

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就本公告全部或任何部分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。



Li Auto Inc.

理想汽車

(於開曼群島註冊成立以不同投票權控制的有限責任公司)

(股份代號：2015)

內幕消息

截至2022年9月30日止九個月的 未經審計財務業績及經更新披露

本公告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》第13.09條及《證券及期貨條例》(第571章)第XIVA部刊發。

於2022年12月12日，理想汽車(「本公司」或「理想汽車」)向美國證券交易委員會(「美國證交會」)提交6-K表格，其中包括隨附附件99.1所載本公司及其附屬公司以及併表聯屬實體截至2022年9月30日止九個月的未經審計簡明合併業績(「前九個月業績」)及隨附附件99.2所載有關本公司近期發展及其截至2022年9月30日止九個月的經營業績的討論(「經更新披露」)，兩份資料均乃根據本公司於2021年8月2日向美國證交會遞交的F-3表格上的註冊聲明而載入並自提交6-K表格之日起構成其一部分，惟並無被隨後遞交或提交的文件或報告所取代。前九個月業績乃根據不同於國際財務報告準則的美國公認會計準則編製。

本文附表一為前九個月業績，及附表二為經更新披露，其中部分內容可能構成本公司的重大內幕消息。

本公告包含根據1995年《美國私人證券訴訟改革法案》的「安全港」條文可能構成「前瞻性」聲明的陳述。該等前瞻性陳述可以通過諸如「將」、「期望」、「預期」、「旨在」、「未來」、「擬」、「計劃」、「相信」、「預計」及「可能」等術語及類似陳述來識別。理想汽車亦可能在其向美國證交會及香港聯合交易所有限公司(「香港聯交所」)提交的定期報告中、在其提交給股東的年度報告、新聞稿和其他書面材料以及其高級職員、董事或僱員向第三方所作的口頭陳述中作出書面或口頭前瞻性陳述。非歷史事實性陳述，包括關於理想汽車的信念、計劃和期望的陳述，均為前瞻性陳述。前瞻性陳述涉及固有風險和不確定因素。許多因素可能導致實際結果與任何前瞻性陳述中的結果產生重大差異，包括但不限於以下風險：理想汽車的策略、未來業務發展、財務狀況及經營業績；理想汽車有限的經營歷史；與增程

式電動汽車有關的風險；理想汽車研發、製造及交付優質且吸引客戶的車輛的能力；理想汽車產生正現金流及利潤的能力；使車輛性能不及預期的產品缺陷或任何其他故障；理想汽車成功競爭的能力；理想汽車建立品牌及承受負面報道的能力；理想汽車的車輛訂單被取消；理想汽車研發新汽車的能力；及消費者需求及政府獎勵、補貼或其他有利的政府政策變化。有關以上及其他風險的更多資料載於理想汽車向美國證交會及香港聯交所提交的文件中。本公告中提供的所有資料均截至本公告發佈之日，除適用法律要求外，理想汽車不承擔更新任何前瞻性陳述的義務。

建議本公司股東及潛在投資者勿過於依賴前九個月業績及經更新披露，並於買賣本公司證券時審慎行事。

承董事會命
理想汽車
董事長
李想

香港，2022年12月12日

於本公告日期，本公司董事會成員包括執行董事李想先生、沈亞楠先生及李鐵先生，非執行董事王興先生及樊錚先生以及獨立非執行董事趙宏強先生、姜震宇先生及肖星教授。

附表一

未經審計簡明合併財務報表索引

| | 頁次 |
|--|----|
| 未經審計簡明合併財務報表 | |
| 截至2021年12月31日及2022年9月30日的未經審計簡明合併資產負債表 | 2 |
| 截至2021年及2022年9月30日止九個月的未經審計簡明合併綜合虧損表 | 4 |
| 截至2021年及2022年9月30日止九個月的未經審計簡明合併股東權益變動表 | 5 |
| 截至2021年及2022年9月30日止九個月的未經審計簡明合併現金流量表 | 6 |
| 未經審計簡明合併財務報表附註 | 8 |

未經審計簡明合併資產負債表
(除股數和每股數據外，所有金額以千計)

| | 截至2021年 12月31日 人民幣 | 截至2022年 9月30日 人民幣 | 美元 附註2(e) |
|---|--------------------------|-------------------------|-------------------|
| 資產 | | | |
| 流動資產： | | | |
| 現金及現金等價物 | 27,854,224 | 37,472,617 | 5,267,817 |
| 受限制現金 | 2,638,840 | 3,097,127 | 435,387 |
| 定期存款及短期投資 | 19,668,239 | 14,492,404 | 2,037,310 |
| 應收賬款，分別扣除截至2021年12月31日及2022年9月30日的信用損失準備人民幣467元及人民幣149元 | 120,541 | 32,582 | 4,580 |
| 存貨 | 1,617,890 | 5,515,781 | 775,396 |
| 預付款項及其他流動資產，分別扣除截至2021年12月31日及2022年9月30日的信用損失準備人民幣2,192元及人民幣14,172元 | 480,680 | 1,459,680 | 205,199 |
| 流動資產總額 | 52,380,414 | 62,070,191 | 8,725,689 |
| 非流動資產： | | | |
| 長期投資 | 156,306 | 1,480,987 | 208,194 |
| 物業、廠房及設備，淨值 | 4,498,269 | 9,361,504 | 1,316,019 |
| 經營租賃使用權資產，淨值 | 2,061,492 | 3,277,542 | 460,750 |
| 無形資產淨額 | 751,460 | 832,030 | 116,965 |
| 遞延所得稅資產 | 19,896 | 11,493 | 1,616 |
| 其他非流動資產，分別扣除截至2021年12月31日及2022年9月30日的信用損失準備人民幣3,757元及人民幣7,468元 | 1,981,076 | 2,196,550 | 308,787 |
| 非流動資產總額 | 9,468,499 | 17,160,106 | 2,412,331 |
| 資產總額 | 61,848,913 | 79,230,297 | 11,138,020 |
| 負債 | | | |
| 流動負債： | | | |
| 短期借款 | 37,042 | 528,065 | 74,234 |
| 應付賬款及應付票據 | 9,376,050 | 15,520,221 | 2,181,798 |
| 應付關聯方款項 | 37,455 | 7,307 | 1,027 |
| 遞延收益，流動 | 305,092 | 522,613 | 73,468 |
| 經營租賃負債，流動 | 473,245 | 707,068 | 99,398 |
| 預提費用及其他流動負債 | 1,879,368 | 4,615,396 | 648,823 |
| 流動負債總額 | 12,108,252 | 21,900,670 | 3,078,748 |
| 非流動負債： | | | |
| 長期借款 | 5,960,899 | 8,964,211 | 1,260,169 |
| 遞延收益，非流動 | 389,653 | 584,635 | 82,187 |
| 經營租賃負債，非流動 | 1,369,825 | 1,743,489 | 245,096 |
| 遞延所得稅負債 | 153,723 | 84,264 | 11,846 |
| 其他非流動負債 | 802,259 | 1,805,869 | 253,865 |
| 非流動負債總額 | 8,676,359 | 13,182,468 | 1,853,163 |
| 負債總額 | 20,784,611 | 35,083,138 | 4,931,911 |
| 承諾及或有事項 (附註25) | | | |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部分。

| | 截至2021年 12月31日 人民幣 | 截至2022年 9月30日 人民幣 | 美元 附註2(e) |
|--|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| 股東權益 | | | |
| A類普通股 | | | |
| (每股面值為0.0001美元；截至2021年12月31日，授權發行為4,500,000,000股，已發行為1,709,903,330股，發行在外為1,573,750,346股；截至2022年9月30日，授權發行為4,500,000,000股，已發行為1,728,765,894股，發行在外為1,598,008,686股) | | | |
| | 1,176 | 1,188 | 167 |
| B類普通股 | | | |
| (每股面值為0.0001美元；截至2021年12月31日及截至2022年9月30日，授權發行為500,000,000股，已發行和發行在外為355,812,080股) | | | |
| | 235 | 235 | 33 |
| 庫存股 | (89) | (84) | (12) |
| 資本公積 | 49,390,486 | 53,166,644 | 7,474,048 |
| 累計其他綜合虧損 | (1,521,871) | (236,207) | (33,205) |
| 累計虧損 | <u>(6,805,635)</u> | <u>(9,074,788)</u> | <u>(1,275,714)</u> |
| 理想汽車股東權益總額 | <u>41,064,302</u> | <u>43,856,988</u> | <u>6,165,317</u> |
| 非控股權益 | <u>–</u> | <u>290,171</u> | <u>40,792</u> |
| 股東權益總額 | <u>41,064,302</u> | <u>44,147,159</u> | <u>6,206,109</u> |
| 負債及股東權益總額 | <u><u>61,848,913</u></u> | <u><u>79,230,297</u></u> | <u><u>11,138,020</u></u> |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部分。

未經審計簡明合併綜合虧損表
(除股數和每股數據外，所有金額以千計)

| | 截至9月30日止九個月 | | |
|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| | 2021年 人民幣 | 2022年 人民幣 | 2022年 美元 附註2(e) |
| 收入： | | | |
| 車輛銷售 | 15,752,753 | 26,838,104 | 3,772,841 |
| 其他銷售和服務 | 636,574 | 798,838 | 112,299 |
| 收入總額 | 16,389,327 | 27,636,942 | 3,885,140 |
| 銷售成本： | | | |
| 車輛銷售 | (12,697,925) | (21,870,088) | (3,074,448) |
| 其他銷售和服務 | (309,927) | (542,729) | (76,296) |
| 銷售成本總額 | (13,007,852) | (22,412,817) | (3,150,744) |
| 毛利總額 | 3,381,475 | 5,224,125 | 734,396 |
| 營業費用： | | | |
| 研發費用 | (2,056,398) | (4,709,941) | (662,113) |
| 銷售、一般及管理費用 | (2,366,500) | (4,035,442) | (567,293) |
| 營業費用總額 | (4,422,898) | (8,745,383) | (1,229,406) |
| 營業虧損 | (1,041,423) | (3,521,258) | (495,010) |
| 其他(支出)/收入 | | | |
| 利息支出 | (53,559) | (67,947) | (9,552) |
| 利息收入及投資收益，淨額 | 561,117 | 720,457 | 101,280 |
| 其他，淨額 | 98,283 | 540,927 | 76,042 |
| 稅前虧損 | (435,582) | (2,327,821) | (327,240) |
| 所得稅(費用)/收益 | (181,384) | 30,171 | 4,241 |
| 淨虧損 | (616,966) | (2,297,650) | (322,999) |
| 減：歸屬於非控股權益的淨虧損 | — | (28,497) | (4,006) |
| 歸屬於理想汽車普通股股東的淨虧損 | (616,966) | (2,269,153) | (318,993) |
| 計算每股淨虧損時使用的普通股加權平均數 | | | |
| 基本 | 1,829,434,693 | 1,936,947,462 | 1,936,947,462 |
| 稀釋 | 1,829,434,693 | 1,936,947,462 | 1,936,947,462 |
| 歸屬於普通股股東的每股淨虧損 | | | |
| 基本 | (0.34) | (1.17) | (0.16) |
| 稀釋 | (0.34) | (1.17) | (0.16) |
| 淨虧損 | (616,966) | (2,297,650) | (322,999) |
| 其他綜合(虧損)/收益 | | | |
| 稅後外幣折算調整 | (144,620) | 1,285,664 | 180,736 |
| 其他綜合(虧損)/收益總額 | (144,620) | 1,285,664 | 180,736 |
| 綜合虧損總額 | (761,586) | (1,011,986) | (142,263) |
| 減：歸屬於非控股權益的淨虧損 | — | (28,497) | (4,006) |
| 歸屬於理想汽車普通股股東的綜合虧損 | (761,586) | (983,489) | (138,257) |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部份。

未經審計簡明合併股東權益變動表
(除股數和每股數據外，所有金額以千計)

| | A類普通股 | | B類普通股 | | 庫存股 | | 資本公積 | 累計其他 綜合虧損 | 累計虧損 | 非控股 權益 | 股東 權益總額 |
|---------------------------|----------------------|--------------|--------------------|------------|----------------------|-------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------|-------------------|
| | 股數 | 金額 人民幣 | 股數 | 金額 人民幣 | 股份 | 金額 人民幣 | | | | | |
| 截至2020年12月31日的餘額 | 1,453,476,230 | 1,010 | 355,812,080 | 235 | - | - | 37,289,761 | (1,005,184) | (6,482,225) | - | 29,803,597 |
| 採納信用虧損準則的累計影響 (附註2(h)) | - | - | - | - | - | - | - | - | (1,955) | - | (1,955) |
| 發行作為庫存股的普通股 | 34,000,000 | 22 | - | - | (34,000,000) | (22) | - | - | - | - | - |
| 行使購股權 | - | - | - | - | 1,519,362 | - | 985 | - | - | - | 985 |
| 股份支付薪酬 | - | - | - | - | - | - | 710,500 | - | - | - | 710,500 |
| 稅後外幣折算調整 | - | - | - | - | - | - | - | (144,620) | - | - | (144,620) |
| 首席執行官購股權 | 108,557,400 | 70 | - | - | (108,557,400) | (70) | 70 | - | - | - | 70 |
| 首次公開發售時發行股份，減 去發行成本 | 113,869,700 | 74 | - | - | - | - | 10,995,213 | - | - | - | 10,995,287 |
| 淨虧損 | - | - | - | - | - | - | - | - | (616,966) | - | (616,966) |
| 截至2021年9月30日的餘額 | <u>1,709,903,330</u> | <u>1,176</u> | <u>355,812,080</u> | <u>235</u> | <u>(141,038,038)</u> | <u>(92)</u> | <u>48,996,529</u> | <u>(1,149,804)</u> | <u>(7,101,146)</u> | - | <u>40,746,898</u> |
| 截至2021年12月31日的餘額 | 1,709,903,330 | 1,176 | 355,812,080 | 235 | (136,152,984) | (89) | 49,390,486 | (1,521,871) | (6,805,635) | - | 41,064,302 |
| 行使購股權及歸屬受限制股份 單位 | - | - | - | - | 5,395,776 | 5 | 3,595 | - | - | - | 3,600 |
| 股份支付薪酬 | - | - | - | - | - | - | 1,350,864 | - | - | - | 1,350,864 |
| 稅後外幣折算調整 | - | - | - | - | - | - | - | 1,285,664 | - | - | 1,285,664 |
| 非控股權益注資 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 318,668 | 318,668 |
| ATM增發計劃(「ATM增發」) 時發行股份 | 18,862,564 | 12 | - | - | - | - | 2,421,699 | - | - | - | 2,421,711 |
| 淨虧損 | - | - | - | - | - | - | - | - | (2,269,153) | (28,497) | (2,297,650) |
| 截至2022年9月30日的餘額 | <u>1,728,765,894</u> | <u>1,188</u> | <u>355,812,080</u> | <u>235</u> | <u>(130,757,208)</u> | <u>(84)</u> | <u>53,166,644</u> | <u>(236,207)</u> | <u>(9,074,788)</u> | <u>290,171</u> | <u>44,147,159</u> |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部分。

