

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。



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)

截至二零二四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」)截至二零二四年六月三十日止六個月之未經審核中期業績連同二零二三年同期的比較數據。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。

簡明綜合損益表

截至二零二四年六月三十日止六個月一未經審核(以人民幣(「人民幣」)呈列)

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
收入	3		
商品及服務		3,930,878	5,075,935
租金		15,446	13,564
總收入		3,946,324	5,089,499
銷售及服務成本		(3,520,500)	(4,678,910)
毛利		425,824	410,589
其他收入	5	136,879	96,479
其他收益及虧損	4	(22,603)	(5,384)
銷售及分銷成本		(52,696)	(50,860)
一般及行政開支		(212,483)	(213,534)
研發開支		(129,117)	(124,035)
預期信貸虧損模式下之減值虧損， 扣除減值虧損撥回		(9,028)	(234)
出售於一間聯營公司之投資收益			
淨額		6,690	-
應佔聯營公司之業績		(59,928)	(28,478)
應佔合資公司之業績		(1,283)	(3,044)
融資成本	5(a)	(59,858)	(67,782)

簡明綜合損益表(續)

截至二零二四年六月三十日止六個月 — 未經審核(以人民幣(「人民幣」)呈列)

		截至六月三十日止六個月	
	附註	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
除稅前溢利	5	22,397	13,717
所得稅開支	6	<u>(1,272)</u>	<u>(1,457)</u>
期內溢利		<u>21,125</u>	<u>12,260</u>
應佔：			
本公司擁有人		1,586	1,521
非控股權益		<u>19,539</u>	<u>10,739</u>
期內溢利		<u>21,125</u>	<u>12,260</u>
每股溢利	7		
— 基本		<u>人民幣0.05分</u>	<u>人民幣0.05分</u>
— 攤薄		<u>人民幣0.05分</u>	<u>人民幣0.05分</u>

簡明綜合損益及其他全面收益報表

截至二零二四年六月三十日止六個月 — 未經審核(以人民幣(「人民幣」)呈列)

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年	二零二三年
	人民幣千元	人民幣千元
期內溢利	<u>21,125</u>	<u>12,260</u>
期內其他全面收益(開支)(稅後)：		
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	7,337	—
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	(793)	7,141
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	<u>11,071</u>	<u>6,335</u>
期內其他全面收益	<u>17,615</u>	<u>13,476</u>
期內全面收益總額	<u><u>38,740</u></u>	<u><u>25,736</u></u>
應佔：		
本公司擁有人	12,003	12,523
非控股權益	<u>26,737</u>	<u>13,213</u>
	<u><u>38,740</u></u>	<u><u>25,736</u></u>

簡明綜合財務狀況表

於二零二四年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

	附註	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 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)	2,674,638	2,806,820
使用權資產	8(b)	206,230	224,074
無形資產		101,090	95,552
投資物業	8(a)	440,010	436,351
於聯營公司之權益		727,802	770,360
於合營公司之權益		119,157	120,440
收購物業、廠房及設備已付按金		10,238	5,824
按公平值計入其他全面收益的 權益工具		42,765	42,765
		<u>4,321,930</u>	<u>4,502,186</u>
流動資產			
存貨		835,339	806,403
應收賬款及其他應收款項	9	2,316,517	2,926,814
應收票據及按公平值計入其他 全面收益之應收票據	10	2,447,425	3,669,416
預付稅項		48	163
已質押銀行存款		481,097	528,997
銀行結餘及現金		2,952,905	2,616,795
		<u>9,033,331</u>	<u>10,548,588</u>
流動負債			
應付賬款及其他應付款項	11	5,476,571	6,169,357
合約負債		174,880	143,368
租賃負債	8(b)	39,165	57,183
保養撥備	12	107,149	105,481
銀行借貸	13	2,112,867	1,276,201
附追索權之已貼現應收票據所 提取墊款	13	1,621,847	3,274,069
		<u>9,532,479</u>	<u>11,025,659</u>
淨流動負債		<u>(499,148)</u>	<u>(477,071)</u>
總資產減流動負債		<u>3,822,782</u>	<u>4,025,115</u>

簡明綜合財務狀況表(續)

於二零二四年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

		於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
非流動負債			
合約負債		5,807	6,540
租賃負債	8(b)	1	103
銀行借貸	13	836,451	1,034,598
遞延稅項負債		32,726	33,167
		<u>874,985</u>	<u>1,074,408</u>
資產淨額		<u>2,947,797</u>	<u>2,950,707</u>
資本及儲備			
股本	14(a)	11,782	11,782
儲備		1,910,746	1,923,076
本公司擁有人應佔權益		<u>1,922,528</u>	<u>1,934,858</u>
非控股權益		<u>1,025,269</u>	<u>1,015,849</u>
		<u>2,947,797</u>	<u>2,950,707</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，本公司董事已就於二零二四年六月三十日本集團流動負債超出其流動資產約人民幣499,000,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣477,000,000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」)，一間由廣西壯族自治區人民政府國有資產監督管理委員會於中華人民共和國(「中國」)成立之國有控股公司，並於中國之汽車行業已建立長久之聲譽，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

本集團已將以下由香港會計師公會頒佈之經修訂香港財務報告準則應用於本會計期間之本簡明綜合財務報表：

- 香港會計準則第1號(修訂本)，財務報表的呈列：將負債分類為流動或非流動(「二零二零年修訂本」)
- 香港會計準則第1號(修訂本)，財務報表的呈列：附帶契諾的非流動負債(「二零二二年修訂本」)
- 香港財務報告準則第16號(修訂本)，租賃：售後租回之租賃負債
- 香港會計準則第7號(修訂本)，現金流量表及香港財務報告準則第7號，金融工具：披露一供應商融資安排

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。經修訂香港財務報告準則對本集團之簡明綜合財務報表並無重大影響。

