升級，向輕量化、電動化、智慧化方向發展，在底盤、車身零部件領域持續推進數字化研發、製造，形成高技術含量、具有核心競爭力的高端零部件產品，向高端乘用車配套領域邁進。

3. 堅持夯實精細化管理，提質增效壓降成本

本集團將持續深化「三降」工作，加強全面預算管理工作，精細化成本管控，落實成本管控責任至區域和人員。同時，為業務模塊資源進行適當之整合措施，優化人工成本管理體系。並且，加強內部管理，優化供貨商、製造等體系，制定合理措施及降本增效目標，降低原料採購及生產製造成本，爭取更大的利潤空間。此外，繼續深化治理虧損企業，認真實施一企一策治理虧損，加強資金、應收賬款等風險管控，以最大力度關注及控制各種經營風險。

4. 全面深化國企改革，推動企業高質量發展

本集團將持續深化企業改革，推動推進國企改革三年行動、深化改革並加強管理，以對標世界一流企業作為經營目標。此外，與佛吉亞、美國車橋等國際知名企業的合作持續深化，做強做大合資業務，藉此推動企業產品轉型升級逐步向高端零部件業務發展。同時，進一步完善企業現代管理制度及法人治理結構，強化激勵機制，增強企業活力，靈活應對不斷變化的經營環境。

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援下，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—按主要業務分部劃分

本集團三個主要業務分部(即(1)汽車動力系統；(2)汽車零部件及其他工業服務；及(3)商用整車於二零二二年上半年之業務表現及評估詳情如下：

汽車動力系統

汽車動力系統分部於截至二零二二年六月三十日止六個月的總收入(以對外銷售為基準)為人民幣1,307,844,000元，較二零二一年同期減少10.0%，主要是由於芯片供應持續緊張及新冠疫情於中國部份地區零星爆發，導致外部客戶(除上汽通用五菱外)業務量減少所致。

附屬公司，主要為柳州五菱柳機動力有限公司(「五菱柳機」)於二零二二年上半年出售發動機合共約109,000台，較二零二一年同期的105,000台輕微增加約3.9%。儘管銷量輕微增加，但由於期內嚴峻的業務環境，發動機的售價較低，銷售收入有所減少。

期內，向核心客戶上汽通用五菱的銷售共計約為人民幣710,543,000元，較二零二一年同期增加約25%，主要由於售予上汽通用五菱供其排量1.8L車型所用的NP18型號發動機銷量增加所致，期內售出約49,000台，而二零二一年同期則售出約34,000台。

同時，期內其他客戶之銷售(其中部分客戶之生產設施位於新冠疫情零星爆發之地區)由於停工及生產中斷而受到不利影響。期內外部客戶之銷售總額(以排量介乎1.0L至1.6L之發動機為主)減少約32.4%至人民幣597,301,000元，佔該分部總收入之約46%。

除上述業務量下降外，期內分部業務表現繼續受到持續高企之生產成本影響，因此分部錄得經營虧損人民幣63,013,000元，較二零二一年同期進一步增加55.5%。特別說明的是，在從傳統燃油車用動力邁向新能源汽車混合動力轉型的過渡階段，汽車動力系統分部不可避免地要經歷一段艱難時期，該分部的盈利表現因而受到嚴重影響。

作為長期生產多種型號車發動機之行業領導者，五菱柳機向上汽通用五菱及其他汽車生產商繼續提供產品。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項目，從而滿足客戶的不同需求，尤其針對乘用車及新能源汽車範疇。除了為合規政策而實施的升級項目外，還制定了現有車型的升級項目及新型號產品，旨在擴大我們在商用車和乘用車領域的客戶群。繼期內該分部新開發的高熱效率阿特金森發動機量產後，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，已進一步鞏固其市場地位。

與此同時，為開展新能源汽車業務範疇之發展，該分部把主要精力放在新能源汽車之電動汽車控制系統及相關部件之業務開發及生產以及混合動力汽車之動力供應產品。

就此而言，五菱柳機LJP60型高效率、高性價比的HEV混動總成已於二零二二年六月開始量產。HEV混動總成產品的上市標誌著該分部從傳統燃油車用動力成功向新能源汽車混合動力轉型升級。通過兩電(電機和電機控制器)核心發展能力構建，該分部已佈局了HEV、PHEV、REEV及BEV等多種技術路線的動力整合式產品，並根據汽車製造商的需求，開發出先進、高效、節油的混合動力系統產品。根據初步研究，與同級別的傳統燃油汽車相比，該分部的HEV混合動力汽車能節省30%以上的油耗。