未經審計簡明合併現金流量表
(除股數和每股數據外，所有金額以千計)

| | 截至9月30日止九個月 | | |
|--|------------------|------------------|-----------------------|
| | 2021年 人民幣 | 2022年 人民幣 | 2022年 美元 附註2(e) |
| 經營活動現金流量 | | | |
| 淨虧損 | (616,966) | (2,297,650) | (322,999) |
| 將淨虧損調整為經營活動所得現金淨額： | | | |
| 折舊與攤銷 | 382,575 | 785,271 | 110,392 |
| 股份支付薪酬 | 710,500 | 1,350,864 | 189,901 |
| 匯兌損失 | 55,947 | 14,157 | 1,990 |
| 未實現的投資損失／(收益) | 8,704 | (8,419) | (1,184) |
| 利息支出 | 50,955 | 20,210 | 2,841 |
| 權益法投資損失 | 465 | 7,457 | 1,048 |
| 與物業、廠房及設備有關的減值損失 | 27,388 | – | – |
| 存貨核銷及存貨購買承諾損失 | 51,256 | 802,799 | 112,856 |
| 信用損失準備 | 3,566 | 15,373 | 2,161 |
| 遞延所得稅淨額 | 181,384 | (61,056) | (8,583) |
| 處置物業、廠房及設備的虧損 | 19,843 | 53,848 | 7,570 |
| 經營資產與負債的變動： | | | |
| 預付款項及其他流動資產 | (363,959) | (988,152) | (138,912) |
| 存貨 | (490,372) | (4,162,785) | (585,195) |
| 經營租賃使用權資產 | (505,064) | (505,330) | (71,038) |
| 經營租賃負債 | 546,537 | 607,486 | 85,399 |
| 其他非流動資產 | (379,936) | (460,806) | (64,779) |
| 應收賬款 | (152,634) | 87,377 | 12,283 |
| 遞延收益 | 148,852 | (16,644) | (2,340) |
| 應付賬款及應付票據 | 3,881,128 | 5,628,720 | 791,273 |
| 應付關聯方款項 | (12,902) | (30,148) | (4,238) |
| 預提費用及其他流動負債 | 630,130 | 944,560 | 132,784 |
| 其他非流動負債 | 326,090 | 667,784 | 93,877 |
| 經營活動所得現金淨額 | 4,503,487 | 2,454,916 | 345,107 |
| 投資活動現金流量 | | | |
| 購買物業、廠房及設備以及無形資產 | (1,786,162) | (3,459,878) | (486,382) |
| 處置物業、廠房及設備 | 1 | 760 | 107 |
| 購買長期股權投資 | – | (663,090) | (93,216) |
| 購買長期定期存款 | (797,268) | (679,486) | (95,521) |
| 贖回短期定期存款 | 1,138,908 | 514,242 | 72,291 |
| 購買短期投資 | (194,477,476) | (44,221,644) | (6,216,580) |
| 贖回短期投資 | 198,841,957 | 49,502,709 | 6,958,981 |
| 購買長期金融工具 | – | (50,000) | (7,029) |
| 支付與收購重慶智造汽車有限公司(「重慶 智造」)相關的現金，扣除已收購現金 | (67,580) | – | – |
| 投資活動所得現金淨額 | 2,852,380 | 943,613 | 132,651 |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部分。

| | 截至9月30日止九個月 | | |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| | 2021年 人民幣 | 2022年 人民幣 | 2022年 美元 附註2(e) |
| 融資活動現金流量 | | | |
| 發行可轉換債務的所得款項 | 5,533,238 | – | – |
| 透過ATM增發計劃(「ATM增發」)發行股份的所得款項 | – | 2,465,441 | 346,587 |
| 行使購股權及歸屬受限制股份單位的所得款項 | 683 | 5,680 | 798 |
| 借款所得款項 | 400,000 | 2,977,934 | 418,632 |
| 償還借款 | (429,692) | (149,850) | (21,066) |
| 發行普通股的所得款項 | 70 | – | – |
| 支付發行成本 | – | (837) | (118) |
| 非控股權益注資 | – | 90,000 | 12,652 |
| 香港首次公開發售所得款項， 減去發行成本 | 11,040,204 | – | – |
| 融資活動所得現金淨額 | 16,544,503 | 5,388,368 | 757,485 |
| 匯率變動對現金、現金等價物及受限制現金的影響 | (111,698) | 1,289,783 | 181,314 |
| 現金、現金等價物及受限制現金增加淨額 | 23,788,672 | 10,076,680 | 1,416,557 |
| 期初現金、現金等價物及受限制現金 | 10,172,519 | 30,493,064 | 4,286,647 |
| 期末現金、現金等價物及受限制現金 | 33,961,191 | 40,569,744 | 5,703,204 |
| 非現金投融资活動的補充披露 | | | |
| 應付購買物業、廠房及設備款項 | (637,969) | (2,471,347) | (347,416) |
| 與非控股權益股東注資相關的物業、廠房及設備款項以及其他資產 | – | 228,668 | 32,146 |

附註為該等未經審計簡明合併財務報表的組成部分。

1. 組織結構和業務性質

(a) 主要業務

理想汽車公司（以下簡稱「理想汽車」或「本公司」）是依據開曼群島法律於2017年4月註冊成立的有限責任豁免公司。本公司通過其合併附屬公司和合併可變利益實體（「可變利益實體」）以及可變利益實體附屬公司（合稱「本集團」），主要在中華人民共和國（「中國」）設計、開發、製造和銷售新能源汽車。

(b) 本集團歷史和重組列報基礎

在本公司註冊成立前，自2015年4月開始，本集團通過北京車和家信息技術有限公司（以下簡稱「北京車和家」）及其附屬公司開展業務。在2017年4月本公司註冊成立的同時，北京車和家通過其全資附屬公司之一與本公司管理團隊（當時為本公司的法定所有者）簽訂委託持股協議（「《開曼委託持股協議》」），獲得本公司全部控制權。同年，本公司成立附屬公司Leading Ideal HK Limited（以下簡稱「Leading Ideal HK」）、北京羅克維爾斯科技有限公司（以下簡稱「維爾斯科技」或「WFOE」）以及合併可變利益實體北京心電出行信息技術有限公司（以下簡稱「心電信息」）。重組前，本公司及其附屬公司和可變利益實體由北京車和家控制和合併。

本集團於2019年7月進行重組（以下簡稱「2019年重組」）。主要重組步驟如下：

- 北京車和家終止《開曼委託持股協議》，同時北京車和家及其合法股東與WFOE簽訂合同協議，北京車和家成為WFOE的合併可變利益實體；
- 緊接2019年重組前，本公司向北京車和家股東發行普通股以及Pre-A輪、A-1輪、A-2輪、A-3輪、B-1輪、B-2輪和B-3輪可轉換可贖回優先股，以換取其持有北京車和家的相應股權。

2019年7月2日，相關方完成所有2019年重組相關合同的簽署，並於2019年12月31日前完成所有2019年重組的行政手續，包括但不限於將北京車和家資本匯至海外對本公司增加注資。

由於緊接2019年重組前及緊隨2019年重組後本公司和北京車和家受共同股東共同控制程度較高，雖然無單個投資者控制北京車和家或理想汽車，但2019年重組交易被認為是缺乏經濟實質的資本重組，其會計處理方式與共同控制交易的會計處理方式類似。因此，本集團所有列報期間的財務資料按照正常結轉的數據列示。為了方便與2019年重組發行的最終股份數可比較，未經審計簡明合併資產負債表及未經審計簡明合併股東權益變動表中列示的已發行股數，每股淨虧損等股份數據，追溯至未經審計簡明合併財務報表最早期間的期初。因此，本公司2019年重組發行的普通股和優先股按照未經審計簡明合併財務報表最早期間期初或原始發行日（以較晚者為準）追溯列示，本集團發行股份視為由本公司發行股份。

為籌備在香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）主板上市，本集團於2021年第二季度進行了公司架構重組（「2021年重組」）。主要重組步驟如下：

- 為在切實可行範圍內，根據聯交所上市決策LD43-3的規定，本公司對其境內附屬公司及可變利益實體控股架構進行重組。2021年重組主要涉及在中國相關法律法規允許的範圍內，將若干可變利益實體變更為本公司的全資或部分擁有附屬公司。請參閱附註1(b)(i)及(ii)。
- 於2021年4月，本公司訂立若干新合約安排以取代於2021年重組完成前的舊合約安排。於2021年重組完成後，北京車和家及Leading Ideal HK的附屬公司各自持有重慶理想汽車50%的股權，該公司此前為北京車和家的全資附屬公司。

2021年重組交易計入本集團共同控制交易。因此，本集團合併財務資料並無因該等交易受到影響。

於2022年3月，北京車和家將其於重慶理想汽車的股權轉讓予Leading Ideal HK的附屬公司。因此，重慶理想汽車成為本公司的全資附屬公司。該交易為本集團內的共同控制交易，因此，本集團合併財務資料並無受到影響。

本集團的未經審計簡明合併財務報表包括本公司、其附屬公司、合併可變利益實體及可變利益實體附屬公司的財務報表。

截至2022年9月30日，本公司的主要附屬公司、合併可變利益實體及可變利益實體附屬公司載列如下：

| | 持股比例 | 成立日期 或收購日期 | 公司註冊地 | 主營業務 | 附註 |
|--|------|---------------|-------|-----------------|------|
| 附屬公司 | | | | | |
| Leading Ideal HK Limited (「Leading Ideal HK」) | 100% | 2017年5月15日 | 中國香港 | 投資控股 | |
| 北京羅克維爾斯科技有限 公司(「維爾斯科技」) | 100% | 2017年12月19日 | 中國北京 | 技術開發及企業 管理 | |
| 北京勵鼎汽車銷售有限公 司(「北京勵鼎」) | 100% | 2019年8月6日 | 中國北京 | 銷售及售後管理 | |
| 江蘇心電互動汽車銷售服 務有限公司(「江蘇心 電」) | 100% | 2017年5月8日 | 中國常州 | 銷售及售後管理 | (i) |
| 重慶理想汽車有限公司 (「重慶理想汽車」) | 100% | 2019年10月11日 | 中國重慶 | 汽車製造及生產 設備採購 | (ii) |
| | | 成立日期 | 公司註冊地 | 主營業務 | 附註 |
| 可變利益實體 | | | | | |
| 北京車和家信息技術有限公司(「北京 車和家」) | | 2015年4月10日 | 中國北京 | 技術開發 | |
| 北京心電出行信息技術有限公司(「心 電信息」) | | 2017年3月27日 | 中國北京 | 技術開發 | |

附註：

- (i) 於2021年重組前，江蘇心電為北京車和家的附屬公司。
- (ii) 於2021年重組完成後，北京車和家及Leading Ideal HK的附屬公司各自持有重慶理想汽車50%的股權，該公司此前為北京車和家的全資附屬公司。於2022年3月，北京車和家將其於重慶理想汽車的股權轉讓予Leading Ideal HK的附屬公司。因此，重慶理想汽車成為本公司的全資附屬公司。

(c) COVID-19的影響

由於COVID-19疫情及於2020年1月以來中國在全國範圍所採取的防控措施，本公司於2020年2月春節後延遲其於常州製造設施的生產，亦遭遇若干生產所需原材料供應商配送短期延遲。由於中國不同地區為應對公共衛生問題採取不同等級的旅遊及其他限制，本集團亦暫時延遲向客戶交付理想ONE。在經歷2020年2月的臨時關閉後，本集團的零售門店以及交付及服務中心重新開業，恢復向客戶交付車輛。2020年3月31日後至2021年第三季度，隨著本集團從COVID-19疫情對全國的不利影響中恢復，本集團已不斷提升其產能，增加交付至正常水準。

自2021年10月以來，隨著COVID-19疫情對半導體生產商造成的中斷及居家辦公經濟導致全球個人電腦需求增加，用於汽車製造的半導體芯片供應已發生全球性短缺。例如，由於馬來西亞發生COVID-19疫情，本集團激光雷達系統供應商專用芯片的生產嚴重受阻，2021年第三季度的生產和交付受到不利影響。2021年12月後，本集團逐步恢復正常汽車生產，繼續以合理價格從不同渠道獲得芯片或其他半導體元件。本集團推斷出將不存在就其長期預測的重大影響。

於2022年3月下旬及4月，中國長江三角洲地區的COVID-19疫情反彈，導致對整個行業的供應鏈、物流及生產再次造成嚴重干擾。本集團的常州製造基地位於長江三角洲地區的中心，該地區是本集團超過80%的零部件供應商的所在地，尤其是在上海和昆山。上海及昆山的若干供應商暫時完全終止生產或交付產品，導致本集團無法維持足夠的存貨以滿足生產需求。這對2022年4月的生產造成重大不利影響，導致向客戶延遲交貨。本集團一直與供應商合作以恢復產能，並旨在縮短理想ONE客戶的交貨等待時間。儘管COVID-19疫情導致全行業持續面臨嚴峻的零部件供應鏈挑戰，但自2022年5月起，本集團的汽車生產及交付已逐步開始恢復並維持在疫情前水平。

2. 重要會計政策摘要

(a) 報表編製基礎

隨附未經審計簡明合併財務報表乃根據美國公認會計準則（「美國公認會計準則」）編製中期財務資料。因此，其並不包括美國公認會計準則要求的完整財務報表的所有資料及附註。根據美國公認會計準則編製的年度財務報表中通常包括的若干資料及附註披露已根據S-X法規第10條予以簡明或省略。未經審計簡明合併財務報表乃按與經審計財務報表相同的基準編製，並包括所有必要調整，以公平呈報本公司截至2021年12月31日及2022年9月30日的財務狀況及截至2021年及2022年9月30日止九個月的經營業績及現金流量。截至2021年12月31日的合併資產負債表乃摘錄自該日的經審計財務報表，但不包括美國公認會計準則規定的所有資料及附註。未經審計簡明合併財務報表及相關披露乃假設未經審計簡明合併財務報表使用者已閱讀或可查閱過往財政年度的經審計合併財務報表。因此，該等財務報表應與截至2021年12月31日止年度的經審計合併財務報表及相關附註一併閱讀，所採用的會計政策與上一財政年度經審計合併財務報表所採用者一致。中期經營業績未必反映整個財政年度或任何未來期間的預期業績。

(b) 合併原則

未經審計簡明合併財務報表包括本公司財務報表、本公司附屬公司財務報表，以及本公司為最終主要受益人的可變利益實體和可變利益實體附屬公司的財務報表。

附屬公司為本公司直接或間接控制一半以上投票權的實體；本公司有權任命或罷免董事會（「董事會」）多數成員的實體；本公司根據股東或權益持有人之間的章程或協議，在董事會會議上控制多數投票權或負責被投資方的財務和經營政策的實體。

可變利益實體是本公司或其附屬公司通過合約安排能夠主導其活動並獲得其經濟利益的實體。因此，本公司被認為是各可變利益實體的主要受益人，並根據美國公認會計準則將各實體合併入賬。

本公司、本公司附屬公司、可變利益實體和可變利益實體附屬公司之間的所有重大交易和餘額在合併時均已抵銷。

(c) 採用估計

按照美國公認會計準則編製未經審計簡明合併財務報表要求管理層作出會計估計和假設，該等會計估計和假設會影響未經審計簡明合併財務報表及其附註中資產和負債金額、資產負債表日或有資產和負債相關披露以及報告期內收入和費用的披露金額。

本集團未經審計簡明合併財務報表中反映的重要會計估計在適用情況下主要包括（但不限於）收入確認中各項履約義務的單獨售價和攤銷期的確定、股份支付薪酬安排的評估、投資及衍生工具的公允價值、物業、廠房及設備的可使用年限、無形資產可使用年限、長期資產及使用壽命不確定的無形資產的減值評估、金融資產的信用損失準備、過剩及陳舊存貨的庫存估值、存貨成本和可變現淨值孰低、購買承諾損失、產品質保金、賣家返利確定、可變租賃支付金額評估及遞延所得稅資產的計價備抵。實際結果或與以上估計可能存在差異。

(d) 記賬本位幣和外幣折算

本集團以人民幣（「人民幣」）作為列報貨幣。本公司及香港附屬公司以美元（「美元」）作為記賬本位幣。其他附屬公司，可變利益實體及其附屬公司以其相應本地貨幣（「人民幣」）作為記賬本位幣。相應記賬本位幣根據ASC第830號「外匯事項」中的規定確定。

以記賬本位幣以外其他貨幣計價的交易按交易日的現行匯率折算為記賬本位幣。以外幣計價的貨幣性資產和負債按資產負債表日適用的匯率折算為記賬本位幣。以歷史成本計量的外幣非貨幣性項目按交易發生日的匯率計量。外幣交易產生的外匯收益或虧損計入未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表。

非人民幣為記賬本位幣的集團內各實體財務報表均折算為人民幣。以外幣計價的資產和負債按資產負債表日匯率折算為人民幣。除當期損益外的權益科目按適用歷史匯率折算為人民幣。收入和費用等損益科目按期間平均匯率折算為人民幣。由此產生的外幣折算調整計入未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表中的其他綜合收益／(虧損)，累計外幣折算調整作為累計其他綜合收益／(虧損)的組成部分在未經審計簡明合併股東權益表中列報。截至2021年9月30日止九個月，外幣折算調整虧損總計為人民幣144,620元，而截至2022年9月30日止九個月外幣折算調整收益為人民幣1,285,664元。

(e) 簡易換算

截至2022年9月30日止九個月的未經審計簡明合併資產負債表、未經審計簡明合併綜合虧損表及未經審計簡明合併現金流量表金額由人民幣換算為美元，僅為方便讀者，並按1.00美元兌人民幣7.1135元的匯率換算，為美國聯邦儲備委員會於2022年9月30日發佈的H.10統計數據中的正午買入匯率。概無聲明人民幣金額已經或可能按於2022年9月30日的匯率或任何其他匯率兌換、變現或結算為美元。

(f) 現金、現金等價物及受限制現金

現金及現金等價物是指存放於銀行或其他金融機構的庫存現金、定期存款及高流動性投資，其提取和使用不受限制，原始期限不超過三個月。截至2021年12月31日及2022年9月30日，本集團由線上支付平台如中國銀聯等管理的現金賬戶中，涉及車輛銷售的收款總金額分別為人民幣33,540元及人民幣64,218元，在未經審計簡明合併資產負債表現金及現金等價物中列示。