3. 收入及分部資料

(a) 收入劃分

	附註	截至六月三十日止六個月	
		二零二四年 人民幣千元	二零二三年 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	(i)	902,113	1,180,571
— 銷售汽車零部件及附件	(ii)	2,331,161	2,162,702
— 銷售專用汽車	(iii)	330,671	1,351,533
— 鋼材貿易	(ii)	313,381	316,633
— 提供用水及動力供應	(ii)	53,552	64,496
客戶合約收入(香港財務報告準則 第15號範圍內)		3,930,878	5,075,935
租金收入總額之收入		15,446	13,564
合計		<u>3,946,324</u>	<u>5,089,499</u>
收入確認時間			
按時間點		3,877,326	5,011,439
隨時間		68,998	78,060
合計		<u>3,946,324</u>	<u>5,089,499</u>
地區市場			
中國大陸		3,893,526	5,002,760
其他		52,798	86,739
合計		<u>3,946,324</u>	<u>5,089,499</u>

附註：

- (i) 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。
- (ii) 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。
- (iii) 該等收入已於分部資料內分類為商用整車分部下之收入。

(b) 分部資料

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。此亦為本集團業務組織之基準。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「經營分部」，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發動機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 — 製造及銷售專用汽車
- 其他 — 物業投資及其他

分部收入及業績

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，例如銀行利息收入、匯兌虧損淨額、出售於一間聯營公司之投資收益淨額、分佔聯營公司及合資公司業績、融資成本，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：

	汽車零部件					
	汽車動力	及其他				
	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
截至二零二四年六月三十日						
止六個月						
收入						
來自外部客戶的收入	902,113	2,698,094	330,671	15,446	-	3,946,324
分部間收入	<u>20,920</u>	<u>46,388</u>	<u>11,292</u>	<u>-</u>	<u>(78,600)</u>	<u>-</u>
總計	<u>923,033</u>	<u>2,744,482</u>	<u>341,963</u>	<u>15,446</u>	<u>(78,600)</u>	<u>3,946,324</u>
分部(虧損)溢利						
(經調整EBIT)	<u>(17,112)</u>	<u>75,883</u>	<u>26,329</u>	<u>2,399</u>		<u>87,499</u>
銀行利息收入						
						61,401
匯兌虧損淨額						
						(104)
中央行政成本						
						(12,020)
出售於一間聯營公司之						
投資收益淨額						6,690
應佔聯營公司之業績						
						(59,928)
應佔合資公司之業績						
						(1,283)
融資成本						
						<u>(59,858)</u>
除稅前溢利						
						<u>22,397</u>

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

截至二零二三年六月三十日
止六個月

收入						
來自外部客戶的收入	1,180,571	2,543,831	1,351,533	13,564	-	5,089,499
分部間收入	10,664	47,988	1,406	-	(60,058)	-
總計	<u>1,191,235</u>	<u>2,591,819</u>	<u>1,352,939</u>	<u>13,564</u>	<u>(60,058)</u>	<u>5,089,499</u>
分部溢利(經調整EBIT)	<u>7,298</u>	<u>52,573</u>	<u>8,330</u>	<u>13,564</u>		81,765
銀行利息收入						50,027
匯兌收益淨額						3,522
中央行政成本						(22,293)
應佔聯營公司之業績						(28,478)
應佔合資公司之業績						(3,044)
融資成本						<u>(67,782)</u>
除稅前溢利						<u>13,717</u>

(c) 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)(i)、3(a)(ii)及3(a)(iii))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。

於截至二零二四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9,302,967,000元(截至二零二三年六月三十日止十二個月：人民幣11,395,962,000元)，及分部溢利人民幣196,811,000元(截至二零二三年六月三十日止十二個月：人民幣284,548,000元)。

4. 其他收益及虧損

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
物業、廠房及設備減值虧損	(10,000)	-
投資物業之公平值減少	(13,047)	(9,170)
匯兌(虧損)收益淨額	(104)	3,522
處置物業、廠房及設備以及投資物業之虧損	(961)	(49)
其他	1,509	313
	<u>(22,603)</u>	<u>(5,384)</u>

5. 除稅前溢利

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
經扣除/(計入)以下各項後之除稅前溢利：		
(a) 融資成本		
下列各項之利息：		
— 銀行借貸	32,257	38,138
— 應收票據所提取墊款	27,426	28,249
— 租賃負債	175	1,395
	<u>59,858</u>	<u>67,782</u>

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
(b) 員工成本		
薪金、工資及其他福利	353,458	313,153
界定供款退休計劃供款	44,682	40,819
以權益結算以股份為基礎的付款(抵免)開支	(9,276)	4,138
	<u>388,864</u>	<u>358,110</u>

	截至六月三十日止六個月	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
(c) 其他項目		
折舊開支		
— 自有物業、廠房及設備	186,558	176,208
— 使用權資產	21,323	23,147
存貨撇減撥回淨額	(5,714)	(1,364)
存貨成本*	3,475,894	4,627,742
銀行利息收入	(61,401)	(50,027)
政府補助	(63,228)	(3,388)

* 存貨成本包括與員工成本及折舊開支相關的人民幣281,346,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：人民幣306,724,000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	
	二零二四年 人民幣千元	二零二三年 人民幣千元
稅項開支指：		
即期稅項	4,888	2,024
股息分派之預扣稅	1,420	—
過往年度超額撥備	(2,151)	—
	<u>4,157</u>	<u>2,024</u>
遞延稅項		
暫時差異的產生和撥回	(2,885)	(567)
	<u>1,272</u>	<u>1,457</u>

中國大陸

根據相關中國企業所得稅(「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。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(「高新技術企業」)，可享有15%之優惠稅率。截至二零二四年六月三十日，柳機動力和柳機鑄造正在重續二零二四年、二零二五年和二零二六年高新技術企業的資格並於重續的過渡期間按15%之優惠稅率預繳所得稅。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，於二零二四年享有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。

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1,790,000元計提撥備(截至二零二三年六月三十日止六個月：人民幣808,000元)，並相應地於損益扣除。

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。

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. 每股溢利

(a) 每股基本溢利

每股基本溢利乃按本公司權益股東應佔溢利人民幣1,586,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：人民幣1,521,000元)及於中期期間已發行普通股加權平均數3,298,161,332股(截至二零二三年六月三十日止六個月：3,298,161,332股普通股)計算。

