

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之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致之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)

### 截至二零一九年十二月三十一日止年度之 經審核業績公告之補充公告

茲提述五菱汽車集團控股有限公司(「本公司」，連同其附屬公司，「本集團」)日期為二零二零年五月二十六日之公告，內容有關本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度之經審核業績公告(「經審核業績公告」)以及日期為二零二零年五月十四日之公告，內容有關(其中包括)本公司有關本集團年度業績之盈利警告，主要原因為本集團發動機及相關部件分部及汽車零部件及其他工業服務分部之物業、廠房及設備減值虧損增加所致，分別為約人民幣112,000,000元及約人民幣53,000,000元(「額外減值公告」)。除非另有界定，否則本公告所用詞彙應與經審核業績公告及額外減值公告所界定者具有相同涵義。

除經審核業績公告及額外減值公告所披露之資料外，本公司董事會(「董事會」)謹此向本公司股東(「股東」)及潛在投資者提供以下補充資料：

#### 有關本集團物業、廠房及設備之額外減值虧損

根據香港會計準則第36號資產減值，現金產生單位之可收回金額為其公平值減出售成本與其使用價值兩者間之較高者。

在釐定使用價值計算時，本公司委聘獨立專業合資格估值師中和邦盟評估有限公司(「中和邦盟」)進行估值，以釐定在最終評估時顯示出現若干減值金額之本集團現金產生單位(「現金產生單位」)各自物業、廠房及設備之可收回金額，包括：(a)發動機及相關部件分部(「單位A」)；(b)於中國營運之汽車零部件及其他工業服務分部(「於中國營運之單位B」)；及(c)於印尼營運之汽車零部件及其他工業服務分

部(「於印尼營運之單位B」)。所採用之估值方法、輸入價值、基準及假設之詳情以及導致各現金產生單位先前採納之輸入價值及假設變動之理由如下：

## 估值方法

中和邦盟採用收益法對所有現金產生單位(包括單位A、於中國營運之單位B及於印尼營運之單位B)進行估值。根據收益法，估值時採用貼現現金流量(「貼現現金流量」)法。貼現現金流量法為收益法中最基本及最重要之方法。應用貼現現金流量法時，標的資產於未來數年之自由現金流量(「自由現金流量」)乃根據稅後收益淨額加折舊及攤銷開支等非現金開支以及稅後利息開支，再減去非現金收益、資本開支投資及營運資金淨額投資而釐定。

於計算自由現金流量之現值(其涵蓋基於管理層批准之五年期(即自截至二零二零年十二月三十一日止財政年度起至二零二四年十二月三十一日止財政年度，分別提述為「二零二零財政年度、二零二一財政年度、二零二二財政年度、二零二三財政年度及二零二四財政年度」)(「五年預測期間」)財政預算作出之現金流量預測加上基於各現金產生單位之長期增長率得出之終值)時，估值時採納加權平均資金成本(「加權平均資金成本」)作為稅後貼現率。就此而言，加權平均資金成本由兩個部分組成：股本成本及債務成本。股本成本使用資本資產定價模型(「資本資產定價模型」)釐定。股本成本取決於無風險利率、貝塔系數、市場風險溢價、規模溢價及公司特定風險溢價。

## 基準及假設以及輸入價值

除各估值報告中更加詳細披露之一般及特別基準及假設外，下文載列中和邦盟對各現金產生單位進行估值時於截至二零一九年十二月三十一日止年度之初步評估(「二零一九年初步評估」)及最終評估(「二零一九年最終評估」)中所採納之業務估計之其他主要基準及假設以及主要輸入價值，以及導致兩次評估之間發生變動之理由(如有)。

### A. 主要業務估計

鑑於本集團生產之產品(即發動機及汽車零部件)乃主要供應給訂立長期及戰略業務關係之客戶，用於現金流量預測之預期業務量、預期收入增長率、預期毛利率等假設乃基於本集團管理層參考其與有關客戶之業務計劃作出之估計。

此外，於評估業務估計是否適當及對預測進行若干敏感度分析時，本公司將參考市場認可專業及／或行業機構發佈之其他外部資料，如有關新聞稿及行業報告。

## **B. 計算加權平均資金成本及長期增長率之基準及假設**

### **1. 無風險利率**

就單位A及於中國營運之單位B而言，採納中國十年期中央政府債券之收益率作為其估值之無風險利率，而就於印尼營運之單位B而言，則採納十年期印尼一般政府債券之收益率作為其估值之無風險利率。

### **2. 貝塔系數**

就單位A及於中國營運之單位B而言，其貝塔系數乃釐定為經選定可資比較公司之平均貝塔系數，並就企業稅率及槓桿組合之差異作出調整，而就於印尼營運之單位B而言，其貝塔系數乃釐定為經選定可資比較公司貝塔系數之中位數，並就企業稅率及槓桿組合之差異作出調整。