該分部HEV混合動力解決方案的上市也使得本集團成為廣西地區首家具備混合動力綜合能力的供應商，這得益於其三個主要部件的生產及技術能力，即：發動機、電機及電機控制器系統。事實上，該分部推出的HEV混合動力解決方案市場反響熱烈。目前，與有關方就廣西地區內外不同汽車製造商的12款車型正在電動化、上下游聯動、各方之間之科技創新及發展方面進行開發及合作，旨在向市場推出合適的混合動力汽車。

在汽車行業「新四化」發展趨勢帶來商機的推動下，加上長期以來在汽車發動機領域的業務地位，本集團有信心汽車動力系統分部能在不久將來回復盈利能力。

展望未來，該分部將繼續專注研發及落實現有與新產品(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(包括新能源汽車)上的應用增加以及引進其他新的高端產品將提升該分部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

截至二零二二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2,849,638,000元，較二零二一年同期溫和減少6.7%，這主要是由於芯片供應持續緊張及新冠疫情於中國部份地區零星爆發，導致業務量下降所致。

同時，由於實施與新能源汽車零部件相關的新業務項目所產生的研發費用增加，導致期內該分部的盈利能力受到不利影響，因此錄得經營虧損人民幣12,327,000元，而二零二一年同期則錄得經營溢利人民幣12,424,000元。

由附屬公司柳州五菱汽車工業有限公司(「五菱工業」)經營之汽車零部件及其他工業服務分部繼續擔當上汽通用五菱大部分關鍵汽車配件(包括其電動汽車型號)主要供應商之角色。期內，通過本集團或我們之聯營公司而向上汽通用五菱之銷售範圍，包括制動器及底盤系統組件、車橋、車身部件、內飾及外飾等產品，如座椅、駕駛座、保險槓等，雖然銷量略微下降，但繼續為該分部及聯營公司收入作出極大貢獻。為進一步擴張和實現多元化，該分部繼續開展各種業務擴展計劃，向其他客戶推廣其零部件，如長城汽車、北汽福田汽車、奇瑞汽車、東風小康等，期內進展良好，與二零二一年同期相比略有增長。二零二二年上半年，向其他客戶的銷售額約佔該分部總收入的32.6%。

憑藉長久累積之豐富業界經驗，本集團旗下汽車零部件及其他工業服務分部尤其擅於設計及開發產品。本分部所供應產品範圍廣泛，可為客戶提供一站式服務，而其生產設施可靈活擴展以確保充分迎合客戶之特定需要。為了進一步擴充業務量及提升盈利能力，本分部的零部件產品已轉向專注商用車和乘用車細分市場，主要包括MPV、SUV、皮卡以及新能源汽車。

同時，如上所述，本分部通過不斷的市場多元化努力，積極優化產品和客戶結構，通過覆蓋其他外部客戶的業務潛力，努力拓展上汽通用五菱以外的市場。來自這些多元化項目的初步反應令人鼓舞，如長城汽車的車架供應項目、北汽福田汽車的後橋項目和重慶銳馳的電動後橋項目。基於我們的技術能力和未來市場趨勢，新能源領域是關注的重點。二零二零年下半年以來，該分部已開發並投產微型商用車、輕型商用車和乘用車的電驅動橋，得到了主要客戶上汽通用五菱及其他汽車製造商的認可。

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、重慶及湖北設有工廠，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。

為把握現有及未來的商機，本集團不斷進行產能擴張和升級計劃，在柳州地區的主要生產基地，包括柳東區和河西工業園，以及另外兩個位於青島和重慶的主要生產基地，均具有緊鄰上汽通用五菱各自生產基地的優勢。在過去幾年完成大規模的擴張和改造計劃後，該分部現在擁有超過200萬個汽車零部件的綜合年生產管理能力，使我們能夠把握所有大型汽車製造商的商機。

為進一步將產品及服務延伸至其他客戶，本集團近期亦於湖北省荊門市設立生產基地。荊門生產基地於二零二二年下半年投產，主要為長城汽車供應汽車零部件。

該分部還致力於及時凝聚新產業、新業態、新模式帶來的新動能，支撐和引領我們高質量發展的經營目標。在自動化應用方面，該事業部已經完成了重點生產基地的大部分建設，建設了100多條自動化生產線，安裝了近1,000台工業機器人。在智能計算機化的應用方面，該分部在生產線中實現了全面的靈活性方法。因此，生產效率和現場響應都得到了顯著提高。