(b) 每股攤薄溢利

截至二零二四年及二零二三年六月三十日止六個月各期間均無攤薄潛在普通股，因此每股攤薄溢利與每股基本溢利相同。

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

	附註	人民幣千元
於二零二三年一月一日		441,915
轉撥至物業、廠房及設備以及使用權資產(淨額)		(3,672)
在其他全面收益中確認之公平值增加		4,245
於損益確認之公平值減少		(6,144)
匯兌調整		7
		<u>436,351</u>
於二零二三年十二月三十一日及二零二四年一月一日		<u>436,351</u>
轉撥自物業、廠房及設備以及使用權資產(淨額)		6,891
在其他全面收益中確認之公平值增加		9,781
於損益確認之公平值減少	4	(13,047)
匯兌調整		34
		<u>34</u>
於二零二四年六月三十日		<u>440,010</u>

(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5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6,745,000元及相應租賃負債人民幣6,745,000元。於二零二四年六月三十日，從廣西汽車集團租賃的使用權資產為人民幣14,697,000元(於二零二三年十二月三十一日：人民幣26,664,000元)。於二零二四年六月三十日，從廣西汽車集團租賃土地及樓宇產生的租賃負債金額為人民幣31,681,000元(於二零二三年十二月三十一日：人民幣52,748,000元)。

(c) 物業、廠房及設備

截至二零二四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80,527,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：人民幣118,575,000元)。截至二零二四年六月三十日止六個月，賬面淨值人民幣12,622,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：人民幣1,478,000元)的物業、廠房及設備項目已處置，導致處置虧損為人民幣961,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：處置虧損人民幣49,000元)。

物業、廠房及設備之賬面值已分配至四個現金產生單位(「現金產生單位」)組別：汽車動力供應系統(「單位A」)、中國業務之汽車零部件及其他工業服務(「單位B — 中國」)、印尼業務之汽車零部件及其他工業服務(「單位B — 印尼」)及商用整車(「單位C」)。由於截至二零二四年六月三十日止六個月產生虧損，本集團管理層已識別出若干物業、廠房及設備存在減值虧損跡象。根據本集團管理層對上述現金產生單位進行的減值評估，期內於損益確認減值虧損人民幣10,000,000元(截至二零二三年六月三十日止六個月：無)，以將單位A的物業、廠房及設備的賬面值撇減至其可收回金額人民幣550,895,000元。上述現金產生單位之可收回金額乃根據使用價值計算釐定。

9. 應收賬款及其他應收款項

		於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 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)	1,003,581	1,460,360
— 廣西汽車集團(柳州五菱新能源汽車有 限公司(「五菱新能源」)除外)	(b)	8,359	8,385
— 五菱新能源	(d)	51,721	97,465
— 青島藍齊柳機動力科技有限公司 (「青島藍齊」)	(c)	7,047	13,833
— 佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司 (「佛吉亞座椅」)	(d)	2,247	1,508
— 佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司 (「佛吉亞內飾」)	(d)	6,183	6,829
— 佛吉亞(柳州)排氣控制技術有限公司 (「佛吉亞排氣」)	(d)	9,328	16,165
— 柳州臻驅電控科技有限公司 (「柳州臻驅」)	(d)	—	8
— 第三方		1,085,570	1,233,823
		<u>2,174,036</u>	<u>2,838,376</u>
減：信貸虧損撥備		<u>(95,491)</u>	<u>(100,843)</u>
小計		<u>2,078,545</u>	<u>2,737,533</u>
其他應收款項	(e)	154,129	117,582
減：信貸虧損撥備		<u>(6,703)</u>	<u>(6,885)</u>
小計		<u>147,426</u>	<u>110,697</u>
預付款項		79,772	62,719
可收回增值稅		<u>10,774</u>	<u>15,865</u>
應收賬款及其他應收款項總額		<u><u>2,316,517</u></u>	<u><u>2,926,814</u></u>

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) 青島藍齊為本集團的合營公司。
- (d) 五菱新能源、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。於二零二四年三月二十六日，本集團出售其於柳州臻驅(本集團之聯營公司)的股權，估值為人民幣19,320,000元，收益淨額為人民幣6,690,000元。
- (e) 其他應收款項包括應收廣西汽車款項人民幣70,574,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣55,920,000元)。該金額為向廣西汽車購買汽車零部件(如：汽車電池)的返利補償。

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2,078,545,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣2,737,533,000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：

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,939,417	2,612,208
91至180日	121,109	90,662
181至365日	4,408	20,193
超過365日	13,611	14,470
	<u>2,078,545</u>	<u>2,737,533</u>

10. 應收票據及按公平值計入其他全面收益之應收票據

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
按公平值計入其他全面收益之應收票據(附註a)：		
— 上汽通用五菱	513,220	153,645
— 廣西汽車集團(五菱新能源除外)	10,935	15,917
— 五菱新能源	1,462	597
— 廣西威翔	59	—
— 佛吉亞座椅	47,046	13,124
— 第三方	253,955	222,812
	<u>826,677</u>	<u>406,095</u>
應收票據(附註b)		
— 附追索權之已貼現應收票據	1,620,748	3,263,321
	<u>2,447,425</u>	<u>3,669,416</u>

附註：

- (a) 按公平值計入其他全面收益之應收票據指應向客戶收取以清償應收賬款之票據。按公平值計入其他全面收益之應收票據大多為主要到期日少於180天的銀行承兌匯票。根據收到客戶票據當日呈列之賬齡分析如下：

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	787,184	339,641
91至180日	39,493	66,454
	<u>826,677</u>	<u>406,095</u>

於二零二四年六月三十日，應付票據以總賬面值人民幣4,950,000元(二零二三年十二月三十一日：無)之應收票據作抵押。

(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13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：

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	905,603	1,404,202
91至180日	715,145	1,859,119
	<u>1,620,748</u>	<u>3,263,321</u>