### **3. 市場風險溢價**

就於印尼營運之單位B而言，計算其市場風險溢價時採用了美國市場風險溢價，而就單位A及於中國營運之單位B及於印尼營運之單位B而言，則採用了中國國家風險溢價。

### **4. 規模溢價**

經考慮單位A、於中國營運之單位B及於印尼營運之單位B之規模，在進行各自之估值時採用了規模溢價並參考了Duff & Phelps出版之「估值手冊— 資金成本指引」。

### **5. 公司特定風險溢價**

經考慮與單位A、於中國營運之單位B及於印尼營運之單位B之運作有關之額外風險，採用了0.5%至1%之公司特定風險溢價。

### **6. 債務成本**

就單位A及於中國營運之單位B而言，債務成本乃按各單位預期貸款利率並參考五年期貸款基準利率（即4.90%）釐定，而就於印尼營運之單位B而言，則採用了印尼銀行貸款基準利率（即12.75%）。

## 7. 債務比重及權益比重

就單位A及於中國營運之單位B而言，其債務比重及權益比重乃按經選定可資比較公司之平均值釐定，而就於印尼營運之單位B而言，其債務比重及權益比重乃按經選定可資比較公司之中位值釐定。

## 8. 稅前貼現率

稅前貼現率乃採用迭代計算釐定，故此，使用稅前現金流量及稅前貼現率釐定之使用價值與使用稅後現金流量及稅後貼現率釐定之使用價值相等。

## 9. 長期增長率

就單位A及於中國營運之單位B而言，其長期增長率指中國二零零九年至二零一八年之平均消費者價格指數，而就於印尼營運之單位B而言，其長期增長率指印尼二零一五年至二零一九年之平均消費者價格指數。

### C. 二零一九年初步評估及二零一九年最終評估之各現金產生單位之主要輸入價值詳情以及有關附註及導致兩次評估之間發生變動之理由（如有）

單位A	二零一九年 初步評估 (附註a)	二零一九年 最終評估
一主要輸入價值		
<u>加權平均資金成本之計算</u>		
股本成本	16.95%	16.95%
債務成本	4.90%	4.90%
股本價值佔企業價值之比重	78.17%	78.17%
債務價值佔企業價值之比重	21.83%	21.83%
企業稅率	25.00%	25.00%
加權平均資金成本(稅後貼現率)	14.05%	14.05%
稅前貼現率	16.47%	15.62%
<u>主要業務估計</u>		
五年預測期間之預期年度收入增長	3.00%	3.00%
五年預測期間之預期毛利率	9.40%	8.80% (附註b)

單位A 一主要輸入價值	二零一九年 初步評估 (附註a)	二零一九年 最終評估
	約人民幣千元	約人民幣千元
<u>自由現金流量、使用價值及減值評估</u>		
五年預測期間之總自由現金流量	402,453	267,731 (附註b)
五年預測期間之自由現金流量之總現值(A)	281,819	182,034
長期增長率	2.23%	2.00% (附註c)
終值	201,830	68,150
終值之現值(B)	101,643	35,464
單位A之使用價值(A+B)	383,462	217,498
中和邦盟對單位A之估值(向上/向下調整 至最接近千萬元)	380,000	220,000
出現減值虧損迹象之物業、廠房及設備之 賬面值	329,555	329,555
已確認減值	不適用	112,000

附註：

- a. 如本公司截至二零一九年十二月三十一日止年度(「二零一九財政年度」)之年報(「二零一九年年報」)內「經營回顧－主要業務分部：發動機及相關部件」一節所述，主要歸因於毛利率之大幅下降，儘管二零一九財政年度之收入大幅增加約67.3%，惟單位A仍錄得經營虧損。二零一九財政年度之毛利率大幅下降，乃主要由於向主要客戶供應之若干發動機之銷售單價下跌，加上於二零一九財政年度下半年推出以向主要客戶及其他客戶供應之國六發動機所賺取之毛利率較低所致。因此，單位A已於刊發日期為二零二零年三月三十一日之初步未經審核業績公告前進行初步評估，其中初步估值及主要輸入價值(須待最終審核)概述如上。
- b. 鑒於來自主要客戶的重大定價壓力、推出新產品產生的額外成本以及與市場環境有關的不確定性將於短期內影響本分部盈利能力之改善情況，自由現金流量乃根據初步評估後之最新評估進行調整，據此，二零二零財政年度至二零二四財政年度及以後年度之預期毛利率下調0.6%。
- c. 長期增長率乃根據二零二零年四月及五月中國汽車產業之最新可得市場資料下調。