儘管仍存在新冠疫情，本集團在印度尼西亞和印度的海外生產工廠於二零二二年上半年仍能取得令人滿意的業績。在印尼的生產廠房包括多條焊接、沖壓及組裝生產線，用於生產汽車後懸架、前橋部件，受惠於當地需求增長，該廠房於二零二二年上半年繼續盈利。作為世界上人口第四大的國家，且近期經濟發展情況良好，印尼汽車產業具有巨大的業務潛力，本集團對此持樂觀態度，並認為本集團於印尼之汽車零部件業務表現將繼續受益於此積極的業務環境。

同時，本集團於印度就中國知名汽車生產商汽車零部件業務而設立之小規模生產於二零二二年上半年繼續保持盈利。

展望未來，本集團認為憑藉主要客戶上汽通用五菱於市場中的競爭力、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。

商用整車

截至二零二二年六月三十日止六個月，五菱工業經營的商用整車分部的總收入(以對外銷售為基準)為人民幣2,085,759,000元，較二零二一年同期大幅減少近20%。

期內，商用整車分部的業務量受到中國防疫措施、芯片及電池供應短缺以及景區定期關閉及管控措施等不利因素的影響，其中改裝車及非道路各車型的銷售量受影響最大，兩者均出現不同程度的銷量下滑。

於二零二二年上半年，五菱工業售出約39,000輛不同型號的汽車，較二零二一年同期報告的銷售量59,600輛大幅減少34.6%。其中，改裝車及其他類型車輛(主要為觀光車)的銷售量減少至約31,000輛，而電動物流車的銷售量保持其增長勢頭，較二零二一年同期售出的4,100輛電動物流車增加至約7,900輛。

業務量大幅下降及生產成本上升(主要由於電池成本上升)，令利潤率下降。因此，該分部於期內錄得經營虧損人民幣36,160,000元，而二零二一年同期則錄得經營溢利人民幣12,525,000元。

商用整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。本分部可生產不同類型經特別設計之汽車型號以迎合市場不同需要，例如觀光車、高爾夫球車、微型廂式運輸車、冷藏車、警車、消防車及電動物流車。客戶包括政府分部、公營機構、大大小小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。

商用整車分部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汽車，涵蓋共享汽車及自動駕駛方面。於與其他信譽卓絕的業務夥伴的合作方面，共享汽車及自動駕駛項目的試運行已於最近幾年進行，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商用汽車，例如熱銷的側開式微型廂式運輸車(地攤車)、電動物流車及冷藏車，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，將有利於本分部之業務表現。目前，本集團之商用整車分部工廠位於柳州、青島及重慶。借助重慶現有之營運，本集團於重慶裝配商用汽車而完成建造生產設施，這不僅擴大商用整車分部產能，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。

本集團對商用整車分部的業務前景仍充滿信心，並認為銷售下降是暫時的，部分是由於芯片及電池供應短缺影響其產量及生產成本所致，另一更重要的原因是為使該分部邁向高潛力新能源汽車時代，在轉型過程投資階段產生了額外的研發成本。

事實上，該分部在新能源汽車細分市場取得重大突破，自二零二零年上市以來，合共銷售電動物流車超過20,000輛，創歷史新高。此外，該分部逐步在全國範圍內建立起覆蓋全國的經銷網絡，擁有130多家經銷商。更值得一提的是，該分部還將產品延伸至全球汽車行業領軍國家日本、美國等海外市場。這些訂單的銷量預計將在二零二二年逐步增加。

本集團積極制定適當策略，加快新能源汽車業務發展。誠如先前所報告，母公司廣西汽車集團有限公司(「廣西汽車」)已在柳州完成建造新能源汽車新生產基地，目標年產量為200,000台汽車，這是本集團日後抓住新能源汽車業務細分市場中業務發展潛力的戰略支撐。該新生產基地佔地約550,000平方米，乃採用中國汽車行業最先進的技術建設，並安裝先進的自動化生產線，以進行生產新能源汽車所需之焊接、噴漆以及總裝等生產程序。