11. 應付賬款及其他應付款項

	附註	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 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		54,749	101,751
— 廣西汽車集團 (五菱新能源除外)		38,313	42,634
— 五菱新能源		—	2,171
— 佛吉亞座椅		32,519	40,875
— 佛吉亞內飾		46,875	49,549
— 佛吉亞排氣		21,036	22,778
— 柳州臻驅		—	11,235
— 其他關連方		8,796	11,887
— 第三方		4,755,411	5,389,234
		<u>4,957,699</u>	<u>5,672,114</u>
增值稅應付款項及其他應付稅項		2,872	38,736
應計研發開支		149,701	148,287
應計員工成本		136,337	116,512
收取供應商按金		46,153	57,586
其他應付款項		183,809	136,122
		<u>183,809</u>	<u>136,122</u>
應付賬款及其他應付款項總額		<u>5,476,571</u>	<u>6,169,357</u>

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

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	2,222,007	2,474,464
91至180日	41,787	105,269
181至365日	43,571	57,051
超過365日	85,240	120,195
	<u>2,392,605</u>	<u>2,756,979</u>

應付票據

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,093,247	1,315,487
91至180日	1,471,847	1,599,648
	<u>2,565,094</u>	<u>2,915,135</u>

12. 保養撥備

	人民幣千元
於二零二三年一月一日	87,152
本期間增提撥備	62,048
動用撥備	<u>(43,719)</u>
於二零二三年十二月三十一日及二零二四年一月一日	105,481
本期間增提撥備	16,068
動用撥備	<u>(14,400)</u>
於二零二四年六月三十日	<u>107,149</u>

本集團就發動機及發動機相關部件、汽車零部件及附件及專用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。

13. 銀行借貸／附追索權之已貼現應收票據所提取墊款

		於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 十二月三十一日 人民幣千元
銀行借貸		<u>2,949,318</u>	<u>2,310,799</u>
銀行借貸分析：			
有抵押	(a)	<u>303,060</u>	47,808
無抵押		<u>2,646,258</u>	<u>2,262,991</u>
		<u>2,949,318</u>	<u>2,310,799</u>
減：流動負債項下十二個月內到期之款項		<u>(2,112,867)</u>	<u>(1,276,201)</u>
非流動負債項下之款項		<u>836,451</u>	<u>1,034,598</u>
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	(b)	<u>1,621,847</u>	<u>3,274,069</u>

附註：

- (a) 於二零二四年六月三十日的銀行借貸以人民幣56,400,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣6,010,000元)的銀行存款作抵押。
- (b) 該款項指本集團以具有追索權向銀行貼現的應收票據人民幣1,621,847,000元(二零二三年十二月三十一日：人民幣3,274,069,000元)作抵押的銀行借貸。
- (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	
	二零二四年	二零二三年
實際年利率：		
固定利率借貸	<u>0.01–3.00%</u>	1.10–3.40%
浮動利率借貸	<u>0.01–3.80%</u>	<u>2.30–3.80%</u>

14. 股本及股息

(a) 股本

	於二零二四年 六月三十日 人民幣千元	於二零二三年 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(附註i)	<u>11,782</u>	<u>11,782</u>

附註：

- (i) 於二零二四年六月三十日，本集團股份數目為3,298,161,332股(二零二三年十二月三十一日：3,298,161,332股)。

(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(截至二零二三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0.5港仙(截至二零二三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16,491,000港元(相當於人民幣15,057,000元)(截至二零二三年六月三十日止六個月：9,894,000港元或相當於人民幣9,176,000元)已於中期期間後派付。

15. 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」)。於二零二一年十二月十日，已向執行董事及本集團834名僱員授出合共86,425,300份購股權，佔授出購股權日期(「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，即授出日期股份收市價。

購股權數目及加權平均行使價如下：

	加權平均 行使價 港元	購股權數目 千份
於二零二三年一月一日尚未行使	1.93	43,060
期內失效(附註a)	1.93	(537)
於二零二三年六月三十日尚未行使	1.93	42,523
期內失效(附註b)	1.93	(19,645)
於二零二三年十二月三十一日及 二零二四年一月一日尚未行使	1.93	22,878
期內失效(附註a)	1.93	(590)
於二零二四年六月三十日尚未行使(附註c)	1.93	22,288

(a) 由於辭職，致該數目的購股權失效。

(b) 本集團未能達到截至二零二三年十二月三十一日止年度的特定表現目標，導致17,158,000份購股權於期內失效。餘下失效的購股權數目是由於辭職所致。

(c) 根據最新財務資料，由於幾乎可以肯定將不能滿足二零二四年度之非市場績效條件，因此該批次購股權之估計以股份為基礎的付款成本總額已根據失效之情況計算。

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」)截至二零二四年六月三十日止六個月之未經審核業績。

二零二四年是實現「十四五」規劃目標任務的關鍵一年，是本集團轉型升級和高質量發展的重要一年。面對市場競爭加劇、經濟下行等艱難的市場環境，本集團圍繞「穩增長、提效益、開新局」的經營策略，創新推動傳統優勢產業向產業鏈、價值鏈中高端集聚，向數字化、智能化、綠色化轉型升級，推動企業高質量發展，反饋股東作出不懈努力。

受制於上述各項不利因素的影響，本集團截至二零二四年六月三十日止六個月的總收入為人民幣3,946,324,000元，較二零二三年同期減少22.5%。主要原因是本集團自二零二三年下半年起對改裝車輛的重新定位策略導致商用整車分部的相關收入減少，同時汽車動力系統因客戶訂單有所延遲至業務量呈現下降外，汽車零部件分部之業務量則受惠於拓展新客戶之策略，在逆境下保持平穩增長。

回顧期內的毛利為人民幣425,824,000元，儘管期內總收入減少，仍能維持二零二三年同期之水平。除鋼材等原材料價格回落所帶來的正面影響，較高毛利之若干產品遂漸增加量產亦有助毛利率的顯著改善。本集團二零二四年上半年毛利率為10.8%，較二零二三年同期之8.1%，增長了約270個基點。

儘管因聯營公司五菱新能源仍處於發展階段導致本公司擁有人應佔虧損增加，本集團主要業務分部，包括汽車零部件及其他工業服務，及商用整車之業務表現持續改善，有助抵消五菱新能源之發展期虧損。於二零二四年上半年，本集團錄得淨利潤人民幣21,125,000元，與二零二三年同期淨利潤人民幣12,260,000元相比增長72.3%。回顧期內本公司擁有人應佔溢利為人民幣1,586,000元，與二零二三年同期應佔溢利為人民幣1,521,000元相比，同樣錄得改善之業績。