受限制現金是在提取、使用或因為抵押擔保受到限制的現金，在未經審計簡明合併資產負債表中單獨列報，且不計入未經審計簡明合併現金流量表中的現金及現金等價物總額。本集團的受限制現金主要包括(a)存放於指定銀行賬戶用於開具信用證、銀行保函及銀行承兌匯票的擔保存款；(b)存放於指定銀行賬戶用於應付票據償還的擔保存款(附註14)。

列報於未經審計簡明合併現金流量表的現金、現金等價物及受限制現金在我們的未經審計簡明合併資產負債表中單獨列示如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 現金及現金等價物 | 27,854,224 | 37,472,617 |
| 受限制現金 | 2,638,840 | 3,097,127 |
| | <u>30,493,064</u> | <u>40,569,744</u> |
| 現金、現金等價物及受限制現金合計 | <u>30,493,064</u> | <u>40,569,744</u> |

(g) 定期存款及短期投資

定期存款是指存放在銀行的銀行存款。原定期限在三個月以上但少於一年的銀行存款被歸類為短期定期存款，而該等定期存款於未經審計簡明合併資產負債表中反映為「定期存款及短期投資」，而原定期限在一年以上的餘額被分類為長期定期存款，於未經審計簡明合併資產負債表中反映為「長期投資」。

短期投資是對具有浮動利率的金融工具的投資。到期日為一年以內的這類金融工具被分類為短期投資，於未經審計簡明合併資產負債表反映為「定期存款及短期投資」，而到期日超過一年的金融工具於未經審計簡明合併資產負債表被分類為長期投資。本集團於初始確認日選擇了公允價值法，後續按公允價值計量該等投資。公允價值的估計基於各金融機構提供的同類金融產品的期末報價。公允價值的變動反映在未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表中的「利息收入及投資收益，淨額」。

(h) 應收賬款及當前預期信用損失

應收賬款主要包括代表客戶向政府收取的與政府補貼相關的車輛銷售款項。本集團根據預期信用損失法(見下文)對應收賬款計提壞賬準備，當認為無法收回時核銷。截至2021年及2022年9月30日止九個月，概無就應收賬款確認重大信用損失準備。

於2016年6月，財務會計標準委員會頒佈了ASU第2016-13號「金融工具－信用損失」，該法引入了一種基於預期損失的方法來估計若干類型的金融工具的信用損失，包括但不限於應收賬款及其他應收賬款及租賃投資淨額。本集團評估認為，應收賬款、其他流動資產以及其他非流動資產均包含在ASC第326號範圍內。本集團已確定應收賬款、其他流動資產及其他非流動資產的相關風險特徵，包括本集團所提供服務或產品的規模、類型或該等特徵的組合、歷史信用損失經驗、當前經濟狀況、對未來經濟狀況的可支持預測以及評估整個存續期預期信用損失時的任何收回等。影響預期信用損失分析的其他關鍵因素包括可能影響本集團應收賬款的信用質量的行業特定因素。每個季度均須根據本集團的具體事實及情況進行評估。所有前瞻性陳述因其性質使然而受到風險及不確定因素的影響，其中許多風險及不確定因素均非本集團所能控制。考慮到COVID-19造成的宏觀經濟及市場動蕩，本集團持續監控數據及趨勢並考慮最新可得資料。

本集團於2021年1月1日使用經修訂追溯法採用了ASC第326號及若干相關的ASU，其累計影響被記錄為累計虧損增加人民幣1,955元。截至2021年1月1日（採用該準則後），流動資產及非流動資產的預期信用損失準備分別為人民幣972元及人民幣983元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團於銷售、一般及管理費用中記入的預期信用損失分別為人民幣3,566元及人民幣15,373元。截至2021年12月31日及2022年9月30日，記入流動資產的預期信用損失準備分別為人民幣2,659元及人民幣14,321元；記入非流動資產的預期信用損失準備分別為人民幣3,757元及人民幣7,468元。

本集團一般不會有與車輛銷售及相關銷售有關的大量應收賬款，因為客戶應在車輛交付之前付款，代表客戶向政府收取的與政府補貼有關的車輛銷售款項除外。其他流動資產及其他非流動資產主要包括其他應收賬款及按金。下表概述截至2021年及2022年9月30日止九個月有關應收賬款、其他流動資產及其他非流動資產的信用損失準備變動：

| | 截至以下日期止九個月 | |
|------|--------------|---------------|
| | 2021年9月30日 | 2022年9月30日 |
| 期初餘額 | 1,955 | 6,416 |
| 撥備 | 4,038 | 20,954 |
| 轉回 | (472) | (5,581) |
| | <u>5,521</u> | <u>21,789</u> |
| 期末餘額 | <u>5,521</u> | <u>21,789</u> |

(i) 衍生工具

衍生工具以公允價值計量，在合併資產負債表的資產或負債科目確認，根據到期日及承擔，確認為其他流動資產或非流動資產，或其他流動負債或非流動負債。衍生工具的公允價值變動根據衍生工具的用途以及是否符合套期會計，定期於未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表或於其他綜合收益／(虧損)中確認。

本集團選擇性地使用金融工具（外匯遠期及期權合約）來管理外幣匯率波動有關的市場風險。該等財務風險由本集團作為其風險管理項目的組成部分進行監控及管理。本集團並無以投機或交易為目的持有衍生工具。本集團的衍生工具並不符合套期會計，因此公允價值變動於未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表中確認為「利息收入及投資收益，淨額」。衍生金融工具的現金流量與受經濟對沖關係影響的項目的現金流量歸為同一類別。衍生工具的估計公允價值乃根據相關市場資料確定。該等估計乃參考市場利率使用行業標準估值技術計算得出。

倘存在抵銷權且以下所有條件均獲滿足，則將衍生工具列為淨值：(a)雙方各擁有其他可確定金額；(b)報告出具方有權用另一方應收的金額抵銷所欠金額；(c)報告出具方有意抵銷；及(d)法律方面可強制執行的抵銷。

截至2022年9月30日，由於衍生工具於2021年12月31日前到期，故本集團並無任何未結算衍生工具結餘。本集團於截至2021年及2022年9月30日止九個月於未經審計簡明合併綜合虧損表的利息收入及投資收益，淨額中確認人民幣61,241元及零的公允價值收益。

(j) 存貨

存貨按成本與可變現淨值孰低計量。成本按加權平均法核算，包括所有取得存貨的成本和將存貨運至其目前位置並使其達到目前狀態所需的其他成本。本集團根據對當前及未來需求的預測，核銷過剩或報廢的存貨。如現有存貨超過預測的未來需求，則超出部分將被核銷。本集團也會檢查存貨，確定其賬面價值是否超過最終銷售存貨時可變現淨值。這需要確定車輛預估售價減去將現有存貨轉化為製成品的預估成本。存貨一經核銷，則用於其後續計量的成本降低，之後出現的事件和情況變化不會恢復或增加該成本。截至2021年及2022年9月30日止九個月，本公司計入銷售成本的核銷存貨至可變現淨值及存貨購買承諾損失分別為人民幣51,256元及人民幣802,799元。

(k) 物業、廠房及設備淨值

物業、廠房及設備以成本減累計折舊及減值虧損（如有）計量。物業、廠房及設備按成本減去減值和殘值（如有）後在其預計使用期限內按直線法計提折舊。租賃資產改良按相關資產租賃期或預計使用期限孰短攤銷。與構建物業、設備及軟件相關並為使資產達到預期用途所產生的直接成本都歸集在在建工程計量。特定未償還債務的利息支出於重大資本資產建設期間內撥歸資本。在建工程的資本化利息支出計入物業、廠房及設備，並於相關資產的使用年期內攤銷。機動車輛指本集團日常營運（包括駕駛測試）所用的車輛。資產達到預計可使用狀態時，將在建工程轉固，並開始計算折舊。

預計使用年限如下：

| | 使用年限 |
|---------|----------------|
| 建築物 | 20年 |
| 建築物裝修改良 | 5至10年 |
| 生產機器及設施 | 3至10年 |
| 設備 | 3至5年 |
| 機動車輛 | 2至4年 |
| 模夾檢具 | 生產量 |
| 租賃資產改良 | 預計使用年限與租賃期間較短者 |

維護和修理成本於發生時計入費用，而延長物業、廠房及設備使用期限的翻新成本在發生時增加固定資產原值。如資產報廢或以其他方式處置，則其成本、相關累計折舊及攤銷於其各自的賬目中扣除，銷售或處置產生的損益將反映在未經審計簡明合併綜合收益／（虧損）表中。

本公司按持續基準評估其物業、廠房及設備的預計使用年限。於評估使用年限時，本公司將在計及生產水平、競爭因素及經濟環境的情況下考慮資產在功能方面保持高效及有效的時長。如評估表明資產的使用年限仍短於或長於先前預期者，資產的使用年限將予以修訂，導致估計變更。估計變更通過資產當前賬面價值於其經修訂剩餘使用年限內折舊的方式按未來適用法入賬。

截至2022年9月30日，本公司完成對若干模夾檢具預計生產量及若干生產設施使用年限的評估，以上均僅用於理想ONE車輛生產。本公司於2022年第三季度的評估反映理想ONE按計劃於2022年10月底停產，表明直接用於理想ONE車輛生產的若干生產設施不會按最初估計的年限被使用。因此，經考慮本公司計劃將車型從2021款理想ONE迭代至理想L8，本公司將若干生產設施的估計使用年限從10年更改為3年。此外，基於管理層採用產量折舊法對2021款理想ONE產量作出的經修訂最佳估計，直接用於生產理想ONE的若干模夾檢具的折舊亦有加速。由於該等按未來適用法處理的估計變更，截至2022年9月30日止九個月，本公司將折舊費用增加的人民幣225,791元計入存貨及銷售成本。

(1) 產品質保

本集團根據在銷售車輛時與客戶簽訂的合同為所有新車提供產品質保。本集團按照保修服務的預計單位成本乘以銷量計提已售車輛的質保準備金並考慮保修期內維修或更換部件的預計成本的最佳估計。這類估計主要是基於對日後保修的性質、頻率和平均成本的預估。考慮到本集團銷售歷史相對較短，因此這類估計具有不確定性，而過去或預計保修經驗的改變或導致質保準備金在未來發生重大變化。預計在未來12個月內發生的這部分質保準備金將計入預提費用及其他流動負債，剩餘餘額則在未經審計簡明合併資產負債表中計入其他非流動負債。計提的質保費用在未經審計簡明合併綜合收益／(虧損)表中計入銷售成本。本集團會定期對質保金計提的充足性重新評估。

當本集團與其供應商就收回質保相關成本的具體細節達成一致且收回的金額得到確定時，本集團將對收回質保相關成本產生的利得進行確認。

應計質保金包括以下內容：

| | 截至以下日期止九個月 | |
|----------------|-----------------------|-------------------------|
| | 2021年9月30日 | 2022年9月30日 |
| 期初應計質保金 | 233,366 | 842,345 |
| 產生的質保費用 | (15,069) | (35,128) |
| 計提的質保金 | <u>385,730</u> | <u>482,742</u> |
| 期末應計質保金 | <u>604,027</u> | <u>1,289,959</u> |
| 包括：流動應計質保金 | 111,645 | 152,648 |
| 非流動應計質保金 | 492,382 | 1,137,311 |

(m) 可轉換債務

本集團將2021年發行的可轉換債務於未經審計簡明合併資產負債表中確認為長期借款。

於2020年8月，財務會計準則委員會頒佈了ASU 2020-06債務－具有換股權及其他選擇權的債務（副主題470-20號）以及衍生工具及套期－實體自身權益合同（副主題815-40號）（「ASU 2020-06」）。本集團決定自2021年1月1日起提早採納ASU 2020-06。由於ASU 2020-06透過取消具有受益轉換特徵和現金轉換特徵的工具的會計模式修訂了可轉換債務工具指引。因此，無須考慮可轉換債務的受益轉換特徵或現金轉換特徵。

本集團根據ASC第815號及ASU 2020-06的規定評估可轉換債務，並得出結論：

- (i) 由於轉換權被認為與本公司的自擁股票掛鈎並獲分類於股東（虧損）／權益，因為符合ASC第815-10-15-74號規定的範圍例外，毋須將轉換權自可轉換債務中拆分；
- (ii) 回購權被認為與債權人明顯密切相關及不符合規定進行拆分。
- (iii) 本集團將債務發行成本呈列為呈列期間相關債務的直接扣減，並於其後作為利息支出於合約年內攤銷。
- (iv) 相關增值使用實際利率法於估計年內在未經審計簡明合併綜合虧損表內入賬為利息支出。

(n) 收入確認

本集團於2018年10月向大眾推出了第一款量產的增程式電動汽車「理想ONE」，並於2019年第四季度開始向客戶交付。本集團於2021年5月發佈理想ONE的升級版2021款理想ONE並於2021年5月終止生產首款理想ONE。於2022年6月，本公司向大眾推出增程式電動汽車理想L9並開始於2022年8月向客戶交付。本集團的收入主要源自銷售汽車（連同各輛汽車銷售內多項明確履約責任）以及銷售理想汽車Plus會員。

本集團於2018年1月1日採用ASC 606「關於與客戶合同產生的收入」全面追溯法。

本集團在商品或服務的控制權轉讓至客戶時確認收入。根據合同條款和合同適用的法律，商品或服務控制權的轉移可於一段時間內或於某一時間點完成。如本集團在履約時滿足以下某項條件，則商品和服務的控制權於一段時間內轉移：

- 客戶在集團履約的同時即取得並消耗集團履約所帶來的全部經濟利益；
- 客戶能夠控制集團履約過程中建造及改進的資產；或

- 集團並未建造一項可被本集團用於其他替代用途的資產，且本集團有可強制執行權對累計至今已完成的履約部分收取款項。

如商品和服務的控制權於一段時間內轉移，則在合同期間根據履約義務進度對收入予以確認。另一類情況為在客戶獲得商品和服務控制權的某一時間點確認收入。

集團與客戶簽訂的合同可能包含多項履約義務。針對此類安排，本集團將根據其相對的單獨售價為每項履約義務分攤收入。本集團通常根據向客戶收取的價格確定單獨售價。如無法直接獲取單獨售價，則基於適用的可觀察到的資料並採用估計成本加成利潤率對獨立售價進行估計。本集團在估計各項不同履約義務的相對售價時都作了假設和估計，對該等假設和估計判斷的變化可能對收入確認產生影響。

當合同任意一方已履約，本集團根據自身履約情況與客戶付款間關係將該合同在財務狀況表中列報為合同資產或合約負債。

合同資產是本集團通過交換其轉讓給客戶的商品和服務換取對價的權利。如本集團有權利無條件獲得對價，則計入應收賬款。如果時間流逝在收取對價到期之前是必須的，收取對價的權利是無條件的。

如本集團在將商品或服務轉讓給客戶前，客戶已支付對價或本集團有權利無條件獲得對價，則本集團在客戶付款或應收賬款入賬時（以較早者為準）列報為合約負債。合約負債係本集團已從客戶處獲得對價（或付款期限已到）時，向客戶轉讓商品或服務的義務。

車輛銷售

本集團的收入來自銷售汽車（目前為理想L9及理想ONE）和多款產品及服務。銷售合同明確規定了多項履約義務，包括銷售理想L9及理想ONE、充電樁、車輛互聯網連接服務、固件OTA升級（或「FOTA升級」）以及特定條件下首任車主終身質保，並按照ASC 606確認收入。本集團提供的標準質保按照ASC 460「擔保」入賬。當本集團將理想L9及理想ONE的控制權轉移給客戶時，計提預計質保成本作為負債入賬。

客戶購買新能源汽車可享受由本集團根據適用政府政策代客戶向政府申請並收取的政府補貼，客戶僅支付扣除政府補貼後的金額。本集團認為，政府補貼應包含在其向客戶收取購買新能源汽車的交易價格中，因為這一補貼屬於新能源汽車的購買者，而當本集團因購買者的原因（如拒絕提供或延遲提供補貼申請資料）而未收到補貼，汽車購買者仍需支付該筆金額。由於本集團車輛的售價高於若干中國機構發佈的通知中規定的範圍，自2020年7月起，本集團將不再符合享受政府補貼的資格。

根據ASC 606，合約總價乃基於相對估計的獨立售價分配至各項不同的履約義務。理想L9及理想ONE和充電樁的銷售收入在產品的控制權轉移至客戶時確認。本集團採用直線法確認服務期內車輛互聯網連接服務和FOTA升級的收入。對於初始車主的延長使用壽命保修，由於經營歷史有限及缺乏歷史數據，本集團初步在延長保修期內根據直線法隨時間確認收入，並將繼續定期監控成本模式及調整收入確認模式，以反映可用的實際成本模式。