為加速拓展本集團新能源汽車業務，把握新能源車細分市場不斷增長的商機，於二零二二年三月三十一日，本公司與廣西汽車、五菱工業及廣西汽車之全資附屬公司柳州五菱新能源汽車有限公司(「五菱新能源」)訂立增資協議，據此，本公司有條件同意向五菱新能源以現金注資人民幣305,600,000元，五菱工業有條件同意以(i)目前從事新能源業務的若干相關資產及設備的注資人民幣84,866,478.39元；及(ii)現金注資人民幣215,133,521.61元(其中部分將由五菱新能源用於向五菱工業收購專利包裝及若干存貨及模具)的方式向五菱新能源注資人民幣300,000,000元(「增資及重組」)。

本集團(包括本公司、五菱工業)和廣西汽車，計劃以五菱新能源為平台，整合重組新能源汽車相關資產及業務，專注於新能源汽車的研發、製造和銷售，包括極具競爭力的電動汽車、插電式混合動力新能源汽車等新能源智能出行產品。完成增資及重組將使本集團(包括本公司、五菱工業)和廣西汽車擁有先進的、具有規模的生產設施，以實施新能源汽車分部的業務戰略和計劃。此外，五菱新能源投產後，計劃五菱工業及其附屬公司將成為其戰略重點供應商，為其生產新能源汽車提供汽車零部件。

本集團相信，增資及重組不僅將為五菱新能源實施未來新能源汽車分部之業務項目提供穩固基礎，亦為五菱工業提供機會進一步精簡其商用整車分部之現有業務，這將有利於該分部未來之業務表現。

增資及重組已於二零二二年六月二十九日獲本公司獨立股東批准，目前正按計劃進行。

本集團將努力維持我們現有熱門車型之可觀市場份額，同時，探索未來增長潛力之機會，以進一步提高商用整車分部之盈利能力，通過實施積極之業務，在有利的政府政策及市場特定需求下推廣新車型(包括不同型號的改裝車、非道路各車型及特定用途車輛)。本集團認為，在其商用整車業務中垂直整合關鍵汽車零部件將提供堅實的後盾，並增強我們在行業中的競爭實力。

展望未來，商用整車分部將憑藉其他分部的支援(即汽車動力系統分部及汽車零部件及其他工業服務分部)繼續推進新產品研發、技術改進及產能提升等工作。本集團相信，本分部仍面對多方面挑戰，惟憑藉我們屹立於行業的競爭實力，對該業務分部之長遠商業潛力依然充滿信心。

合資公司及聯營公司的業績

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)於二零二二年上半年仍維持其盈利能力，錄得總收入人民幣

312,666,000元，與二零二一年同期相比減少11.9%。收入下降乃由于中國若干地區呈點狀散發的新冠疫情導致業務量減少所致。然而，由於若干行政開支減少所帶來的積極影響，經營溢利淨額大幅增加59.9%至人民幣6,252,000元(而二零二一年同期的經營溢利淨額則為人民幣3,911,000元)，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣3,126,000元。

佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司(「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，於二零二二年進入營運的第五個年頭。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。期內，受芯片供應持續收緊及中國若干地區呈點狀散發的新冠疫情影響，中國的汽車行業普遍放緩導致市場環境相對疲軟，對佛吉亞座椅的業務表現造成不利影響。儘管佛吉亞座椅仍維持其業務量，於回顧期內錄得總收入人民幣122,033,000元，然而，由於上述不利因素的影響，佛吉亞座椅產生經營虧損淨額人民幣9,655,000元，而二零二一年同期則產生經營溢利淨額人民幣243,000元。有關虧損中歸屬於本集團的虧損為人民幣4,827,000元。

佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司(「佛吉亞內飾」)由五菱工業及佛吉亞集團各自擁有50%，以於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)亦已於二零二二年進入營運的第五個年頭。與佛吉亞集團合作將為五菱工業帶來所需的技術支援，進一步促成上汽通用五菱及其他新客戶帶來的該等類型產品的商機。期內，儘管受芯片供應持續收緊及中國若干地區呈點狀散發的新冠疫情影響，中國的汽車行業普遍放緩導致市場環境相對疲軟，惟佛吉亞內飾仍維持其業務量，於回顧期內錄得總收入人民幣172,923,000元。期內由於毛利率的改善，經營溢利淨額大幅增加至人民幣10,608,000元，而二零二一年同期的經營溢利淨額則為人民幣2,471,000元，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣5,304,000元。