二零二四年上半年主要工作開展情況

(一)堅持「穩增長」主基調，主營業務逆勢奮發謀發展

1. 保存量擴增量，零部件業務迎難而上拓市場

在市場競爭加劇、主要客戶產品市場佔有率下調的形勢下，本集團聚焦存量深耕與增量開拓。一是聚焦大客戶新能源車型配套，獲得多款新車型業務定點。二是優化客戶結構，奮力突圍長城、奇瑞、比亞迪等增量市場。專為長城配套的湖北荊門基地快速上量，上半年實現收入人民幣333,736,000元，成功交付長城兩款車型車架總成，助力客戶打破新產品首月出口交付記錄；河南開封生產基地深挖當地潛在市場，實現月均4,000台套的生產能力；國內首條超高強度鋼管熱氣脹成型生產線實現量產，承接長城、比亞迪等汽車品牌中高端車型的13種熱氣脹產品；底盤業務首次實現自主研發零部件產品出口從零到一的重大突破，完成首款出口越

南的新能源乘用車後驅動橋總成與驅動系統總成產品開發供貨。同軸電驅橋作為全國首款增程皮卡大功率電動後橋實現量產，控制臂採用高強剛冷軋工藝，成功配套高端車型。

總結零部件及其他工業服務分部二零二四年上半年實現收入人民幣2,698,094,000元。相較二零二三年同期，同比增長6.1%。同時，核心客戶以外的其他客戶業務表現較佳，期內總收入佔比仍保持溫和增長。

2. 敢創新勇作為，動力系統業務攻堅技術提本領

汽車動力系統分部業務不斷鞏固傳統動力技術升級+新能源動力集成開發的產品佈局，提速攻堅新能源業務。一是深挖成熟市場潛力，對現有主流燃油2.0L、1.6L等產品迭代升級，上半年大客戶市場完成銷售25,000台；持續擴大鑄造件業務增長點，配套比亞迪一級供應商及上汽通用五菱份額同比增加。二是積極推動超高效能發動機研發及應用。H平台超高效能發動機已實現商品化項目落地，進一步強化本集團在發動機領域的傳統優勢實力。三是聚力加快新能源轉型，推進配套新客戶項目落地。加快構建混動、純電的總成系統及核心部件全系產品矩陣，實施生產能力建設，推進新產品與新技術落地，通過產品推廣，聚焦電機電控、定轉子等產線建設和工藝提升，獲得江淮汽車、長安凱程等新能源新市場配套。

汽車動力系統分部二零二四年上半年實現收入人民幣902,113,000元，相較二零二三年同期，同比下降23.6%，主要由於發動機銷售量下降。然而，受較高毛利之新產品陸續量產等利好因素所帶動，預期分部盈利能力將遂漸改善。

3. 強優勢挖潛力，商用整車業務揚長補短求突破

在市場競爭加劇、本集團對改裝車輛的重新定位策略等影響下，商用整車分部相關收入下滑。本集團深耕產品和服務，向高附加值細分領域尋求突破。一是勇拓內外市場，構建多元化營銷體系。通過開展多類型推廣活動提高品牌影響力，冷藏車、環衛車、消防車等優勢特種產品陸續交付山東、浙江、湖南、北京等地；緊盯國際需求發揮深度定制能力，五菱觀光車、高爾夫球車等產品遠銷越南、泰國、美國、加拿大、澳大利亞等多國，並首次突破埃及市場。二是持續提升特有產品專業定制能力。百餘輛五菱售貨車交付百事公司，助力開啟移動新零售新業態；線控底盤系列產品覆蓋智慧儲能充電、智慧文旅、安防巡檢、無人環衛等無人駕駛商業化場景；智能移動儲能充電車在二零二四年春節期間在廣東、四川、雲南、廣西等地的高速服務區投入使用並贏得良好口碑。

二零二四年上半年，商用整車分部實現收入為人民幣330,671,000元，相較二零二三年同期，同比下降75.5%，主要是自二零二三年下半年起對改裝車輛的重新定位策略導致商用整車分部的相關收入減少。

(二)打好「提效益」主動仗，新業務砥礪深耕勇向前

1. 向「新」而行，新能源產業勇毅前進培育壯大新動能

本集團勇於破解發展困局，加快新能源整車研發，拓展新能源關鍵零部件，培育發展新動能。一是本集團聯營公司五菱新能源豐富新能源整車產品譜系，向海圖強拓寬業務通道，以市場為導向推出長續航黃金倉中面物流車產品快速搶佔市場，上市首三個

月月銷量均超過1,000台。同時五菱新能源亦積極尋求國際市場突破口，加大對美國、日本、韓國等國家出口。二是本集團加快研發新能源關鍵零部件拓展市場。以大客戶混動項目量產為契機，電動化轉型持續發力，成功研發並優化新能源電動後橋、電機、電控、增程器、混合動力系統等產品，並推出更多新能源汽車零部件正匹配海外客戶，有望迎來出海業務快速增量。

本集團堅持創新引領，打造發展新質生產力的策源地。積極利用香港豐富的技術人才資源、創新優惠政策和開放的投資環境，本集團已在香港成立創新中心，並與香港理工大學、香港中文大學簽署了諒解備忘錄，聚焦新能源汽車技術等領域，共同推動科研成果的轉化和應用。同時，本集團正在積極地與汽車科技研發中心、香港應用科技研究院等溝通洽談多個項目，有望依托項目深度合作，全力推動境內業務實現轉型升級及高質量發展。

2. 「智」謀未來，數字服務產業惟實勵新提速成果轉化

本集團積極培育汽車數字服務產業，打造「汽車數據」與「汽車智能」雙輪驅動業務模式，推進工業互聯網平台建設，推動汽車及零部件產業鏈企業數字化協同與資源共享。

(三)抓細「優管理」主任務，深化改革嚴格管理重實效

1. 聚深化改革之力，精細管理推動高質量發展

本集團致力構建以效率和效益為導向的經營管理機制，推動傳統優勢業務與新興業務協同發展。一是成立深化改革項目組，推動傳統產業轉型升級、新能源汽車產業發展、數字化與傳統產業深度融合，不斷提升企業核心競爭力。二是持續完善激勵機制，加強任期制和契約化管理，強化薪酬保障和正向激勵作用，為高質量發展注入強勁動力。