由於車輛及所有嵌入式產品和服務的合約價格須預先支付，即意味著本集團在轉讓商品或服務之前收取付款，因此本集團就該等未履約義務記錄為已分配金額的合約負債（遞延收入）。

理想汽車Plus會員的銷售

為豐富客戶的車主體驗，本集團同時出售理想汽車Plus會員。本集團基於相對估計的獨立售價將理想汽車Plus會員總價款分攤至各項履約義務。各履約義務的收入在服務期間內，或在相關商品或服務交付時或會員資格到期日（以時間較早者為準）確認。

會員積分

自2020年1月開始，本集團提供會員積分，可用於在本集團的線上商店中兌換本集團商品或服務。本集團根據可通過兌換會員積分而獲得的商品或服務的成本來確定每個會員積分的價值。

本集團得出結論，就購買理想L9及理想ONE而向客戶提供的會員積分是一項重要權利，根據ASC 606，其被視為單獨的履約義務，在分配車輛銷售的交易價格時應將其考慮在內。分配至會員積分的金額作為單獨履約義務記錄為合約負債（遞延收入），並且應在會員積分獲使用或屆滿時確認收入。

移動應用程式的客戶或使用者還可通過其他方式獲得會員積分，例如通過移動應用程式推薦新客戶購買車輛。本集團向該等客戶提供會員積分以鼓勵用戶參與並提高市場知名度。因此，本集團將該等積分入賬為銷售和營銷費用，相應的負債在提供積分時記入預提費用及其他流動負債。

新能源汽車積分的銷售

根據中國工業和信息化部（「工信部」）頒佈的管理辦法及政策，達到一定規模的各乘用車生產企業或各進口乘用車供應企業可通過生產或進口新能源汽車（「新能源汽車」）來賺取新能源汽車積分。新能源汽車積分可通過工信部設立的積分管理系統交易及出售予其他公司。本集團通過生產本集團電動汽車來賺取可交易的新能源汽車積分。本集團按協定的價格向其他受管制實體出售該等積分，彼等可使用積分以符合監管要求。本集團於2021年9月將新能源汽車積分的控制權轉移至買方時，確認新能源汽車積分的銷售收入，由於工信部已完成新能源汽車積分的銷售審批，有關新能源汽車積分已轉移至買方。新能源汽車積分的銷售對價已由本集團於2021年第四季度悉數收取。

實際權宜方法及豁免

本集團選擇將獲得合約的成本列為費用，因為車輛銷售的大部份合約對價已分配給理想L9及理想ONE的銷售，並在轉移車輛控制權後確認為收入，其在簽署銷售合約後一年內進行。

(o) 政府補貼

本集團的中國附屬公司自若干地方政府收取政府補貼。本集團的政府補貼包括專項補貼和其他補貼。專項補貼為地方政府為特定目的而提供的補貼，如與重慶製造基地有關的研發、生產廠房及設施建設及產能補貼。其他補貼為當地政府並無明確其用途且與本集團未來趨勢或表現無關的補貼，該等補貼收入的收取並不取決於本集團的任何進一步行動或表現，且金額在任何情況下均無須退還。倘特定用途補貼提前收到，則本集團將其入賬列作非流動負債。對於專項補貼，在政府驗收相關項目建設或資產收購時，確認特定用途補貼以減少資產收購成本。其他補貼於收到時確認為其他，淨額，因為本集團無需進一步履約。

截至2021年12月31日及2022年9月30日，其他非流動負債包括與建設生產廠房及設施以及產品開發的特定政府補貼有關的遞延政府補貼零及人民幣408,666元。該等政府補貼預期於建造及投入使用時於其可使用年內以直線法攤銷，以扣除折舊費用。

(p) 公允價值

公允價值是市場參與者在計量日在有序交易中因出售資產應收取或轉讓負債應支付的價格。對於按規定或經允許以公允價值入賬或披露的資產和負債，在確定其公允價值計量方法時，本集團會考慮其主要交易市場或對其最有利的交易市場，也會考慮市場參與者在為資產或負債定價時會採用的假設。

會計準則制定了公允價值層級，要求在對公允價值進行計量時最大程度使用可觀察輸入值並最低程度使用不可觀察輸入值。金融工具所屬的公允價值層級取決於對公允價值計量具有重大意義的最低層級的輸入值。會計準則將可用於公允價值計量的輸入值劃分為三個層級：

第一層級 — 同一資產或負債在活躍市場上報價（未經調整）。

第二層級 — 同一資產或負債在活躍市場上除報價外的可觀察市場輸入值。

第三層級 — 估值方法中使用的對於資產或負債公允價值的計量十分重要的不可觀察輸入值。

本集團使用可獲取的市場報價確定資產或負債的公允價值。如市場報價不可獲取，本集團將採用估值技術進行公允價值計量，如果可行，使用基於當前市場或獨立來源的市場參數（例如利率和匯率）。

(q) 每股虧損

基本每股淨虧損根據本期間內發行在外普通股加權平均數使用兩級法計算。根據兩級法，倘根據其合約條款，其他參與證券並無責任分擔虧損，則淨虧損不會分配至其他參與證券。稀釋每股淨虧損使用普通股加權平均數及期內發行在外的等價普通股計算。等價普通股包括使用庫存股法在發行在外的股份期權行權時可發行的普通股及使用假設轉換法轉換可轉換債務時可發行的普通股。倘計入有關股份會導致反稀釋，則等價普通股在計算稀釋每股虧損時不包括在內。

(r) 分部報告

ASC 280「分部報告」列示了企業在其財務報表中報告經營分部、產品、服務、地理區域及主要客戶等資料應遵循的準則。

根據ASC 280制定的標準，本集團的首席經營決策者（「CODM」）已被確定為首席執行官，其於作出有關分配資源及評估本集團整體表現的決策時審閱綜合業績，及因此，本集團僅有一個可報告分部。就內部報告而言，本集團並無區分市場或分部。由於本集團的長期資產大部份位於中國，故並無呈列地區分部資料。

3. 近期會計公告

近期採納的會計公告

於2019年12月，財務會計準則委員會頒佈了ASU 2019-12簡化收入所得稅的會計處理，刪除專題740一般準則的特定例外情況，並簡化所得稅的會計處理。該準則對上市公司於2020年12月15日後開始的財政年度及該等財政年度內的中期期間有效。該準則可提前採納。本集團自2021年1月1日開始採納該ASU。該ASU對未經審計簡明合併財務報表並無重大影響。

於2020年1月，財務會計準則委員會頒佈會計準則更新第2020-01號，投資－股權證券（專題321），投資－權益法和合營企業（專題323）以及衍生工具及對沖（專題815）：闡明專題321、專題323及專題815之間的相互作用。修訂釐清於緊接應用前或緊隨終止使用權益法後，實體應考慮其須就按照專題321應用簡易計量法而應用或終止使用權益會計法的可觀察交易。該修訂亦澄清，就應用815-10-15-141(a)段而言，在結算遠期合同或行使購買期權時（不論是單獨或以現有投資進行），實體不應考慮是否根據專題323下權益法入賬相關證券，或按照專題825財務工具指引入賬公允價值期權。實體亦應評估815-10-15-141段的餘下特徵以釐定遠期合同及購買期權的會計處理方式。本集團自2021年1月1日起採納ASU第2020-01號，這對本公司未經審計簡明合併財務報表並無重大影響。

4. 集中度及風險

(a) 信用風險集中度

可能使本集團面臨重大信用風險集中的資產主要包括現金及現金等價物、受限制現金、定期存款及短期投資，以及長期定期存款和長期金融工具。該部份資產的最大信用風險金額是該資產截至資產負債表日的賬面價值。截至2021年12月31日及2022年9月30日，由於本集團大部份現金及現金等價物、受限制現金、定期存款及短期投資，以及長期定期存款和長期金融工具都存放於中國大陸和香港的大型金融機構，因此管理層認為信用質量較高。於2015年5月1日，中國的新版存款保險條例生效，據此，在中國境內設立的商業銀行等銀行金融機構須就吸收的人民幣及外幣存款投保存款保險。由於本集團的總存款遠高於最高償付限額，因此該存款保險條例無法有效為本集團賬戶提供完整的保障。然而，本集團認為該等中國銀行倒閉的風險微乎其微。本集團預期不會有與現金及現金等價物、定期存款及短期投資以及長期定期存款和長期金融工具(由本公司、其附屬公司及可變利益實體所在司法管轄區的優質金融機構持有)有關的重大信用風險。該等金融機構信用質量優秀，本集團相信我們並無面臨異常風險。本集團並無與上述資產有關的重大信用風險集中度。

本集團向客戶收款依賴少數第三方提供支付處理服務(「支付服務提供商」)。支付服務提供商為金融機構、信用卡公司和支付寶及微信支付等移動支付平台，本集團相信這些提供商的信貸質素較高。

(b) 貨幣兌換風險

中國政府對人民幣兌換為外幣實行管控。截至2021年12月31日及2022年9月30日，本集團以人民幣計價的受政府管控的現金及現金等價物、受限制現金、定期存款以及短期投資及長期金融工具的金額分別為人民幣24,509,656元及人民幣50,848,631元。人民幣的價值受中央政府政策的變化以及影響中國外匯交易體系市場供求的國際經濟和政治發展的影響。在中國，法律規定某些外匯交易僅能由經授權的金融機構按中國人民銀行(「中國人民銀行」)規定的匯率進行交易。本集團在中國以人民幣以外的貨幣匯款必須通過中國人民銀行或其他中國外匯監管機構並提供其規定的相關證明材料進行辦理。

(c) 外匯匯率風險

人民幣兌換為包括美元在內的外幣，乃按照中國人民銀行設定的匯率兌換。人民幣兌美元時常大幅及不可預測地波動。人民幣兌換為美元及其他貨幣的價值受中國政治經濟狀況及中國外匯政策等變動的影響。截至2021年9月30日止九個月，人民幣兌美元升值約0.6%。截至2022年9月30日止九個月人民幣兌美元貶值約11.4%。難以預測市場力量或中國或美國政府政策日後對人民幣兌美元的匯率的可能影響。

5. 應收賬款

截至2021年12月31日及2022年9月30日的應收賬款按確認日期及扣除信用損失準備金的賬齡分析如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|---------|-------------------|------------------|
| 3個月內 | 16,462 | 17,488 |
| 3個月至6個月 | 890 | 1,961 |
| 6個月至1年 | — | — |
| 1年以上 | 103,189 | 13,133 |
| 合計 | <u>120,541</u> | <u>32,582</u> |

6. 存貨

存貨如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|-------------|-------------------|------------------|
| 原材料、在製品及零配件 | 1,468,801 | 3,004,293 |
| 製成品 | 149,089 | 2,511,488 |
| 合計 | 1,617,890 | 5,515,781 |

截至2021年12月31日及2022年9月30日，原材料、在製品和零配件主要包括用於量產的原材料以及用於售後服務的備件。這些材料在發生時轉入生產成本。

製成品包括在生產工廠中待運輸出庫的車輛，為滿足客戶訂單而在運輸中的車輛及在本集團銷售和服務中心可以立即銷售的車輛。

截至2021年及2022年9月30日止九個月，本公司確認計入銷售成本的存貨核銷及存貨購買承諾損失分別為人民幣51,256元及人民幣802,799元。截至2022年9月30日止九個月確認的金額主要與本公司計劃停止生產理想ONE汽車有關。

7. 預付款項及其他流動資產

預付款項及其他流動資產如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|-----------|-------------------|------------------|
| 可抵扣進項增值稅 | 118,177 | 630,369 |
| 預付租金及按金 | 48,929 | 276,577 |
| 預付供應商款項 | 218,660 | 240,345 |
| 返利相關應收款項 | 28,491 | – |
| 其他 | 68,615 | 326,561 |
| 減去：信用損失準備 | (2,192) | (14,172) |
| 合計 | 480,680 | 1,459,680 |

8. 物業、廠房及設備，淨值

物業、廠房及設備及相關累計折舊如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|---------------------------|-------------------|-------------------|
| 在建工程 ⁽ⁱ⁾ | 1,942,953 | 3,834,714 |
| 模夾檢具 | 1,098,392 | 2,202,863 |
| 生產機器及設施 ⁽ⁱⁱ⁾ | 804,281 | 2,192,717 |
| 租賃資產改良 | 660,902 | 929,625 |
| 建築物 | 409,123 | 877,066 |
| 設備 | 266,745 | 514,047 |
| 機動車輛 | 59,702 | 369,586 |
| 建築物裝修改良 | 297,163 | 317,229 |
| 合計 | 5,539,261 | 11,237,847 |
| 減去：累計折舊 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ | (983,222) | (1,838,044) |
| 減去：累計減值損失 ^(iv) | (57,770) | (38,299) |
| 物業、廠房及設備，淨值合計 | 4,498,269 | 9,361,504 |

截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團的折舊費用分別為人民幣374,732元及人民幣771,712元。

- (i) 在建工程主要包括與增程式電動SUV及純電動車型製造有關的生產設施、設備及模夾檢具，以及常州製造基地的部份建設。

於2021年7月，本集團與北京地方政府的一家附屬企業（「開發商企業」）簽署了一份諒解備忘錄及一系列協議（統稱「北京製造基地協議」），就北京順義區一家本集團特定用途的汽車製造廠的改建和擴建項目進行合作。自2022年5月至2028年9月，本集團從開發商企業（負責興建廠房）租賃廠房設施被豁免租賃開支，及本集團同意於2028年9月收購該廠房。於2021年10月，北京製造基地正式開工建設，並計劃於2023年投入使用。截至2022年9月30日，人民幣404,111元的在建工程連同人民幣242,124元的其他非流動負債已於未經審計簡明合併資產負債表確認。

- (ii) 於2021年8月27日，北京車和家與綿陽新晨（「新晨」，新晨中國動力控股有限公司的全資附屬公司）就於中國四川省綿陽市設立四川理想新晨科技有限公司（「四川理想新晨」）訂立投資協議。根據投資協議，北京車和家擁有四川理想新晨51%的股權，並有權提名五名董事會成員中的三名，因此，北京車和家獲得對四川理想新晨的控股權。於2022年6月，四川理想新晨收到新晨長期資產出資人民幣228,668元，並根據投資協議的規定完成必要的法律程序（據此北京車和家將維持51%的股權）。
- (iii) 截至2022年9月30日，本公司完成對直接用於理想ONE車輛生產的若干模夾檢具預計生產量及若干生產設施使用壽命的必要評估。由於本公司於2022年第三季度決定於2022年10月底停止生產理想ONE（原因為本公司計劃遷移至理想L8車型），故該項評估被確定為必要。由於此項評估，本公司將理想ONE專用生產設施的估計使用年限從10年更改為3年。此外，基於管理層採用產量折舊法對2021款理想ONE產量作出的最佳估計，直接用於生產理想ONE的若干模夾檢具的折舊亦有加速。因此該等估計變更的影響按未來適用法入賬，導致折舊費用增加人民幣225,791元，計入截至2022年9月30日止九個月的存貨及銷售成本中。
- (iv) 本集團於2021年5月推出2021款理想ONE，隨後導致與首款理想ONE車型有關的產量及銷量減少。截至2021年12月31日，由於生產首款理想ONE車型所用的生產設施及模夾檢具的大部份賬面值預計不會在可預見未來收回，本集團對該等資產錄得減值損失人民幣27,388元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團物業、廠房及設備的減值損失分別為人民幣27,388元及零。

9. 無形資產淨額

無形資產及相關累計攤銷如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 乘用車生產許可 | 647,174 | 647,174 |
| 保險代理許可證 | — | 35,000 |
| | <u>647,174</u> | <u>682,174</u> |
| 使用壽命不確定的無形資產 | | |
| 軟件 | 137,576 | 196,705 |
| 專利 | 694 | 694 |
| | <u>138,270</u> | <u>197,399</u> |
| 使用壽命確定的無形資產 | | |
| 減去：累計攤銷 | | |
| 軟件 | (33,290) | (46,849) |
| 專利 | (694) | (694) |
| | <u>(33,984)</u> | <u>(47,543)</u> |
| 累計攤銷 | | |
| | <u>(33,984)</u> | <u>(47,543)</u> |
| 使用壽命確定的無形資產淨額 | | |
| | <u>104,286</u> | <u>149,856</u> |
| 無形資產淨額合計 | <u>751,460</u> | <u>832,030</u> |

新獲得的保險代理許可證視作使用壽命不確定的無形資產，按成本減其後任何減值損失列賬。本集團認為，按照監管先例，持續要求許可證續期（經政府部門批准）乃為例行程序，這是我們作出使用壽命不確定假設的基準。