佛吉亞(柳州)排氣控制技術有限公司(「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，並已於二零二二年進入營運的第四個年頭。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。期內，受上述不利因素的影響致業務量減少對佛吉亞排氣的業務表現造成不利影響，總收入減少22.4%至人民幣210,447,000元。由此產生的經營虧損淨額為人民幣3,827,000元(而二零二一年同期的經營溢利淨額則為人民幣1,671,000元)，其中歸屬於本集團的虧損為人民幣1,913,000元。

柳州美橋汽車傳動系統有限公司(「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，其已於二零二二年進入運營的第四年。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。期內，美橋合資繼續穩步拓展業務，錄得總收入人民幣52,612,000元，相等於二零二一年全年總收入超過90%。然而，由於芯片供應持續收緊及中國若干地區呈點狀散發的新冠疫情影響，盈利表現受到不利影響。於回顧期內，美橋合資錄得經營虧損淨額人民幣12,241,000元，較二零二一年同期的經營虧損淨額人民幣8,102,000元增加51.1%，其中歸屬於本集團的虧損為人民幣6,120,000元。

財務回顧

簡明綜合損益及其他全面收益報表

本集團截至二零二二年六月三十日止六個月的總收入為人民幣6,274,686,000元，較二零二一年同期減少12.4%。減少乃主要由於受芯片供應持續收緊及中國若干地區零星爆發的新冠疫情影響致汽車行業的業務量減少所致。期內本集團三個主要業務分部均呈現不同程度的減緩。

回顧期內的毛利為人民幣372,333,000元，較二零二一年同期顯著減少24.5%。除業務量下降外，此亦由於電池及其他零部件等生產成本上升導致利潤率(特別是汽車動力系統及商用整車分部)下降所致。因此，本集團於期內的毛利率由二零二一年同期錄得的6.9%減至5.9%。

由於本集團積極實施新業務專案(包括新能源汽車專案)致本集團研發費用增加，這進一步加劇了利潤率下降的壓力。因此，於二零二二年上半年，本集團錄得淨虧損人民幣138,587,000元，與二零二一年同期淨虧損人民幣45,226,000元相比大幅增加，而本公司擁有人應佔虧損與二零二一年同期人民幣21,015,000元相比也大幅增加至人民幣80,545,000元。

據此，截至二零二二年六月三十日止六個月的每股基本虧損為人民幣2.44分，較二零二一年同期錄得每股基本虧損人民幣0.64分大幅增加。

截至二零二二年六月三十日止六個月，其他收入(主要包括銀行利息收入、政府補助、銷售廢料及部件及其他雜項收入)合計為人民幣85,158,000元，較二零二一年同期減少7.7%。期內銀行利息收入增加被銷售廢料及部件收入以及政府補助減少所抵銷。

截至二零二二年六月三十日止六個月，其他收益及虧損合計為人民幣16,432,000元之淨虧損，主要包括持作出售資產之減值虧損人民幣7,527,000元、投資物業公平值減值人民幣8,275,000元、出售物業、廠房及設備之收益人民幣9,177,000元、按公平值計入損益之金融資產／負債之公平值變動收益人民幣7,416,000元以及匯兌虧損淨額人民幣14,736,000元之綜合結果。

應佔聯營公司業績截至二零二二年六月三十日止六個月錄得總淨虧損人民幣506,000元，主要為佛吉亞座椅及佛吉亞排氣之應佔經營虧損淨額。由於受芯片供應持續收緊及中國若干地區零星爆發的新冠疫情影響，汽車行業的業務量減少對佛吉亞座椅及佛吉亞排氣二零二二年上半年的業務表現帶來嚴重影響。同時，佛吉亞內飾因其毛利率改善而錄得期內盈利。

應佔合資公司業績截至二零二二年六月三十日止六個月錄得總淨虧損人民幣6,157,000元，主要為美橋合資及柳州菱特產生經營虧損淨額所致，業務表現持續受到不利市場環境的影響，而廣西威翔的業務則於期內持續保持穩健，仍能保持盈利。

截至二零二二年六月三十日止六個月，本集團之銷售及分銷成本(主要包括保養開支及其他市場推廣開支)合計為人民幣46,837,000元，較二零二一年同期大幅減少44%，主要是由於運輸費用重新分類至銷售及服務成本，亦與二零二二年上半年業務量減少一致。