2. 揚艱苦奮鬥之風，降本增效提升經營效益

面對市場的不利情況所引致的風險，本集團堅守穩中求進之企業原則，實施適當之管控措施。一是持續開展「增收節支、提質增效」專項工作，圍繞「穩增長、提效益」細化措施，降低各項成本支出費用。二是持續推進「三降」、逾期應收款項、應付款項清理等資產管理工作。上半年處理不良應收款、不良存貨，低效、無效資產處置。三是完善「一企一策」扭虧減虧策略措施，加大治理力度。

二零二四年下半年工作計劃及主要措施

(一)鞏固提升傳統優勢，謀篇佈局轉型升級

緊抓市場機遇調整產品結構，做優傳統優勢業務。一是零部件業務積極向電動化、智能化升級，爭取新能源產品配套和海外訂單配套，推動優勢產品提升市場佔有率。二是動力系統業務持續推進高熱效

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，深入外部市場，挖掘優質客戶。三是改裝車業務向高附加值改裝細分領域尋求突破，重點發展冷鏈、醫療等定制市場，推動業務向智能駕駛、網聯化、共享化發展。

(二) 培育壯大新興產業，新支柱新賽道破浪向前

加快發展戰略新興業務，推動產業轉型升級。一是新能源整車方面，本集團聯營公司五菱新能源持續豐富現有商用車產品線，不斷拓展出口業務，快速搶佔市場份額。二是關鍵新能源零部件方面，擴大現有電動後橋產品市場份額，推出乘用車、微型商用車、輕型商用車電動橋產品，推進新項目配套落地。三是數字化產業方面，圍繞汽車產業鏈，挖掘數據價值，繼續推動數字化協同與資源共享。

(三) 深入挖潛降本，精細管理增效

堅守穩中求進之企業原則，實施適當之管控措施。一是持續深化「三降」工作，加強全面預算管理工作，提升精細化成本管控，落實成本管控責任至區域和人員；二是深化治理虧損企業，認真實施一企一策治理虧損，加強資金、應收款等風險管控，最大限度控制經營風險。三是深化國有企業改革促進新質生產力發展，圍繞國企改革深化提升行動重點任務，健全企業管理體系，提高經濟運行質量，確保完成全年經營目標。

管理層討論及分析

經營回顧—主要業務分部

本集團三個主要業務分部(即(1)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)於二零二四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二零二四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902,113,000元，較二零二三年同期減少23.6%，主要是由於期內客戶訂單有所延遲所致。

附屬公司，主要為柳州五菱柳機動力有限公司(「五菱柳機」)於二零二四年上半年出售主要為發動機之汽車動力系統合共約84,000台，較二零二三年同期減少約33.3%。業務量主要來自燃油汽車的發動機(如M20B)及其他動力系統，而新能源汽車應佔產品的比重仍然較小，原因是市況相對艱難的情況下，客戶延遲推出新車型。

面對當前嚴峻及競爭激烈的經營環境，該分部一直致力於實施控制經營成本及開支的措施。於二零二四年上半年，由於業務量大幅下降及客戶施加定價壓力，該分部產生經營虧損人民幣17,112,000元，而二零二三年同期的經營溢利為人民幣7,298,000元。回顧期內的虧損亦已計及分部物業、廠房及設備的減值虧損人民幣10,000,000元。

期內，向核心客戶上汽通用五菱的銷售約為人民幣387,655,000元，較二零二三年同期減少約38.9%。其中，大部份收入仍來自銷售於二零二三年推出的M20B高熱效率發動機，其餘仍主要來自新能源汽車業務，涵蓋混合動力系統及電動汽車控制系統和相關部件的銷售收入。

與此同時，向其他客戶的銷售(包括主要向福田汽車、上汽大通、東風汽車、比亞迪一級供應商及長安汽車等銷售發動機、混合動力系統及其他動力系統產品)由於經濟環境不利亦出現一定程度的下滑，於期內約為人民幣514,458,000元，佔該分部總收入約57.0%。儘管如此，持續向其他客戶推出新產品及成熟產品，將繼續有益於該分部的業務量，使其得以積極開拓市場需求增量。

為應對未來中國汽車行業向新能源汽車的轉變，該分部已制定策略，將自身定位為多維度汽車動力系統供應商，現已完成「傳統動力技術升級+新能源動力融合發展」的產品布局。一方面，該分部將繼續為傳統燃油汽車製造商開發高效低排放發動機，同時，亦將推廣其產品，包括電動汽車的發動機、電動汽車控制系統及相關零部件，以及不同類型的混合動力車型。

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，於實施技術升級和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高效低排放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。

新一代H系列超高效發動機、甲醇發動機和氫內燃機的順利完成，推動了本集團醇氫油氣多燃料發動機平台的紮實發展，被公認為國內同類發動機中的首創，標誌著本集團在實現「雙碳」目標方面又向前邁進了一步。該戰略發展從根本上使該分部在未來業務發展中擁有行業競爭優勢。

繼去年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。同時，二零二三年新建成的60萬台氣缸蓋毛坯生產線亦為該分部未來鑄件產品的進一步擴張奠定了基礎。二零二四年上半年，鑄件產品銷量為515,000件，較二零二三年同期增長26.2%。

產品方面，五菱柳機開發的M20B高熱效率發動機已於二零二三年成功上市，並已成為該分部的主流產品，應用於客戶的多款車型。該分部相信M20B的業務勢頭將於未來數年持續不斷，並將為該分部的業務表現作出一定貢獻。

與此同時，五菱柳機開發的高效率、高性價比混合動力汽車總成逐步獲得其他客戶訂單，繼續為該分部業務作出貢獻。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。