截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團的攤銷費用分別為人民幣7,843元及人民幣13,559元。

截至2022年9月30日，未來與無形資產有關的攤銷費用估計如下：

| | 截至2022年 9月30日 |
|-----------------|-----------------------|
| 截至2023年9月30日止年度 | 22,341 |
| 截至2024年9月30日止年度 | 19,501 |
| 截至2025年9月30日止年度 | 16,798 |
| 截至2026年9月30日止年度 | 15,925 |
| 之後 | <u>75,291</u> |
| 合計 | <u>149,856</u> |

10. 租賃

收購常州製造基地一期及二期以及終止租賃協議

於2021年11月，江蘇車和家（作為本集團的附屬公司）訂立股權轉讓協議收購常州車和進的全部股權，後者擁有常州製造基地一期及二期土地使用權及廠房的法定業權。根據股權轉讓協議，交易對價合計為現金人民幣567,118元，其中人民幣537,009元截至2022年9月30日已支付。交易完成後，常州製造基地一期及二期（包括土地使用權及廠房）的法定業權已轉讓至本集團，原租賃協議亦相應終止。

並無獲得對創造產出能力有重大貢獻的投入及實質性流程（並無就該交易獲得勞動力或收入支持流程）。因此，該交易入賬列作資產收購。

根據ASC 842-20-40-2，因承租人購買相關資產導致的租賃終止並非該準則所指的租賃終止類型，但若是購買相關資產必不可少的一部份。本集團購買常州製造基地一期及二期土地使用權及廠房後，該交易的總對價與緊接交易前源自一期資產的租賃負債以及源自二期資產的短期借款賬面值之差額入賬列為資產賬面值調整，於截至2021年12月31日的合併資產負債表入賬人民幣47,876元。

收購常州及重慶的土地使用權

截至2022年9月30日止九個月，本集團收購土地使用權以建設本集團在中國常州及重慶的生產廠房及設施以生產汽車。土地使用權的總對價為人民幣683,433元。

土地使用權分類為經營租賃，並按成本入賬列作使用權資產減累計攤銷。攤銷乃按直線法按估計可使用年期50年（即土地使用權證的年期）計提。截至2022年9月30日止九個月，本集團於常州及重慶錄得土地使用權攤銷人民幣9,112元。

11. 其他非流動資產

其他非流動資產如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|-------------------|-------------------|------------------|
| 長期按金 | 653,030 | 1,025,566 |
| 購買物業、廠房及設備預付款項(i) | 1,051,415 | 676,438 |
| 可抵扣進項增值稅，非流動 | 263,390 | 412,696 |
| 其他 | 16,998 | 89,318 |
| 減去：信用損失準備 | (3,757) | (7,468) |
| 合計 | <u>1,981,076</u> | <u>2,196,550</u> |

- (i) 購買物業、廠房及設備預付款項主要包括與生產增程式電動SUV汽車及純電動車型相關的生產設施、租賃資產改良、設備及模夾檢具、部份北京、重慶及常州製造基地建設以及四川理想新晨與生產發動機及零部件有關的生產設施及設備。

12. 長期投資

本集團合併資產負債表中長期投資如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|----------------|-------------------|------------------|
| 股權投資： | | |
| 權益法 | 34,704 | 184,447 |
| 易於確定公允價值的股權投資 | 28,452 | 23,207 |
| 不易於確定公允價值的股權投資 | 93,150 | 508,730 |
| | <hr/> | <hr/> |
| 長期持有至到期投資： | | |
| 長期定期存款 | – | 714,518 |
| 長期金融工具 | – | 50,085 |
| | <hr/> | <hr/> |
| 長期投資總額 | 156,306 | 1,480,987 |

權益法

於2018年9月11日，本集團以人民幣98,000元的現金對價取得北京桔電出行科技有限公司（「北京桔電出行」）49%的股權。桔電是一家由另一股東成立的公司，其持有桔電51%的權益。本集團與另一投資者於2019年1月30日共同向該合資企業按持股比例追加投資人民幣98,000元，增資後依舊維持其49%股權。本集團對該合資企業有重大影響力及該投資採用權益法核算。合併綜合虧損表中，權益法下按照持股比例應承擔的淨虧損或收益份額計入「其他，淨額」。截至2022年9月30日，本集團應佔合資企業累計淨虧損已超過其成本基礎，因此賬面價值為人民幣0元。

於2021年7月，本集團與蘇州匯川聯合動力系統有限公司（「蘇州匯川」）訂立協議，以成立常州匯想新能源汽車零部件有限公司（「常州匯想」）。本集團應繳付人民幣73,500元註冊資本，佔常州匯想股權的49%，而蘇州匯川應向常州匯想注入人民幣76,500元註冊資本，佔常州匯想股權的51%。本集團對常州匯想具有重大影響力，因此該投資使用權益法核算。截至2022年9月30日，本集團繳付了人民幣73,500元投資承諾總額中的人民幣30,000元。

當發生任何事件或情況變化表明該投資的賬面價值可能難以完全收回時，本集團將對權益法核算的投資進行減值評估。截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團未對權益法核算的投資確認減值。

易於確定公允價值的股權投資

易於確定公允價值的股權投資為按公允價值計量的公開交易的有價股權投資。

下表列示了易於確定公允價值的股權投資的賬面金額及公允價值：

| Cango Inc. | 成本基礎 | 未實現虧損 | 外幣折算 | 公允價值 |
|---------------|---------|----------|-------|--------|
| 截至2021年12月31日 | 100,303 | (73,535) | 1,684 | 28,452 |
| 截至2022年9月30日 | 100,303 | (81,237) | 4,141 | 23,207 |

2018年，本公司以15,634美元（人民幣100,303元）的總現金對價購買了Cango Inc.（「燦穀」）發行的C輪優先股2,633,644股。由於在該筆投資取得時點燦穀為私人持股公司，該筆投資被初始確認為不易於確定公允價值的股權。2018年7月，燦穀在紐交所成功上市（「燦穀首次公開發售」），本公司持有的C輪優先股被轉換為燦穀的A類普通股。

由於燦穀首次公開發售成功完成，本公司將持有的該投資從不易於確定公允價值的股權投資重新分類至易於確定公允價值的股權投資。該筆投資採用基於報告日活躍市場報價的市場法進行估值。本公司將採用此輸入值的估值技術分類為公允價值計量的第一層級。

未實現收益或虧損在未經審計簡明合併綜合虧損表中確認為利息收入及投資收益，淨額。

不易於確定公允價值的股權投資

不易於確定公允價值的股權投資指對不易於確定公允價值的私人持股公司的投資。本集團持有的該類投資屬優先股，不被視為普通股或實質上的普通股。本集團於2018年1月1日開始採用ASU 2016-01，並對該類投資採用可選擇的替代計量方法，即按成本減去減值（如有），再按可觀察到的價格變動進行調整後入賬。

於2022年3月，本集團附屬公司重慶車之轅與一家從事鋰電池電芯及模組設計、生產及銷售的A股上市公司欣旺達電子股份有限公司（「欣旺達電子」）訂立一份協議，以購買欣旺達電動汽車電池有限公司（「被投資公司」，欣旺達電子的附屬公司）的若干Pre-A輪優先股。此次交易總對價為人民幣400,000元，本集團因此獲得被投資公司3.2%的股權。截至2022年9月30日，重慶車之轅已悉數支付投資對價人民幣400,000元。

截至2021年及2022年9月30日止九個月分別於未經審計簡明合併綜合虧損表的利息收入及投資收益，淨額中記錄減值損失零及人民幣7,200元。

長期定期存款

長期定期存款為存放於銀行的原到期日超過一年的結餘。

長期金融工具

長期金融工具為對按浮動利率且於一年後到期的金融工具的投資。本集團於初始確認日選擇了公允價值法，後續按公允價值計量該等投資。公允價值的估計基於各金融機構提供的同類金融產品的期末報價。公允價值的變動反映在未經審計簡明合併綜合收益／（虧損）表中的「利息收入及投資收益，淨額」。

13. 短期借款及長期借款

借款包括以下各項：

| | 到期日 | 分類 | 本金 | 年利率 | 截至 | |
|------------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------------------|
| | | | | | 2021年 12月31日 | 2022年 9月30日 |
| 可轉換債務 ⁽¹⁾ | 2028年5月1日 | 非流動 | 862,500美元 | 0.25% | 5,397,941 | 6,024,126 |
| 有抵押銀行貸款 ⁽²⁾ | 2027年2月15日 | 流動及 非流動 | 人民幣900,000元 | 5年LPR-0.40% | – | 900,000 |
| 信用擔保借款 ⁽³⁾ | 2024年6月29日 | 流動及 非流動 | 100,000美元 | SOFR | – | 709,980 |
| 有抵押銀行貸款 ⁽⁴⁾ | 2029年9月28日 | 流動及 非流動 | 人民幣600,000元 | 4.80% | 600,000 | 600,000 |
| 有抵押借款 ⁽⁵⁾ | 2034年6月21日 | 非流動 | 人民幣311,735元 | 5年LPR-0.60% | – | 311,735 |
| 信用擔保借款 ⁽⁶⁾ | 2025年7月26日 | 流動及 非流動 | 人民幣300,000元 | 3.70% | – | 300,000 |
| 無抵押借款 ⁽⁷⁾ | 2024年3月8日 | 非流動 | 人民幣260,000元 | 1年LPR-0.70% | – | 260,000 |
| 有抵押借款 ⁽⁸⁾ | 2025年3月25日 | 流動及 非流動 | 人民幣249,255元 | 4.00% | – | 249,255 |
| 無抵押借款 ⁽⁹⁾ | 2023年4月19日 | 流動 | 人民幣137,180元 | 1年LPR-0.20% | – | 137,180 |
| 借款合計 | | | | | <u>5,997,941</u> | <u>9,492,276</u> |

借款合計分類為短期借款及長期借款：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|-----------------------------|----------------------|-----------------------|
| 短期借款： | | |
| 無抵押借款 ⁽⁹⁾ | – | 137,180 |
| 有抵押銀行貸款的流動部分 ⁽²⁾ | – | 110,000 |
| 信用擔保借款的流動部分 ⁽⁶⁾ | – | 100,000 |
| 有抵押借款的流動部分 ⁽⁸⁾ | – | 99,702 |
| 有抵押銀行貸款的流動部分 ⁽⁴⁾ | 37,042 | 74,083 |
| 信用擔保借款的流動部分 ⁽³⁾ | – | 7,100 |
| 短期借款合計 | <u>37,042</u> | <u>528,065</u> |

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|------------------------------|-------------------|------------------|
| 長期借款： | | |
| 可轉換債務 ⁽¹⁾ | 5,397,941 | 6,024,126 |
| 有抵押銀行貸款的非流動部分 ⁽²⁾ | – | 790,000 |
| 信用擔保借款的非流動部分 ⁽³⁾ | – | 702,880 |
| 有抵押銀行貸款的非流動部分 ⁽⁴⁾ | 562,958 | 525,917 |
| 有抵押借款 ⁽⁵⁾ | – | 311,735 |
| 無抵押借款 ⁽⁷⁾ | – | 260,000 |
| 信用擔保借款的非流動部分 ⁽⁶⁾ | – | 200,000 |
| 有抵押借款的非流動部分 ⁽⁸⁾ | – | 149,553 |
| | <hr/> | <hr/> |
| 長期借款合計 | 5,960,899 | 8,964,211 |
| | <hr/> | <hr/> |
| 借款合計 | 5,997,941 | 9,492,276 |
| | <hr/> <hr/> | <hr/> <hr/> |

- (1) 於2021年4月，本公司通過私人配售已發行及出售本金總額為862,500美元的可轉換債務。可轉換債務將於2028年到期，年利率為0.25%。自2021年11月1日起，相關利息於每年5月1日及11月1日每半年支付一次。此次發行的所得款項淨額約為844,876美元，相當於人民幣5,533,238元。

各持有人可選擇於2027年11月1日或之後的任何時間，直至緊接2028年5月1日到期日前的第二個預定交易日收盤，將可轉換債務按每1,000美元本金額轉換35.2818股美國存託股份（「美國存託股份」）的初始轉換率（即每股美國存託股份的初始轉換價約28.34美元）進行轉換。轉換後，本公司將選擇向有關轉換持有人支付現金或交付美國存託股份或兩種方式合併（視情況而定）。

初始轉換價每股美國存託股份28.34美元或每股A類普通股14.17美元（後者為每股A類普通股的實際成本），較最高公開發售價每股A類普通股150.00港元折價約26.56%。初始轉換率可在某些情況下進行調整，包括但不限於本公司進行股份分拆或股份合併時。截至2022年9月30日，並無對初始轉換率進行調整。

可轉換債務持有人有權要求本公司於2024年5月1日及2026年5月1日，或倘發生根本性變化，按相等於待回購可轉換債務本金的100%加上應計未付利息的回購價，回購彼等全部或部份的可轉換債務。

本公司將可轉換債務作為按其攤銷成本計量的單一工具列賬為未經審計簡明合併資產負債表上的長期借款。發行成本入賬為對長期借款的調整，並於合約年期至到期日（即2028年5月1日）使用實際利率法攤銷為利息支出。截至2021年及2022年9月30日止九個月，可轉換債務相關利息支出分別為2,172美元（人民幣13,993元）及3,215美元（人民幣22,871元）。截至2021年12月31日及2022年9月30日，可轉換債務的本金額分別為人民幣5,499,041元及人民幣6,123,578元及未攤銷債務發行成本分別為人民幣101,100元及人民幣99,452元。

- (2) 於2022年2月，本集團與中國一家商業銀行訂立一份5年期質押貸款協議，本金總額為人民幣900,000元。該貸款由本集團若干生產設施作抵押。截至2022年9月30日，年利率介乎3.90%至4.05%。未償還貸款本金人民幣110,000元於12個月內到期，分類為長期借款的流動部份及剩餘本金人民幣790,000元呈列為長期借款。

該借款包含契約，當中包括對若干資產的銷售限制以及維持流動資產在人民幣5,000元以上的要求。截至2022年9月30日，本集團遵守所有貸款契約。

- (3) 於2022年6月，本集團與一家商業銀行訂立貸款協議，據此，本集團有權不時從銀團借入最多合共200,000美元，直至2024年6月為止。於2022年6月，本集團提取金額100,000美元(人民幣709,980元)。未償還貸款本金按相當於SOFR之年利率計息。截至2022年9月30日，未償還貸款本金人民幣7,100元於12個月內到期，分類為長期借款的流動部份及剩餘本金人民幣702,880元呈列為長期借款。
- (4) 於2021年9月，本集團與中國一家商業銀行訂立貸款融資協議，該協議允許本集團於截至2029年9月28日止期間提取最多人民幣1,009,900元的借款，借款年利率為4.8%，並由本集團的若干生產設施及工具擔保。截至2022年9月30日，未償還貸款本金為人民幣600,000元，其中人民幣74,083元將於12個月內到期，分類為長期借款的流動部份，而餘下結餘人民幣525,917元將於2023年10月1日及其後到期，分類為長期借款。截至2022年9月30日，該等融資項下的未動用信貸限額為人民幣409,900元。
- (5) 於2022年6月，本集團與銀團訂立信貸協議，據此，本集團有權不時自銀團借入最多合共人民幣3,000,000元，直至2024年4月為止。自2025年6月至2034年6月，相關本金須於每年6月及12月每半年支付一次。自2022年9月至2034年6月，相關利息於每季度最後一個月的第二十日按季支付一次。截至2022年9月30日，本集團提取人民幣311,735元。於土地使用權及物業證明獲當地政府機關批准及提供時，貸款以本集團若干土地使用權及有關生產電動汽車的物業質押作抵押。未償還貸款本金按相當於全國銀行間同業拆借中心公佈的5年期貸款市場報價利率(「LPR」)下浮0.6%的年利率計息。該信貸協議下的借款分類為長期借款。
- (6) 於2022年7月，本集團與中國一家商業銀行訂立三年期貸款協議，本金總額為人民幣300,000元。自2023年1月至2025年7月，相關本金於每年1月及7月每半年支付一次。自2022年9月至2025年7月，相關利息於每季度最後一個月的第二十一日按季支付一次。截至2022年9月30日，年利率為3.70%，未償還貸款本金人民幣100,000元將於12個月內到期，分類為長期借款的流動部分，而剩餘本金人民幣200,000元呈列為長期借款。