截至二零二二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275,028,000元，較二零二一年同期大幅減少21.8%。減少的主要原因乃成本重組活動所致，與本集團研發職能直接相關的員工成本於期內重新分類為本集團研發費用。本集團認為，此項成本重組活動將有助於向管理層提供適當的業績數據，以促進本集團的有效評估和決策過程。面對嚴峻及競爭激烈的營商環境，本集團也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。

截至二零二二年六月三十日止六個月，研發開支較二零二一年同期顯著增加61.9%至人民幣190,987,000元，部分乃由上述成本重組活動所致。此外，本集團於年內與客戶及業務夥伴合作，持續推出新產品及實施若干技術升級及強化項目，旨在利用新能源汽車帶來的巨大商機，這也導致期內研發費用增加。本集團將配合未來業務發展機遇之策略計劃，繼續審慎進行合適的研發項目。

截至二零二二年六月三十日止六個月的融資成本較二零二一年同期維持於相同水平為人民幣62,287,000元。儘管本集團於期內的借貸及票據貼息活動增加，但由於利率較低，融資成本維持於相同水平。

簡明綜合財務狀況表

於二零二二年六月三十日，本集團之總資產及總負債分別為人民幣16,710,609,000元及人民幣14,000,214,000元。

非流動資產(主要包括物業、廠房及設備、使用權資產、投資性房地產、於合資公司及聯營公司之權益等)為人民幣4,243,069,000元。物業、廠房及設備之總賬面值計及回顧期內收購物業、廠房及設備產生的總資本支出人民幣171,732,000元、折舊支出人民幣235,654,000元及投資物業公平值減少人民幣8,275,000元。

流動資產為人民幣12,467,540,000元，主要包括存貨人民幣1,275,406,000元、應收賬款及其他應收款項人民幣2,208,201,000元、按公平值計入其他全面收益的應收票據人民幣4,386,116,000元(包括附追索權但未到期之已貼現應收票據人民幣3,392,604,000元)、按公平值計入損益之金融資產人民幣7,416,000元、持作出售資產人民幣313,490,000元、已質押銀行存款人民幣880,218,000元以及銀行結餘及現金人民幣3,388,839,000元。應收關聯公司兼本集團汽車動力系統與汽車零部件業務主要客戶上汽通用五菱款項人民幣918,061,000元於簡明綜合財務狀況表列作應收賬款及其他應收款項。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13,794,351,000元，主要包括應付賬款及其他應付款項人民幣7,506,836,000元、合約負債人民幣182,282,000元、租賃負債人民幣61,701,000元、保養撥備人民幣86,611,000元、持作出售負債人民幣9,871,000元、於一年內到期之銀行借貸人民幣2,551,743,000元及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款人民幣3,395,307,000元。於二零二二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3,392,604,000元已列作按公平值計入其他全面收益的應收票據，並將於到期日抵銷。

本集團於二零二二年六月三十日錄得流動負債淨額人民幣1,326,811,000元，少於二零二一年十二月三十一日的流動負債淨額人民幣1,414,495,000元。

非流動負債為人民幣205,863,000元，主要包括銀行借貸人民幣117,000,000元、租賃負債人民幣55,738,000元、合約負債人民幣8,739,000元及遞延稅項負債人民幣24,386,000元。

流動資金及資本結構

截至二零二二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。

於二零二二年六月三十日，銀行借貸總額增加71.2%(相比於二零二一年十二月三十一日之結餘總額)至人民幣2,668,743,000元。此外，就附追索權之貼現應收票據所提取之未償還墊款金額增加至人民幣3,395,307,000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3,392,604,000元，已記錄為按公平值計入其他全面收入的應收票據，並於到期時抵銷。於回顧期間，本集團貼現應收票據總額約為人民幣4,793,250,000元，以供其日常運營所需資金，其中約人民幣660,576,000元已貼現予廣西汽車。

隨著本集團銀行借貸及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款的增加，銀行現金結餘(連同已質押銀行存款)較二零二一年十二月三十一日的結餘大幅增加72.2%至人民幣4,269,057,000元。就此而言，本集團從策略上設法加強流動資金狀況，並對二零二二年下半年出現堅實的經濟復甦持樂觀態度。

於二零二二年六月三十日，本公司股東應佔權益總額(主要包括股份溢價、法定儲備、實繳盈餘、資本儲備、其他儲備及保留溢利)為人民幣1,816,728,000元。於二零二二年六月三十日，每股資產淨值約為人民幣55.1分。

鑒於變化莫測的營商環境及與汽車行業有關的風險及承擔，本集團一直並將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、流動負債淨額及本集團之負債比率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市場環境之風險及挑戰。