發動機智能製造工廠亦已通過國家新一代資訊技術與製造業整合發展試點示範認定，其中缸體缸蓋車間僅需三名操作工，其加工精度和智慧化程度極為理想。

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近期恢復盈利能力。

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(包括本集團的聯營公司柳州五菱新能源汽車有限公司(「五菱新能源」))汽車(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

汽車零部件及其他工業服務分部於截至二零二四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2,698,094,000元，較二零二三年同期增加6.1%，主要是由於儘管期內業務環境嚴峻且競爭激烈，但若干客戶(如長城汽車)業務量增加所致。

儘管該分部的一般及行政開支以及實施新業務項目產生的研發開支增加，但高利潤產品的銷售量及政府補助收入增加大大提高了該部門的盈利能力。期內錄得經營溢利人民幣75,883,000元，較二零二三年同期錄得的業績增加約44.3%。

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，包括車身部件、底盤部件、電子電器部件，如座椅、駕駛座、保險槓等內外飾產品，銷量溫和增加，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期擴展計劃，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、東風等，期內進展良好，與去年相比略有增長。回顧期間，向拓展客戶的銷售額為人民幣1,041,736,000元，約佔該分部總收入的38.6%。

本集團汽車零部件及其他工業服務分部憑藉悠久的行業經驗，已累積成為廣西乃至整個中國西南地區領先的機械汽車製造商的比較優勢。該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。同時，該分部不斷向高端化、智能化、綠色化方向發展，積極開拓市場，取得了階段性成果。

同時，如上所述，該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，抓住汽車向新能源領域轉型的趨勢，在產品附加值上下足功夫，打開高端車型、新能源車型的市場。來自這些多元化項目的初步反應令人鼓舞。在微型電動橋產銷突破1,000,000套件後，進一步鞏固傳統燃油橋優勢、優化電動橋性能。配套上汽通用五菱明星產品五菱繽果副車架、後扭梁、減速器。同軸式電驅橋配套長安、瑞馳、江淮等車企，迅速實現商業化落地。同時，拿到了奇瑞、吉利等頭部企業旗下主流新能源商用車電動橋配套訂單。鼓式EPB實現國產化，線控制動產品亦實現從0到1的突破，已在福田裝車驗證，有望實現突破並量產。皮卡和非承載式SUV的前、後橋產品已經在長城、福田等主流市場量產應用。如多連杆靜音級高端整體式燃油橋首次搭載坦克系列等高端皮卡。

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。憑藉該分部現在擁有超過200萬台套汽車零部件的綜合年生產管理能力，於企業規模及核心競爭力方面取得同步擴展及發展，與此同時，為本集團日後的業務增長及可持續發展奠定穩固的基礎。

為進一步將產品及服務延伸至其他客戶，本集團亦於湖北省荊門市設立生產基地。建立荊門生產基地主要是為向長城汽車供應汽車零部件，其發展令人滿意，業務量於二零二四年上半年持續增加，期內所售產品中50%以上配套新能源車型，未來業務潛力十分樂觀。

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。本集團擁有鑄造、加工、熱處理、衝壓、焊接、噴塗和裝配等製造工藝，門類齊全且水準領先。車身製造技術之一的衝壓方面，該分部獲得國家工信部科研揭榜課題《高檔數控機床與基礎製造裝備》。於二零二零年已建成國內首條超高強鋼管熱氣脹成型生產線，填補國內空白，解決行業「卡脖子」技術難題。加工方面，具備全流程全自主螺旋傘齒開發能力，這在全國屬於第一梯隊。本集團製造品質水準已達到國際汽車企業之較高標準，同時具有成本優勢。

同時，本集團於印尼的海外生產廠房受到客戶訂單若干延誤的影響，導致回顧期內業務量減少。然而，本集團樂觀地認為，作為世界第四人口大國，並考慮到印尼近期的經濟發展，印尼汽車行業的商業潛力巨大，並認為本集團於印尼的汽車零部件業務的業務表現將於不久的將來逐步改善。

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二零二四年上半年繼續保持盈利。

展望未來，零部件分部將積極向配套中高端車和新能源車轉型，持續優化客戶結構，從目標客戶產品全生命週期全系列車型來綜合考慮提早佈局，狠抓技術研發、提升產品品質、積極開拓市場，確保轉型升級以達致持續健康發展。

商用整車

截至二零二四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330,671,000元，較二零二三年同期大幅減少約75.5%。

期內，整體經濟環境不利，市場需求嚴重疲弱，商用整車分部的業務量因此受到不利影響。除此之外，本集團新能源汽車業務於二零二二年底完成重組，將本集團新能源汽車的組裝業務轉移至本集團的聯營公司五菱新能源，以及本集團自二零二三年下半年起對改裝汽車的重新定位策略，其中本集團更專注於改裝服務亦直接導致該分部的相關收入減少。

於二零二四年上半年，五菱工業售出約3,650輛不同型號的汽車，較二零二三年同期的銷售量大減。其中，改裝車及其他類型車輛(主要為觀光車)的銷量分別減少至約1,900輛及1,750輛。改裝汽車銷量的大幅下降主要由於本集團下述的重新定位策略，而整體不利的經濟環境導致市場需求疲弱，亦於期內產生若干不利影響。

隨著本集團新能源汽車業務於二零二二年底完成重組工作，部分生產設施轉移至五菱新能源，以及新能源汽車於市場的應用快於預期，該分部一直審慎考慮其燃油改裝汽車的業務策略，從而減慢於該特定業務分部的進一步投資。因此，二零二三年下半年以來改裝汽車的相關收入受到嚴重影響。本集團正就改裝汽車制定合適的業務策略，可能涉及與其他業務分部及客戶的合作。

儘管相關收入有所下降，但受惠於原材料成本下降，以及由於有效實施若干重組及成本控制措施而大幅削減該分部開支，加上確認若干政府補助收入，該分部期內仍錄得一系列盈利業績，於截至二零二四年六月三十日止六個月錄得經營溢利人民幣26,329,000元，較二零二三年同期增加約216.1%。

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。客戶包括政府部門、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，並已形成「多品種、小批量、專業化」的較強綜合能力。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。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。