- (7) 於2022年9月，本集團與中國一家商業銀行訂立為期18個月的貸款協議，本金總額為人民幣260,000元。截至2022年9月30日，年利率為全國銀行間同業拆借中心公佈的1年期貸款市場報價利率（「LPR」）下浮0.7%，所有未償還貸款本金人民幣260,000元均呈列為長期借款。
- (8) 於2022年2月，本集團與一家融資租賃公司訂立資產轉讓協議，以出售常州製造基地的若干生產設施及設備，總對價為人民幣299,106元。緊隨轉讓後，本集團訂立租賃協議，於2022年3月25日至2025年3月25日期間租回生產設施及設備，並進一步獲得於2025年3月25日以人民幣0.001元的名義價格購回生產設施及設備的選擇權。
- 由於購回選擇權並非以行使購回權時資產的公允價值計量，且購回的資產為供本集團使用，且在市場中無法獲取與被轉讓資產基本相同的替代資產，所以該交易不符合銷售會計確認的要求，而是按融資交易進行會計處理。本集團將銷售所得款項入賬列作未經審計簡明合併資產負債表中的借款。本集團於截至2022年9月30日止九個月償還部份本金人民幣49,851元。截至2022年9月30日，未償還貸款本金人民幣99,702元於12個月內到期並分類為長期借款的流動部份，而餘下本金人民幣149,553元則呈列為長期借款。
- (9) 於2021年12月及2022年4月，本集團與中國一家商業銀行訂立一年期貸款協議及補充協議，據此，本集團有權不時借入最多合共人民幣500,000元，直至2022年12月為止。截至2022年9月30日，年利率為全國銀行間同業拆借中心公佈的1年期貸款市場報價利率（「LPR」）下浮0.2%，全部未償還貸款本金人民幣137,180元呈列為短期借款。

14. 應付賬款及應付票據

應付賬款及應付票據如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|---------|-------------------|-------------------|
| 應付原材料款項 | 7,089,370 | 9,417,573 |
| 應付票據 | 2,286,680 | 6,102,648 |
| 合計 | 9,376,050 | 15,520,221 |

於2021年12月31日及2022年9月30日的應付賬款及應付票據賬齡分析（基於確認日期）如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|--------|-------------------|-------------------|
| 3個月內 | 7,539,833 | 14,790,078 |
| 3至6個月 | 1,639,286 | 619,430 |
| 6個月至1年 | 161,913 | 49,608 |
| 超過一年 | 35,018 | 61,105 |
| 合計 | 9,376,050 | 15,520,221 |

15. 預提費用及其他流動負債

預提費用及其他流動負債如下：

| | 截至2021年 12月31日 | 截至2022年 9月30日 |
|----------------|-------------------|------------------|
| 購買物業、廠房及設備應付賬款 | 456,395 | 1,643,136 |
| 應付薪金和福利 | 417,449 | 688,164 |
| 應計存貨購買承諾成本 | – | 519,470 |
| 應付研發費用 | 94,517 | 358,286 |
| 應付稅款 | 277,233 | 326,462 |
| 應付物流費用 | 143,632 | 263,051 |
| 應付營銷及推廣開支 | 96,945 | 182,918 |
| 應計質保金 | 154,276 | 152,648 |
| 收取供應商的保證金 | 27,716 | 25,847 |
| 客戶預付款項 | 10,262 | 24,809 |
| 其他應付賬款 | 200,943 | 430,605 |
| 合計 | 1,879,368 | 4,615,396 |

16. 收入拆分

收入按照來源分類如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|---------|-------------------|-------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 車輛銷售 | 15,752,753 | 26,838,104 |
| 其他銷售和服務 | 636,574 | 798,838 |
| 合計 | 16,389,327 | 27,636,942 |

按確認時間劃分的收入分析如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|-------------|-------------------|-------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 於某一時間點確認的收入 | 16,328,599 | 27,521,216 |
| 其中：車輛銷量 | 15,752,753 | 26,838,104 |
| 其他銷售和服務 | 575,846 | 683,112 |
| 於一段時間確認的收入 | 60,728 | 115,726 |
| 合計 | 16,389,327 | 27,636,942 |

車輛銷售產生的收入於產品控制權轉移至用戶時確認。於某一時間點確認的其他銷售及服務收入包括(i)銷售及安裝充電樁；(ii)銷售線上商店商品；(iii)銷售理想汽車Plus會員資格下的若干服務；及(iv)銷售新能源汽車積分。在此情況下，收入於產品及服務的控制權轉移至用戶時確認。

其他銷售及服務產生的若干收入於一段時間內確認，包括汽車互聯網連接服務、FOTA升級及理想汽車Plus會員若干服務。

17. 遞延收益

下表載列各所示期間遞延收益餘額的前推金額：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|----------------|----------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 遞延收益－期初 | 407,168 | 694,745 |
| 新增 | 16,641,641 | 27,961,660 |
| 確認 | (16,492,788) | (27,549,157) |
| 遞延收益－期末 | 556,021 | 1,107,248 |
| 包括：遞延收益，流動 | 244,083 | 522,613 |
| 遞延收益，非流動 | 311,938 | 584,635 |

遞延收益指未完成或部份完成的履約義務對應的合約負債。該等未完成或部份完成的履約義務主要源自未交付的車輛、未安裝的充電樁以及車輛銷售合約中識別的其他履約義務。

本集團預計，截至2022年9月30日未完成履約義務對應的交易價格人民幣522,613元將在2022年10月1日至2023年9月30日期間確認為收入。剩餘的人民幣584,635元將在2023年10月1日及以後確認。

18. 研發費用

研發費用如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|-----------|------------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 職工薪酬 | 1,339,965 | 2,761,585 |
| 設計與開發費用 | 584,921 | 1,660,395 |
| 租金及相關費用 | 34,496 | 76,408 |
| 折舊及攤銷費用 | 38,635 | 62,371 |
| 差旅費用 | 33,591 | 54,304 |
| 其他 | 24,790 | 94,878 |
| 合計 | 2,056,398 | 4,709,941 |

19. 銷售、一般及管理費用

銷售、一般及管理費用如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|-----------|------------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 職工薪酬 | 892,119 | 2,056,105 |
| 市場營銷及推廣費用 | 873,227 | 646,321 |
| 租金及相關費用 | 214,967 | 452,943 |
| 折舊及攤銷費用 | 50,332 | 142,862 |
| 差旅費用 | 42,280 | 72,156 |
| 預期信用損失 | 3,566 | 15,373 |
| 其他 | 290,009 | 649,682 |
| 合計 | <u>2,366,500</u> | <u>4,035,442</u> |

20. 普通股

2017年4月，本公司在開曼群島註冊成立為一家有限責任公司。2019年7月，根據附註1中所述重組，本公司成為本集團的控股公司。隨著重組及C輪可轉換可贖回優先股（「C輪優先股」）的發行，本公司3,830,157,186股已授權股份被指定為A類普通股，240,000,000股已授權股份被指定為B類普通股。A類普通股享有每股一票的投票權，且在任何情況下不得轉換為B類普通股。B類普通股在一定條件下享有每股十票的投票權，且相關持有人可在任何時間將其轉換為A類普通股。重組時，本公司向北京車和家股東發行普通股以及Pre-A輪、A-1輪、A-2輪、A-3輪、B-1輪、B-2輪和B-3輪可轉換可贖回優先股（「Pre-A輪、A-1輪、A-2輪、A-3輪、B-1輪、B-2輪和B-3輪優先股」），交換其在緊接重組前持有的北京車和家相應股權。Pre-A輪、A-1輪、A-2輪、A-3輪、B-1輪、B-2輪和B-3輪優先股將基於當時有效的轉換價格轉換為A類普通股。

2016年7月4日，北京車和家以現金對價人民幣100,000元發行Pre-A輪股票（「Pre-A輪普通股」）。由於其不可贖回，因此Pre-A輪普通股分類為權益。2017年7月的A-2輪融資後，向Pre-A輪普通股持有人授予了部份權利，包括或有贖回權。Pre-A輪普通股已重新指定為Pre-A輪優先股，且已生效。此等重新指定按回購及註銷Pre-A輪普通股，並單獨發行Pre-A輪優先股進行會計處理。相應地，員工股東回購Pre-A輪優先股公允價值超過Pre-A輪普通股的公允價值的部份計入員工薪酬。非員工股東回購Pre-A輪普通股時，其差額確認為授予上述股東的股利。所有Pre-A輪普通股的公允價值超過其賬面價值的部份按註銷Pre-A輪普通股進行會計處理。本公司選擇將所有差額部份計入累計虧損。

2020年8月，本公司完成了美國首次公開發售並發行了190,000,000股A類普通股，所得款項為1,042,137美元（經扣除包銷商佣金及相關發售開支）。在完成首次公開發售的同時，發行了66,086,955股A類普通股，對價為380,000美元。2020年8月7日，因包銷商行使超額配售權，本公司發行了額外28,500,000股A類普通股，對價為157,320美元。

所有優先股（不包括本公司創始人兼首席執行官李想先生實益擁有的優先股）於首次公開發售完成後立即自動轉換為1,045,789,275股A類普通股。同時，李想先生實益擁有的所有優先股自動轉換為115,812,080股B類普通股。

2020年12月，本公司完成了108,100,000股A類普通股的後續增發，其中包括因包銷商悉數行使其超額配售權而發行的14,100,000股A類普通股。

2021年2月，本公司發行34,000,000股A類普通股作為庫存股，以備日後行使購股權。

於2021年5月，根據本公司2021年股份激勵計劃，本公司向本公司創始人兼首席執行官李想先生發行108,557,400股B類普通股作為庫存股份。

於2021年8月，本公司完成其香港首次公開發售及發行100,000,000股A類普通股，所得款項為11,633,130港元（扣除包銷佣金及相關發售開支）。於2021年9月，本公司於包銷商超額配股權獲行使後額外發行13,869,700股A類普通股，對價為1,634,462港元。

截至2022年9月30日，滿足歸屬條件的11,673,130份購股權已獲行使及滿足歸屬條件的127,062份受限制股份單位已獲歸屬。

於2022年6月28日，本公司在美國提交一份招股章程補充文件，通過ATM增發計劃（「ATM增發」）在納斯達克全球精選市場出售總額為最高2,000,000美元的美國存託股份，每股美國存託股份對應兩股A類普通股。截至2022年9月30日，18,862,564股A類普通股已依法發行且本公司已取得募集資金。

截至2021年12月31日及2022年9月30日，本公司已發行及發行在外普通股分別為1,929,562,426股及1,953,820,766股。

21. 每股虧損

截至2021年及2022年9月30日止九個月，根據ASC 260計算的基本每股虧損和稀釋每股虧損如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|--------------------------|---------------|---------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 分子： | | |
| 淨虧損 | (616,966) | (2,297,650) |
| 減：歸屬於非控股權益的淨虧損 | – | (28,497) |
| 歸屬於理想汽車普通股股東的淨虧損 | (616,966) | (2,269,153) |
| 分母： | | |
| 已發行普通股加權平均數 – 基本與稀釋 | 1,829,434,693 | 1,936,947,462 |
| 理想汽車普通股股東基本每股淨虧損和稀釋每股淨虧損 | <u>(0.34)</u> | <u>(1.17)</u> |

截至2021年及2022年9月30日止九個月，本公司擁有的同等普通股包括所授出購股權、受限制股份單位和於2021年4月發行的可轉換債務（可予轉換股份）（附註13）。由於本集團截至2021年及2022年9月30日止各期間均出現虧損，該等同等普通股被確定有反稀釋作用，於計算本公司稀釋每股虧損時剔除。計算本公司稀釋每股虧損時剔除的所授出購股權、受限制股份單位和可轉換債務（可予轉換股份）的加權平均數，於截至2021年9月30日止九個月分別為69,003,813及39,682,332，截至2022年9月30日止九個月分別為83,592,560及60,861,105。

22. 股份支付薪酬

就本公司授予的股份支付的獎勵確認的薪酬費用如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|------------|----------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 研發費用 | 471,728 | 857,188 |
| 銷售、一般及管理費用 | 220,244 | 465,475 |
| 銷售成本 | 18,528 | 28,201 |
| 合計 | <u>710,500</u> | <u>1,350,864</u> |

(i) 2019年及2020年股份激勵計劃

2019年7月，本集團通過了2019年股份激勵計劃（「2019年計劃」），本公司可向其員工、董事和顧問授予本集團購股權及受限制股份單位。截至2022年9月30日，根據2019年計劃可能發行的A類普通股的最大數目為141,083,452股。

本集團從2015年開始向員工授予購股權。本公司於2019年7月重組完成後，根據2019年計劃，本集團將授予的購股權從北京車和家轉移至本公司。本集團2019年計劃下的購股權自授予日起計算，合同期限為10年。授予的購股權同時具有服務期限條件和業績條件。購股權通常應在五年內歸屬，每年年末可歸屬五分之一。與此同時，已授予的購股權僅可在本集團進行首次公開發售後行權。

該等獎勵具有與首次公開發售相關的服務期限條件和業績條件。對於授予時附有業績條件的購股權，當業績條件被認為可能時，股份支付薪酬費用入賬。因此，這些滿足服務期限條件的購股權的累計股份支付薪酬費用在2020年第三季度美國首次公開發售完成後入賬。本集團按照級差法在等待期內確認本公司授予員工的股份期權（扣除估計的作廢部份）。

2020年7月，本集團通過了2020年股份激勵計劃（「2020年計劃」），本公司可向其員工、董事和顧問授予本集團購股權及受限制股份單位。截至2022年9月30日，根據2020年計劃可能發行的A類普通股的最大數目為165,696,625股。本集團自2021年1月1日起開始授予2020年計劃項下的購股權及自2021年7月2日起不再授出2020年計劃項下的購股權。本公司自2021年7月1日起開始授出2020年計劃項下的受限制股份單位。合約期限為自授予日起十年且授予的購股權及受限制股份單位僅有服務條件。購股權及受限制股份單位通常應在五年內歸屬，每年年末可歸屬五分之一。

- (a) 下表概述截至2021年及2022年9月30日止九個月本公司於2019年計劃及2020年計劃項下的購股權變動情況：

| | 購股權 及股份數目 | 加權平均 每股行權價格 美元 | 加權平均 剩餘合同年限 年數 | 總內在價值 美元 |
|---------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| 截至2020年12月31日未行使 | 56,914,000 | 0.10 | 5.95 | 814,724 |
| 授予 | 36,987,700 | 0.10 | | |
| 已行使 | (1,519,362) | 0.10 | | |
| 作廢 | <u>(3,408,000)</u> | 0.10 | | |
| 截至2021年9月30日未行使 | <u>88,974,338</u> | 0.10 | 9.83 | 1,160,670 |
| 截至2021年12月31日未行使 | 83,391,284 | 0.10 | 7.66 | 1,330,091 |
| 授予 | - | 0.10 | | |
| 已行使 | (5,268,714) | 0.10 | | |
| 作廢 | <u>(3,372,800)</u> | 0.10 | | |
| 截至2022年9月30日未行使 | <u>74,749,770</u> | 0.10 | 5.81 | 852,521 |
| 截至2021年9月30日已歸屬及待歸屬 | 85,493,499 | 0.10 | 9.70 | 1,115,263 |
| 截至2021年9月30日可行使 | 45,896,638 | 0.10 | 7.54 | 598,722 |
| 截至2022年9月30日已歸屬及待歸屬 | 71,206,919 | 0.10 | 5.69 | 812,115 |
| 截至2022年9月30日可行使 | 46,825,570 | 0.10 | 4.34 | 534,046 |

總內在價值是指授予期權的行權價格與每個報告日普通股公允價值之差。

截至2021年9月30日止九個月，本集團採用二項式期權定價模型確定購股權的公允價值，2019年計劃及2020年計劃授予的購股權於授予日的加權平均公允價值為15.78美元。截至2022年9月30日止九個月概無授出購股權。

本公司自2021年7月2日以來概無根據2019年計劃及2020年計劃授出購股權。截至2021年9月30日止九個月，根據本公司2019年計劃及2020年計劃授予的每份購股權的公允價值已於各授予日期使用二項式期權定價模型基於下表中的假設（或其範圍）估算：

| | 截至2021年 9月30日止九個月 |
|-------------------|----------------------|
| 行權價格(美元) | 0.10 |
| 期權授予日普通股的公允價值(美元) | 14.42-17.35 |
| 無風險利率 | 0.93%-1.48% |
| 預期期限(年) | 10.00 |
| 預期股利收益率 | 0% |
| 預期波動率 | 47%-48% |

無風險利率是根據美國主權債券在期權估值日的收益率曲線估算的。期權授予日以及期權評估日的預期波動率採用年化的可比公司每日股價回報率的標準差，計算標準差採用的時間區間接近於期權條款規定的預期到期時間。本集團未宣佈或支付任何現金股利，且本集團在可預見的未來不會支付任何股利。預期期限是期權的合同期限。