就此而言，本集團將持續密切監察本集團之流動資金及財務狀況，並不時監察市場環境(包括史無前例之不利問題)及金融市場，以制定合適本集團之財務策略。

中期業務營運的季節性或週期性

本集團三個主要業務分部(即(i)汽車動力系統；(ii)汽車零部件及其他工業服務；及(iii)商用整車)於下半年的產品需求較高，這與汽車行業的慣例相一致。前述行業慣例主要涉及於九月和十月舉辦的展覽及促銷活動，此等活動刺激了接下來數月直至農曆新年的需求增加。因此，本集團於下半年呈報的收入及分部業績通常較上半年為高。於截至二零二二年六月三十日止十二個月，本集團三個主要業務分部呈報收入人民幣13,490,873,000元(截至二零二一年六月三十日止十二個月：人民幣16,777,471,000元)。

中期股息

董事會不建議宣派截至二零二二年六月三十日止六個月之中期股息(截至二零二一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

於截至二零二二年六月三十日止六個月，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(截至二零二一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。前行政總裁兼執行董事李誠先生(已故)獲授權全方位管理本集團之業務及執行職責，全面落實董事會制定的方針及政策。李誠先生於二零二二年一月二十三日身故後，該等職責暫時授權予董事會主席袁智軍先生及本公司公司秘書擔任。儘管暫時將本公司行政總裁角色之職責授權予董事會主席，但經考慮：(i)半數董事會成員為獨立非執行董事，董事會認為有足夠的獨立性因素及

充足的保障防止出現單一一名人士權力集中的情況；(ii)本公司制定有正式的程序，確保董事會作出的決策經過深思熟慮後達成，從而確保本集團的決策程序不會出現不必要的阻礙；及(iii)基於本集團公司目標的公司及企業戰略連同本公司的相關財務及運營政策乃經董事會及管理層層面進行全面討論及評估後共同制定，董事會認為，期內的問責性及獨立性並未遭到損害。董事會正在制定適當的授權及委任，尚待本公司董事會及提名委員會審閱討論。本公司將根據上市規則適時就上述事宜作出進一步公佈。於截至二零二二年六月三十日止六個月內，除上文所披露外，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二零二二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網站(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」審閱本集團截至二零二二年六月三十日止六個月之未經審核中期財務資料。截至二零二二年六月三十日止六個月本集團之未經審核中期財務資料亦已由審核委員會審閱。

前副主席、前行政總裁及前執行董事逝世

於二零二二年一月二十四日，本公司沉重宣佈其董事會前副主席、本公司前行政總裁及前執行董事李誠先生因病於二零二二年一月二十三日安詳逝世。李誠先生為本公司服務超過15年。彼於二零零六年六月二十二日起獲委任為本公司執行董事及行政總裁，期間亦擔任董事會主席及副主席。李誠先生亦為本公司提名委員會及環境、社會及管治委員會之委員。

李誠先生在任職期間恪盡職守，勤勉誠懇，為維護本公司及股東的整體利益、確保董事會合理決策等方面盡忠職守，為本集團之發展作出重要貢獻。本集團全體員工及董事會對此深表敬意及感謝；同時，本公司全體董事、本集團全體高級管理人員及全體員工對李誠先生的逝世致以沉痛的哀悼，並向其家人表示深切的慰問。

委任董事

報告期後，李正先生（「李先生」）於二零二二年八月二十四日獲委任為本公司非執行董事。

李先生，79歲，一九六七年於華南師範大學物理學系畢業。李先生曾於醫療技術業界之多間機構任職，包括著名大學研究室、國家醫學工程技術研究中心，專注於促進中國醫療技術進步之工作。此外，彼亦曾於科技發展機構、信託基金、投資機構等任職。李先生於物理、生物醫學工程、國際金融方面擁有逾50年之豐富經驗。

李先生為董事會前任副主席、本公司前行政總裁及前執行董事及本公司主要股東俊山發展有限公司之實益擁有人李誠先生之胞兄。

獲委任後，李先生亦擔任本公司提名委員會、審核委員會、薪酬委員會及環境、社會及管治委員會之成員。有關李先生獲委任之進一步詳情披露於本公司日期為二零二二年八月二十四日之公佈。

中期報告

截至二零二二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)、楊劍勇先生及韋明鳳先生；非執行董事李正先生；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

香港，二零二二年八月二十四日