於中國營運之單位B 一主要輸入價值	二零一九年 初步評估 (附註d)	二零一九年 最終評估
<u>加權平均資金成本之計算</u>		
股本成本	15.72%	15.72%
債務成本	4.90%	4.90%
股本價值佔企業價值之比重	78.13%	78.13%
債務價值佔企業價值之比重	21.87%	21.87%
企業稅率	25.00%	25.00%
加權平均資金成本 (稅後貼現率)	13.08%	13.08%
稅前貼現率	16.13%	16.16%
<u>主要業務估計</u>		
五年預測期間之預期年度收入 增長	3.00%	0.00%–2.00% (附註e)
五年預測期間之預期毛利率	8.43%	8.43%
	約人民幣千元	約人民幣千元
<u>自由現金流量、使用價值及 減值評估</u>		
五年預測期間之總自由現金 流量	1,829,856	1,646,586 (附註e)
	約人民幣千元	約人民幣千元
五年預測期間之自由現金流量 之總現值(A)	1,263,640	1,142,621
長期增長率	2.23%	2.00% (附註f)
終值	2,028,453	1,613,028
終值之現值(B)	1,034,829	822,030
於中國營運之單位B之使用價 值(A+B)	2,298,469	1,964,651
中和邦盟對於中國營運之單位B 之估值(向上/向下調整至最 接近億元)	2,300,000	2,000,000
出現減值虧損迹象之物業、 廠房及設備以及使用權資產之 賬面值	2,016,918	2,016,918
已確認減值	不適用	51,388

附註：

- d. 如本公司二零一九年年報內「經營回顧－主要業務分部：汽車零部件及其他工業服務」一節所述，由於中國汽車產業整體下滑所造成之負面影響，以及主要歸因於二零一九財政年度之主要客戶業務量下滑，於中國營運之單位B之總收入持續下降。因此，於中國營運之單位B已於刊發日期為二零二零年三月三十一日之初步未經審核業績公告前進行初步評估，其中初步估值及主要輸入價值(須待最終審核)概述如上。
- e. 自由現金流量乃根據初步評估後之最新評估進行調整，據此，二零二零財政年度、二零二一財政年度及二零二二財政年度至二零二四財政年度之預期收入增長率將分別下調至0%、1%及2%，乃因營商環境不確定導致中國汽車行業持續放緩所致。
- f. 長期增長率乃根據二零二零年四月及五月中國汽車產業之最新可得市場資料下調。

**於印尼營運之單位B  
一主要輸入價值**

**二零一九年  
初步評估  
(附註g)**

**二零一九年  
最終評估**

加權平均資金成本之計算

股本成本	18.04%	19.03% (附註h)
債務成本	12.75%	12.75%
股本價值佔企業價值之比重	95.54%	95.37%
債務價值佔企業價值之比重	4.46%	4.63%
企業稅率	25.00%	25.00%
加權平均資金成本 (稅後貼現率)	17.66%	18.59% (附註h)
稅前貼現率	21.55%	20.79%

主要業務估計

五年預測期間之預期年度收入 增長	5.00%–45.00%	5.00%–30.00% (附註i)
五年預測期間之預期毛利率	9.00%–10.00%	9.00%–10.00%

約人民幣千元 約人民幣千元

自由現金流量、使用價值及  
減值評估

五年預測期間之總自由現金 流量	53,160	50,535 (附註i)
五年預測期間之自由現金流量 之總現值(A)	28,823	28,728

於印尼營運之單位B 一主要輸入價值	二零一九年 初步評估 (附註g)	二零一九年 最終評估
長期增長率	3.00%	3.00%
終值	37,611	33,084
終值之現值(B)	15,629	14,143
於印尼營運之單位B之使用價 值(A+B)	44,452	42,871
中和邦盟對於印尼營運之單位B 之估值(向上/向下調整至最 接近百萬元)	44,000	43,000
出現減值虧損迹象之物業、 廠房及設備之賬面值	67,119	67,119
已確認減值	22,636	24,248

附註：

- g. 如本公司二零一九年年報內「經營回顧—主要業務分部：汽車零部件及其他工業服務」一節所述，鑒於二零一九財政年度持續處於虧損之營運狀況，已就於印尼營運之單位B之物業、廠房及設備計提減值虧損，有關減值虧損根據初步評估為人民幣22,636,000元。因此，於印尼營運之單位B已於刊發日期為二零二零年三月三十一日之初步未經審核業績公告前進行初步評估，其中初步估值及主要輸入價值(須待最終審核)概述如上。
- h. 由於截至二零二零年十二月三十一日止財政年度第一季度之財務表現遜於預期，故股本成本於最終評估時進行調整，導致加權平均資金成本增加。
- i. 自由現金流量乃根據初步評估後之最新評估進行調整，據此，二零二零財政年度、二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度至二零二四財政年度之預期收入增長率分別下調至30%、20%、10%及5%，乃由於印尼汽車行業所面臨之不確定之營商環境所致。



## 本公司二零一九年年報之有關披露

董事會謹此提請股東及潛在投資者注意，有關就截至二零一九年十二月三十一日止年度本集團發動機及相關部件分部以及汽車零部件及其他工業服務分部之物業、廠房及設備計提減值虧損人民幣187,636,000元之詳情及資料亦已披露於本公司二零一九年年報綜合財務報表附註15「物業、廠房及設備」。

代表董事會  
五菱汽車集團控股有限公司  
主席  
袁智軍

香港，二零二零年七月三日

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