截至2022年9月30日，與授予本集團員工的購股權相關未確認薪酬費用為96,799美元，預計在3.54年的加權平均期間確認，可能就未來作廢部份進行調整。

(b) 下表概述截至2021年及2022年9月30日止九個月本公司於2019年計劃及2020年計劃項下的受限制股份單位變動情況：

| | 股份數目 | 授予日的加權 平均公允價值 美元 |
|------------------|-------------------|------------------------|
| 截至2020年12月31日未歸屬 | — | — |
| 授予 | 8,586 | 17.25 |
| 作廢 | — | — |
| | <hr/> | |
| 截至2021年9月30日未歸屬 | <u>8,586</u> | 17.25 |
| 截至2021年12月31日未歸屬 | 8,586 | 17.25 |
| 授予 | 36,199,400 | 17.13 |
| 歸屬 | (127,062) | 18.76 |
| 作廢 | (4,522,600) | 16.62 |
| | <hr/> | |
| 截至2022年9月30日未歸屬 | <u>31,558,324</u> | 17.20 |

截至2022年9月30日，與授予本集團員工的受限制股份單位相關未確認薪酬費用為246,971美元，預計在4.45年的加權平均期間確認，可能就未來作廢部份進行調整。

(ii) 2021年股份激勵計劃

本集團於2021年3月通過2021年股份激勵計劃（「2021年計劃」），向本公司創始人兼首席執行官李想先生授予購買108,557,400股B類普通股的購股權。該購股權的行權價格為每股14.63美元，或每股美國存託股份29.26美元。本次授予的到期日為2031年3月8日。授予的購股權以業績作為歸屬條件。授予的購股權被均分為六批，每批18,092,900股。本集團於連續12個月內的車輛交付總量超過500,000輛，將獲歸屬第一批購股權。於連續12個月內的車輛交付總量超過1,000,000輛、1,500,000輛、2,000,000輛、2,500,000輛及3,000,000輛，將分別獲歸屬第二至第六批購股權。

於2021年5月5日，本公司董事會批准將此前於2021年3月8日向李想先生授予購買本公司2021年股份激勵計劃項下108,557,400股本公司B類普通股的購股權，替換為同一計劃項下同等數目的受限制B類普通股（「獎勵股份」），所有該等獎勵股份於2021年5月5日授予後可合法歸屬。然而，李想先生亦已同意、承諾並保證不會於獎勵股份歸屬後直接或間接轉讓或出售於獲得的B類普通股中的任何權益，該等股份所受若干限制、條款及業績條件與被替換購股權的歸屬條件大體類似。除業績條件外，李想先生亦須支付每股14.63美元（相當於被替換購股權的行權價格）以使相關批次獎勵股份解除限制。李想先生亦已同意、承諾並保證不會在相關數目的獎勵股份解除限制前，投票表決或要求就任何獎勵股份支付股利。於2031年3月8日前未解除限制的任何獎勵股份，須由本公司按其面值強制回購。

於2021年7月，所有該等108,557,400股獎勵股份已按一比一基準由B類普通股（每股擁有10票投票權）轉換為A類普通股（每股擁有1票投票權），緊隨本公司於2021年8月在香港交易所主板上市後立即生效。從法律角度出發，修改僅須滿足香港交易所的規定，方可達成。根據授予獎勵股份，李想先生承諾及保證除非及直至有關獎勵股份的任何批次(a)相關業績條件已達成及(b)相關行權價格（14.63美元）已支付，李想先生將不會發售、質押、出售任何相關獎勵股份，並要求就獎勵股份派付股利或享有投票權。

截至2022年9月30日，本集團並無就授予李想先生的股份確認任何薪酬費用，原因是本集團認為截至2022年9月30日不太可能滿足業績歸屬條件。截至2022年9月30日，與根據2021年計劃授予的受限制股份有關的未確認薪酬費用為538,445美元。

下表概述截至2021年及2022年9月30日止九個月本公司於2021年計劃項下的以業績為基礎的受限制股份變動情況：

| | 已授予 股份數目 | 加權平均 每股行權價格 美元 | 加權平均 剩餘合同年限 年數 | 總內在價值 美元 |
|-------------|--------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| 2020年12月31日 | — | — | — | — |
| 已授予 | 108,557,400 | 14.63 | | |
| 2021年9月30日 | 108,557,400 | 14.63 | 9.44 | — |
| 2021年12月31日 | 108,557,400 | 14.63 | 9.19 | — |
| 已授予 | — | — | | |
| 2022年9月30日 | <u>108,557,400</u> | 14.63 | 8.44 | — |

採用二項式定價模型計算，本公司截至2021年及2022年9月30日止九個月於2021年計劃項下授予的受限制股份的加權平均授予日期公允價值均為4.96美元。

本公司於2021年計劃項下授予的受限制股份公允價值乃於授予日期採用二項式期權定價模型並根據下表中的假設（或其範圍）估算得出（於截至2022年9月30日的可比期間並無新授出）：

| | 截至2021年 9月30日 止九個月 |
|----------------------|--------------------------|
| 行權價格（美元） | 14.63 |
| 受限制股份授予日普通股的公允價值（美元） | 10.67 |
| 無風險利率 | 1.59% |
| 預期期限（年） | 10.00 |
| 預期股利收益率 | 0% |
| 預期波動率 | 47% |

無風險利率是根據美國主權債券在估值日的收益率曲線估算的。受限制股份授予日以及評估日的預期波動率採用年化的可比公司每日股價回報率的標準差估算，其時間跨度接近受限制股份期限的預期到期日。本集團未宣佈或支付任何現金股利，且本集團在可預見的未來不會支付任何股利。預期期限是受限制股份的合同期限。

23. 稅項

(a) 增值稅

本集團在中華人民共和國境內的整車及備品、備件銷售收入適用的法定增值稅稅率為13%。

維爾斯科技須就軟件研發及相關服務繳納13%的增值稅。自2021年4月起，在向相關部門完成登記並獲得地方稅務局的退稅批准後，對於超過應付增值稅總額3%的銷項稅額，維爾斯科技有權獲得增值稅退稅。截至2021年及2022年9月30日止九個月，已收取增值稅退稅零及人民幣207,924元，併入賬列作其他，淨額。

(b) 所得稅

開曼群島

本公司為在開曼群島註冊的公司，通過在中國內地及香港設立的附屬公司開展主要業務。根據開曼群島現行法律，在開曼群島註冊的公司不繳納所得稅和資本利得稅。此外，開曼群島對向股東支付股利不徵收預提稅。

中國內地

北京車和家及維爾斯科技根據《中華人民共和國企業所得稅法》（「企業所得稅法」）獲認定為「高新技術企業」，並分別享有15%的企業所得稅優惠稅率。高新技術企業認證的有效期限為三年。截至2022年9月30日，其他中國企業適用企業所得稅的統一稅率為25%。

維爾斯科技（主要從事技術、軟件研發及相關服務的全資擁有實體）獲授為軟件企業，因此有權自其首個獲利年度2021自然年起兩年內享有所得稅豁免。此後三年在標準法定稅率的基礎上下降50%。

根據中華人民共和國全國人民代表大會於2007年3月16日頒佈的企業所得稅法及其於2008年1月1日生效的實施細則，中國的外商投資企業將其於2008年1月1日後產生的應支付股利分配給屬非居民企業的外國投資者的，適用10%的預扣稅，除非任何該等外國投資者註冊成立的司法管轄區與中國訂有規定不同預扣安排的稅收協定。根據中國內地與中國香港之間的稅務安排，作為「實益擁有人」並直接持有中國居民企業25%或以上股權的合資格香港稅務居民，可享有5%的預扣稅率。本公司註冊成立所在開曼群島與中國並無簽訂稅收協定。

企業所得稅法亦規定，根據境外國家或地區法律成立但其「實際管理機構」位於中國境內的企業，就稅收目的而言，應被視為中國居民企業，因此須就其全球收入按25%的稅率繳納企業所得稅。企業所得稅法實施條例僅將「實際管理機構」界定為「對非中國公司的生產經營、人員、會計、財產等進行實質管理及控制的場所」。根據對相關事實及情況的回顧，本集團認為其在中國境外的業務就中國稅務而言不大可能被視為居民企業。然而，由於企業所得稅法可獲指引的有限性及企業所得稅法歷史執行情況的有限性，企業所得稅法的適用存在不確定性。倘本公司在中國稅法下被視為居民企業，則將就本公司全球所得統一適用25%的所得稅稅率。

根據中國國家稅務總局頒佈的相關法律法規，從事研發活動的企業在釐定當年應課稅利潤時，有權要求將其研發費用的150%作為可扣稅費用（「研發扣除」）。中國國家稅務總局於2018年9月宣佈，自2018年1月1日至2023年12月31日，從事研發活動的企業將有權申請研發費用的175%作為研發扣除。

未派發股利的預扣稅

根據現行企業所得稅法及其實施條例，外國企業在中國境內未設立機構或場所，但取得的股利、利息、租金、特許權使用費等收入（包括資本收益）來源於中國境內，或者在中國境內設立機構或場所但上述收入與該機構或地點無關，須按10%的稅率繳納中國預扣稅（「預扣稅」）（根據適用的雙重徵稅條約或安排，外國企業為其所在司法管轄區的稅務居民，且為股利、利息及特許權使用費收入的實益擁有人，可進一步降低預扣稅率）。

中國香港

根據現行的中國香港稅務條例，本集團在中國香港註冊的附屬公司需就其於香港境內經營業務產生的應課稅收入繳納16.5%的香港利得稅。此外，於香港註冊成立的附屬公司向本公司支付的股利毋須繳納任何香港預扣稅。

於呈列期間所得稅費用及所得稅收益的組成部份如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|--------------|----------------|-----------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 當期所得稅費用 | – | 30,885 |
| 遞延所得稅費用／(收益) | 181,384 | (61,056) |
| 合計 | 181,384 | (30,171) |

按照中國法定所得稅率25%計算的所得稅費用與本集團於各呈報期間所得稅費用的對賬列示如下：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|----------------------|----------------|-----------------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 稅前虧損 | (435,582) | (2,327,821) |
| 按中國內地企業所得稅法定稅率25%計算的 | | |
| 所得稅免抵金額 | (108,896) | (581,955) |
| 免稅實體及優惠稅率的稅務影響 | (58,380) | (320,294) |
| 研發費用加計扣除及其他稅務影響 | (92,702) | (193,946) |
| 存貨核銷及存貨購買承諾損失 | 12,814 | 200,700 |
| 不得扣除的費用 | 58,775 | 397,904 |
| 計價備抵變動 | 369,773 | 467,420 |
| 所得稅費用／(收益) | 181,384 | (30,171) |

(c) 消費稅

重慶理想汽車有限公司（「重慶理想汽車」）為本公司的附屬公司，須繳納3%的消費稅稅率及相關費用。自2021年8月起按自產汽車售價3%的消費稅稅率計算消費稅。

24. 公允價值計量

持續以公允價值計量的資產和負債

持續以公允價值計量的資產和負債包括：短期投資及易於確定公允價值的股權投資。

下表列示了截至2021年12月31日以及2022年9月30日按公允價值層級劃分的以公允價值計量的主要金融工具。

| | 截至2021年 12月31日 的公允價值 | 報告日使用的公允價值計量 | | |
|-------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | | 相同資產在 活躍市場上 的報價 (第一層級) | 重大其他 可觀察輸入值 (第二層級) | 重大不可 觀察輸入值 (第三層級) |
| 資產 | | | | |
| 短期投資 | 19,157,428 | – | 19,157,428 | – |
| 易於確定公允價值的 股權投資 | 28,452 | 28,452 | – | – |
| 資產總額 | 19,185,880 | 28,452 | 19,157,428 | – |

| | 截至2022年 9月30日 的公允價值 | 報告日使用的公允價值計量 | | |
|-------------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | | 相同資產在 活躍市場上 的報價 (第一層級) | 重大其他 可觀察輸入值 (第二層級) | 重大不可 觀察輸入值 (第三層級) |
| 資產 | | | | |
| 短期投資 | 14,487,344 | – | 14,487,344 | – |
| 長期金融工具 | 50,085 | – | 50,085 | – |
| 易於確定公允價值的 股權投資 | 23,207 | 23,207 | – | – |
| 資產總額 | 14,560,636 | 23,207 | 14,537,429 | – |

估值技術

短期投資：短期投資即對按浮動利率且於一年內到期的金融工具的投資。長期金融工具：長期金融工具即對按浮動利率且於一年後到期的金融工具的投資。公允價值的估計基於各銀行提供的同類金融產品的期末報價（第二層級）。相關收益／（虧損）金額在未經審計簡明合併綜合收益／（虧損）表中確認為「利息收入及投資收益，淨額」。

易於確定公允價值的股權投資：易於確定公允價值的股權投資指以公允價值計量的公開交易股票。該筆投資採用基於報告日活躍市場的報價的市場法進行估值。本集團將採用此輸入值的估值技術分類為公允價值計量的第一層級。相關收益／（虧損）金額在未經審計簡明合併綜合收益／（虧損）表中確認為「利息收入及投資收益，淨額」。

非持續以公允價值計量的資產

非持續以公允價值計量的資產包括：不易於確定公允價值的股權投資及採用權益法核算的投資。就不易於確定公允價值的股權投資而言，各報告期間未發生計量事件。截至2021年12月31日以及2022年9月30日，不易於確定公允價值的股權投資分別為人民幣93,150元及人民幣508,730元。截至2021年及2022年9月30日止九個月，分別確認減值費用零及人民幣7,200元。對於採用權益法計量的投資，各報告期間均未確認減值損失。截至2021年及2022年9月30日止九個月，本集團錄得物業、廠房及設備減值損失分別為人民幣27,388元及零以及存貨核銷分別為零及人民幣283,329元。

不以公允價值計量但需披露公允價值的資產和負債

不以公允價值計量的金融資產和負債包括現金等價物、定期存款、受限制現金、應收賬款、應收關聯方款項、預付款項及其他流動資產，短期借款、應付賬款及應付票據、應付關聯方款項、預提費用及其他流動負債、其他非流動資產、其他非流動負債及長期借款。

本集團採用具有類似特徵的有價證券的報價和其他可觀察輸入值對部份銀行賬戶中持有的定期存款進行估值，因此，本集團將採用前述輸入值的估值技術歸類為第二層級。由於與貸款銀行所簽訂貸款合同中的利率是基於現行市場利率確定的，因此本集團將針對短期借款採用前述輸入值的估值技術歸為第二層級。

應收賬款、應收關聯方款項、預付款項及其他流動資產、應付賬款及應付票據、應付關聯方款項、預提費用及其他流動負債以攤銷成本計量，由於到期日較短，其公允價值與賬面價值相近。

借款與可轉換債務以攤銷成本計量。其公允價值的估計參考提供類似服務可比機構的現行費率採用預估折現率將截至估計到期日止整個期間的預計現金流進行折現。由於借款的借款利率類似於本集團就具有類似條款和信用風險的融資負債所獲取的市場利率，且所採用估值技術屬於第二層級計量，因此其公允價值與賬面價值相近。

25. 承諾及或有事項

(a) 資本承諾款項

本集團的資本承諾款項主要涉及建造和購買生產設施、設備和工具。截至2022年9月30日，已簽約但尚未反映在未經審計簡明合併財務報表中的資本承諾款項總額如下：

| | 合計 | 少於1年 | 1-3年 | 3-5年 | 5年以上 |
|--------|-----------|-----------|---------|------|------|
| 資本承諾款項 | 5,367,125 | 4,926,406 | 440,719 | — | — |

(b) 採購債務

本集團的採購債務主要涉及原材料採購承諾。截至2022年9月30日已簽約但尚未在未經審計簡明合併財務報表中反映的採購債務總額如下：

| | 合計 | 少於1年 | 1-3年 | 3-5年 | 5年以上 |
|------|------------|------------|------|------|------|
| 採購債務 | 13,890,466 | 13,890,466 | — | — | — |

(c) 法律訴訟

本集團記錄負債的條件是當負債很可能發生且損失數額可以合理估計。本集團會定期審查是否需要承擔任何此類責任。

2018年12月，重慶智造在被本集團收購之前，因合同糾紛，正處於法律訴訟中。這些法律訴訟大部份仍處於初步階段，本集團無法預測這些案件的結果，或如果發生損失的話，鑒於目前的訴訟狀態，也無法合理估計可能的損失範圍。截至2019年12月26日，除本集團因收購力帆而承擔的未支付合同金額並計入留存的資產和負債外，本集團未就這些案件的預期虧損計提任何預提費用。截至2021年12月31日及2022年9月30日，未支付合同金額並不重大。除就本集團自力帆乘用車獲得的留存的資產和負債作出賠償外，力帆實業亦在力帆收購協議中同意，其將就因重慶智造在本集團收購重慶智造前訂立的合約糾紛產生的任何傷害和損失，包括但不限於上述法律訴訟，作出賠償。

2019年12月26日，本集團處置了重慶智造100%股權，重慶智造相關的法律訴訟隨之轉至力帆實業及力帆乘用車。

除上述法律訴訟外，截至2021年12月31日及2022年9月30日，本集團沒有任何重大訴訟，也沒有記錄任何與此相關的重大負債。

26. 關聯方結餘及交易

於呈報的期間內，與本集團發生關聯交易的主要關聯方如下：

| 實體或個人名稱 | 與本公司的關係 |
|--------------------------|---------|
| 北京易航遠智科技有限公司(「北京易航」) | 聯屬公司 |
| 新石器慧通(北京)科技有限公司(「新石器」) | 聯屬公司 |
| 空氣管家(北京)科技有限公司(「空氣管家」) | 聯屬公司 |
| 北京桔電出行科技有限公司(「北京桔電出行」) | 聯屬公司 |
| 北京三快在綫科技有限公司(「北京三快」) | 主要股東控制 |
| 蘇州易航遠智智能科技有限公司(「蘇州易航」) | 聯屬公司 |
| 常州匯想新能源汽車零部件有限公司(「常州匯想」) | 聯屬公司 |
| 漢海信息技術(上海)有限公司(「漢海」) | 主要股東控制 |

本集團訂立以下關聯方交易：

| | 截至9月30日止九個月 | |
|-------------|-------------|-------|
| | 2021年 | 2022年 |
| 從北京三快購買服務 | 370 | 4,643 |
| 從常州匯想購買材料 | – | 702 |
| 從漢海購買服務 | – | 572 |
| 從北京易航購買研發服務 | 11,274 | 281 |
| 從北京易航購買材料 | 31,564 | 73 |
| 從蘇州易航購買研發服務 | 872 | – |

本集團擁有以下關聯方結餘：

| | 截至2021年 | 截至2022年 |
|-----------|---------------|--------------|
| | 12月31日 | 9月30日 |
| 應收新石器款項 | 678 | 678 |
| 應收漢海款項 | – | 373 |
| 應收北京易航款項 | 334 | – |
| 合計 | 1,012 | 1,051 |
| | 截至2021年 | 截至2022年 |
| | 12月31日 | 9月30日 |
| 應付北京易航款項 | 7,102 | 5,921 |
| 應付常州匯想款項 | 30,000 | 702 |
| 應付北京三快款項 | 330 | 661 |
| 應付空氣管家款項 | 23 | 23 |
| 合計 | 37,455 | 7,307 |

附表二

理想汽車經更新披露

近期發展

車輛交付

理想汽車分別於2022年8月及2022年11月開始交付家庭六座旗艦SUV：理想L9及家庭六座豪華SUV：理想L8。理想汽車分別於2022年8月、9月、10月及11月交付了4,571輛、11,531輛、10,052輛及15,034輛汽車。截至2022年11月30日，理想汽車累計交付量為236,101輛。

截至2022年11月30日，理想汽車擁有276家零售中心，覆蓋119個城市；售後維修中心及理想汽車授權钣噴中心317家，覆蓋226個城市。

理想L8及理想L7

於2022年9月30日，理想汽車正式發佈家庭六座豪華SUV：理想L8，並推出了家庭五座旗艦SUV：理想L7。理想L8和理想L7採用了理想汽車全新的四驅增程電動系統，並標配了100多項配置。兩款車型均分別提供Pro和Max兩個版本，為對智能化有不同需求的用戶提供靈活的選擇。兩個版本分別標配「理想AD Pro」和「理想AD Max」智能駕駛系統。前者搭載地平線徵程5芯片，總算力為128 TOPS；後者搭載雙英偉達Orin-X芯片，總算力達到508 TOPS。創新的智能空間亦分為兩個版本，「SS Pro」和「SS Max」，分別搭載前排四屏交互系統和五屏三維空間交互系統。

安全測評結果

於2022年11月，中國保險汽車安全指數（「C-IASI」）管理中心發佈理想L9碰撞測試的安全測評結果。理想L9在四項測試中的三項均獲得最高安全評級G，包括車內乘員安全、車外行人安全以及車輛輔助安全。在耐撞性與維修經濟性方面，理想L9獲得M評級，在C-IASI自2017年以來測試的豪華車型中，成績位於前列。值得注意的是，理想L9是國內首個駕駛員側及乘員側正面25%偏置碰撞均獲G評級的全尺寸SUV。

理想汽車功率半導體研發及生產基地

於2022年第三季度，理想汽車功率半導體研發及生產基地（「半導體基地」）在江蘇省蘇州高新區正式啟動建設。該半導體基地由理想汽車及湖南三安半導體共同出資組建的蘇州斯科半導體公司打造，其將專注於第三代半導體碳化硅車規功率模塊的自主研發及生產，該產品是本公司自研800V高壓電驅動系統的核心部件。這是本公司持續提高自主研發能力，並將產業鏈延伸至下一代高壓電驅動技術的重要里程碑。

環境、社會及管治表現

於2022年9月，理想汽車連續第二年獲得MSCI ESG Research的「AA」評級，是全球汽車企業中MSCI ESG的最高評級之一。這體現出理想汽車通過健全的治理結構和致力於可持續發展的決心，在產生積極環境和社會影響方面的卓越表現。

納入恒生中國企業指數

理想汽車已作為成分股被納入恒生中國企業指數，於2022年12月5日生效。這是對我們的實力和投資價值的高度認可。

ATM增發

於2022年6月28日，我們宣佈一項ATM增發計劃，出售不超過20億美元的美國存託股份，每股美國存託股份對應兩股理想汽車A類普通股。

截至本文件日期，我們根據ATM增發計劃出售9,431,282股美國存託股份，對應18,862,564股理想汽車A類普通股，在扣除不超過4.8百萬美元的應付分銷代理佣金及若干其他發行費前，募集資金總額366.5百萬美元。

管理層及董事會變動

為投入更多時間處理個人事務，總裁兼執行董事沈亞楠先生辭任本公司總裁兼執行董事職務，自2023年1月1日生效。沈先生將同我們一起支持組織的持續升級，為我們進一步的成功作準備。

此外，董事會已提拔總工程師馬東輝先生擔任總裁職務，並委任其擔任本公司執行董事，自2023年1月1日生效。高級副總裁謝炎先生已獲晉升為首席技術官，自2022年12月12日生效。

截至2022年9月30日止九個月的經營業績

下文載列我們截至2021年及2022年9月30日止九個月的未經審計合併綜合虧損／收益表數據的討論。所有人民幣兌美元的金額均按人民幣7.1135元兌1.00美元的匯率（即美國聯邦儲備委員會發佈的H.10統計數據所載於2022年9月30日生效的匯率）換算。概無聲明人民幣金額已經或可能按任何特定匯率兌換為美元或根本不會兌換。

截至2022年9月30日止九個月與截至2021年9月30日止九個月的比較

收入

我們的收入總額由截至2021年9月30日止九個月的人民幣164億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣276億元(39億美元)，主要是由於車輛銷售收入增加所致。

車輛銷售收入由截至2021年9月30日止九個月的人民幣158億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣268億元(38億美元)，主要是由於截至2022年9月30日止九個月的汽車交付量增加及理想L9於8月底開始交付提升了平均售價。

其他銷售及服務收入由截至2021年9月30日止九個月的人民幣636.6百萬元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣798.8百萬元(112.3百萬美元)，主要歸因於汽車累計銷量的增加，使充電樁、配件及服務的銷售亦隨之增加，惟部分被截至2021年9月30日止九個月的新能源汽車積分銷售所抵銷，而截至2022年9月30日止九個月並無產生有關銷售。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2021年9月30日止九個月的人民幣130億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣224億元(32億美元)，主要由於車輛銷量增加、理想L9於8月底開始交付提升了平均銷售成本以及與理想ONE有關的存貨撥備及購買承諾損失。

毛利

由於上述原因，我們的毛利由截至2021年9月30日止九個月的人民幣34億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣52億元(734.4百萬美元)。車輛銷售的毛利由截至2021年9月30日止九個月的人民幣31億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣50億元(698.4百萬美元)。其他銷售及服務的毛利由截至2021年9月30日止九個月的人民幣326.6百萬元減少至截至2022年9月30日止九個月的人民幣256.1百萬元(36.0百萬美元)。截至2022年9月30日止九個月的毛利增加主要是由於車輛交付增加。

研發費用

我們的研發費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣21億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣47億元(662.1百萬美元)，主要是由於研發人員增加導致僱員薪酬增加，及未來推出的新車型研發活動增加令有關支出增加。

銷售、一般及管理費用

我們的銷售、一般及管理費用由截至2021年9月30日止九個月的人民幣24億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣40億元(567.3百萬美元)，主要是由於人員增加導致僱員薪酬增加，以及隨著本公司銷售網絡的擴大的租金及相關支出增加。

經營虧損

由於上述原因，經營虧損由截至2021年9月30日止九個月的人民幣10億元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣35億元(495.0百萬美元)。

利息收入及投資收益，淨額

我們的利息收入及投資收益淨額由截至2021年9月30日止九個月的人民幣561.1百萬元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣720.5百萬元(101.3百萬美元)，主要由於我們的現金儲備擴大。

其他，淨額

其他淨額由截至2021年9月30日止九個月的人民幣98.3百萬元增加至截至2022年9月30日止九個月的人民幣540.9百萬元(76.0百萬美元)，主要是由於我們的美國存託股份計劃的受託人向我們支付增值稅退稅及償還款項。

淨虧損

由於上述原因，截至2022年9月30日止九個月，我們產生淨虧損人民幣23億元(323.0百萬美元)，而截至2021年9月30日止九個月的淨虧損則為人民幣617.0百萬元。

現金流量及營運資金

截至2022年9月30日，我們的現金及現金等價物、受限制現金、定期存款、短期投資、長期定期存款及計入長期投資的長期金融工具為人民幣558億元(78億美元)。我們的現金及現金等價物主要包括手頭現金、定期存款及存放在銀行或其他金融機構的高流動性投資(不受取款或使用限制，原始到期日為三個月或更短)。

我們截至2022年9月30日止九個月的經營現金流入淨額為人民幣25億元(345.1百萬美元)，而截至2021年9月30日止九個月則為人民幣45億元。我們相信，我們當前的現金及現金等價物以及預期的經營現金流量將足以滿足我們至少未來12個月的預期營運資金要求、資本支出及債務償還義務。我們可能決定通過額外融資來提高我們的流動資金狀況或增加我們未來營運和投資的現金儲備。發行及出售額外股權將進一步攤薄我們股東的權益。產生負債將導致固定債務增加，並可能導致限制我們營運的經營契約。我們無法向閣下保證，我們將以我們可接受的金額或條款獲得融資(如有)。

現金流量

下表載列所示期間的現金流量概要。

| | 截至9月30日止九個月 | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 | |
| | 人民幣 | 人民幣 | 美元 |
| | (千元，未經審計) | | |
| 選定合併現金流量表數據： | | | |
| 經營活動所得現金淨額 | 4,503,487 | 2,454,916 | 345,107 |
| 投資活動所得現金淨額 | 2,852,380 | 943,613 | 132,651 |
| 融資活動所得現金淨額 | 16,544,503 | 5,388,368 | 757,485 |
| 匯率變動對現金、現金等價物及受限制現金的影響 | (111,698) | 1,289,783 | 181,314 |
| 現金、現金等價物及受限制現金增加淨額 | 23,788,672 | 10,076,680 | 1,416,557 |
| 期初現金、現金等價物及受限制現金 | 10,172,519 | 30,493,064 | 4,286,647 |
| 期末現金、現金等價物及受限制現金 | <u>33,961,191</u> | <u>40,569,744</u> | <u>5,703,204</u> |

截至2022年9月30日止九個月的經營活動所得現金淨額為人民幣25億元(345.1百萬美元)，主要歸因於我們就(i)非現金項目人民幣30億元(419.0百萬美元)，主要包括股份支付薪酬費用、存貨核銷及與存貨有關的購買承諾損失以及折舊及攤銷，及(ii)營運資產及負債變動淨額人民幣18億元(249.1百萬美元)調整後的淨虧損人民幣23億元(323.0百萬美元)。營運資產及負債變動淨額主要是由於(i)應付賬款及應付票據增加人民幣56億元(791.3百萬美元)，主要包括應付票據及原材料的應付賬款，(ii)預提費用及其他流動負債增加人民幣944.6百萬元(132.8百萬美元)，主要包括與存貨有關的購買承諾、應付薪金及福利以及應付研發費用，(iii)其他非流動負債增加人民幣667.8百萬元(93.9百萬美元)，及(iv)經營租賃負債增加人民幣607.5百萬元(85.4百萬美元)，惟部份被以下各項所抵銷：(w)存貨增加人民幣42億元(585.2百萬美元)，主要是由於因需求增加導致製成品及原材料增加，(x)預付款項及其他流動資產增加人民幣988.2百萬元(138.9百萬美元)，主要是由於可抵扣進項增值稅、預付租金及按金增加，(y)經營租賃使用權資產增加人民幣505.3百萬元(71.0百萬美元)，及(z)其他非流動資產增加人民幣460.8百萬元(64.8百萬美元)。

截至2022年9月30日止九個月的投資活動所得現金淨額為人民幣943.6百萬元(132.7百萬美元)。這主要歸因於(i)我們贖回短期投資及定期存款淨額人民幣51億元(719.2百萬美元)，惟部份被以下各項所抵銷：(ii)購買物業、廠房及設備以及無形資產人民幣35億元(486.4百萬美元)及(iii)購入長期股權投資人民幣663.1百萬元(93.2百萬美元)。

截至2022年9月30日止九個月的融資活動所得現金淨額為人民幣54億元(757.5百萬美元)，主要歸因於(i)向中國數家商業銀行的借款所得款項人民幣30億元(418.6百萬美元)，及(ii)通過ATM增發計劃(「ATM增發」)發行股份的所得款項人民幣25億元(346.6百萬美元)。

重大現金需求

我們截至2022年9月30日及任何後續中期期間的重大現金需求主要包括我們業務營運的現金需求及資金支出。

資金支出

我們截至2021年及2022年9月30日止九個月的資本支出分別為人民幣18億元及人民幣35億元(486.4百萬美元)。於該等期間，我們的資本支出主要用於收購主要用於零售中心、交付及售後維修中心、實驗室及生產設施的廠房、設備、工具及租賃物業裝修。我們計劃在未來繼續產生資本支出，以滿足我們的業務增長。我們擬以股權及債務發行的所得款項淨額、貸款融資、現有手頭現金及車輛銷售的現金撥付未來的資本支出。我們預計我們的資本支出水平將受到用戶對我們產品及服務的需求的重大影響。事實上，我們的營運歷史有限，這意味著我們對產品及服務的需求的歷史數據亦有限。因此，我們未來的資本需求可能不確定，實際資本需求可能有別於我們目前預期。

非美國公認會計準則財務指標

我們使用經調整淨利潤／(虧損)(非美國公認會計準則財務指標)，以評估其經營業績及用於制定財務及經營決策。通過剔除股份支付薪酬費用之影響，我們認為非美國公認會計準則財務指標有助於識別其業務的基本趨勢及增強對我們過往表現及未來前景的整體理解。我們亦認為非美國公認會計準則財務指標有助於更清晰地了解我們的管理層在財務和經營決策中所使用的核心指標。

非美國公認會計準則財務指標並無根據美國公認會計準則呈列，或有別於其他公司所使用的非美國公認會計準則會計處理及報告方法。非美國公認會計準則財務指標作為分析工具有局限性，且於評估我們的經營表現時，投資者不應單獨考慮該等指標，或取代根據美國公認會計準則編製的淨虧損或其他合併綜合虧損表數據。我們鼓勵投資者及其他人士全面審查其財務資料，而非依賴單一的財務指標。

我們將非美國公認會計準則財務指標調整至最具可比性的美國公認會計準則業績指標，以減少該等限制，所有指標均應於評估我們的業績時予以考慮。

下表載列所示期間內我們的經調整淨利潤／(虧損)與淨虧損的對賬，是根據美國公認會計準則計算及呈列的最直接可比較財務指標。

| | 截至9月30日止九個月 | | |
|-------------------|---------------|------------------|------------------|
| | 2021年 | 2022年 | |
| | 人民幣 | 人民幣 | 美元 |
| | (千元，未經審計) | | |
| 淨虧損 | (616,966) | (2,297,650) | (322,999) |
| 股份支付薪酬費用 | 710,500 | 1,350,864 | 189,901 |
| 非美國公認會計準則淨利潤／(虧損) | <u>93,534</u> | <u>(946,786)</u> | <u>(133,098)</u> |