事實上，於下文所述重組活動前，該分部在新能源汽車細分市場取得重大突破。此外，該分部亦逐步在全國範圍內建立起覆蓋全國的經銷網絡。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。該分部繼續充當銷售代理商。新能源汽車分部的扎實業務平台和經驗基本上為本集團如下所述於二零二二年進行之新能源汽車業務的重組活動鋪好道路。

為加速本集團新能源汽車業務的擴張，把握新能源汽車市場分部不斷增加的商機，本集團(包括本公司及五菱工業)與廣西汽車成立合營企業並成立五菱新能源。五菱新能源於二零二二年開始營運，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。五菱新能源的成立使本集團(包括本公司及五菱工業)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，同時有利於五菱工業及其附屬公司作為五菱新能源的主要戰略供應商，為其生產新能源汽車提供汽車零部件。

本集團相信，五菱新能源的經營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。

於回顧期間，五菱新能源以本集團的聯營公司及本集團新能源汽車業務的主要業務實體開展經營，其截至二零二四年六月三十日止六個月的業務表現載於下文「合資公司及聯營公司的表現」一節。

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，通過實施積極的業務策略，在有利的政府政策及市場特定需求下推廣新車型(包括不同型號的非道路各車型及其他特定用途車輛)，聚焦市場細分及專業化、提升特色產品的專業化定製能力、開發高附加值產品、加大市場開發力度，並穩步提升銷量，從而進一步提高商用整車分部之盈利能力。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。事實上，推出的多款非道路車升級版，如觀光巴士及高爾夫球車，均獲得海外市場的滿意反應，業務潛力龐大。

此外，該分部於期內繼續生產摩托車，旨在提供廣泛的摩托車產品，迎合不同客戶的具體需求。

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表現

五菱新能源

於二零二四年六月三十日，五菱新能源由本公司及五菱工業分別擁有13.36%及12.34%，由廣西汽車成立，以開展新能源汽車業務，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。

於回顧期間，由於中國市場的激烈競爭導致電動汽車的售價下降，以及目標海外市場進口法規的相關不確定性導致五菱新能源在實施激進業

務時更加謹慎，五菱新能源銷售約7,900輛新能源汽車，較二零二三年同期增長68.1%。銷量主要來自針對本地及海外市場的G100型及G200型以及若干其他電動車型。

儘管市場形勢不利，五菱新能源繼續加快在全球市場的發展步伐，為歐洲和北美的大型國際物流公司供應各類新能源物流車。再加上國際市場RCEP下廣西壯族自治區針對日本市場的開創性G050 EV電動物流車，二零二四年上半年，該車型左舵車型一面市，就獲得韓國首批重要訂單，為五菱新能源在全球市場的發展奠定了堅實的基礎。受惠於在國內及國際市場成功推出新車型，預計二零二四年下半年業務量將逐步增加。

為進一步加強財務狀況及與潛在業務夥伴的合作，五菱新能源於二零二四年一月完成合共人民幣390,000,000元的集資活動。其中，人民幣360,000,000元由三名主要第三方投資者出資，包括許昌市金投控股集團有限公司、廣西睿菱創業投資合伙企業(有限合夥)及廣西廣投孵化投資基金合夥企業(有限合夥)，其餘人民幣30,000,000元由本公司出資。本公司認為該等投資者合夥五菱新能源將有利於其長期業務發展。有關集資活動的詳情已於本公司日期為二零二四年一月十六日及二零二三年九月二十八日的公佈中披露。

於回顧期內，五菱新能源實現總收入人民幣575,843,000元，較二零二三年同期增長約60%。由於其仍處於開發階段，經營虧損淨額進一步增加至約人民幣185,227,000元，其中本集團應佔虧損為人民幣47,603,000元。

其他重大合資公司及聯營公司

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)於二零二四年上半年總收入為人民幣275,547,000元，與二零二三年同期相比略微減少6.2%，仍維持其盈利能力。在營商環境相對平

穩的情況下，期內經營溢利淨額略微增加3.5%至人民幣4,748,000元(相較二零二三年同期實現的經營溢利淨額人民幣4,589,000元)，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣2,374,000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，於二零二四年上半年仍處於業務復甦階段。回顧期內，得益於客戶不斷推出新車型，佛吉亞座椅錄得總收入人民幣185,149,000元，較二零二三年同期大幅增加131.3%。然而，因來自客戶之價格壓力以及期內發生火災事故導致資產減值虧損人民幣9,146,000元，產生經營虧損淨額人民幣30,406,000元，其中本集團應佔虧損人民幣15,203,000元。導致佛吉亞座椅部分業務停運的火災已被即時撲滅，並無對佛吉亞座椅的業務活動造成任何長期干擾。

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%，以於中國進行汽車內飾系統、有關零件及配件(包括座艙、儀錶板、副儀錶板、門內飾板、音響及軟內飾)業務，於二零二四年上半年維持其業務動能及盈利能力。回顧期內，得益於客戶不斷推出新車型，佛吉亞內飾錄得總收入人民幣147,229,000元，較二零二三年同期略微減少2.8%。與此同時，經營溢利淨額進一步增加至人民幣15,848,000元(相較二零二三年同期實現的經營溢利淨額人民幣11,121,000元)，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣7,924,000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，於二零二四年上半年面臨艱難的業務環境。於回顧期內，儘管佛吉亞排氣的業務量穩定，總收入維持在人民幣147,093,000元，但由於行政開支及若干一次性開支增加人民幣1,678,000元，佛吉亞排氣產生經營虧損淨額人民幣5,880,000元(而二零二三年同期的經營虧損淨額為人民幣1,172,000元)，其中本集團應佔虧損人民幣2,940,000元。

財務回顧

簡明綜合損益及其他全面收益報表

本集團截至二零二四年六月三十日止六個月的總收入為人民幣3,946,324,000元，較二零二三年同期減少22.5%。該減少主要歸因於期內相應的不利經濟環境導致客戶訂單減少，汽車動力系統分部的業務量因而減少，以及本集團自二零二三年下半年起對改裝車的重新定位策略導致商用整車分部的業務量直接減少。與此同時，儘管期內營商環境嚴峻及競爭激烈，汽車零部件及其他工業服務分部的收入仍錄得溫和增長，主要由於長城汽車等若干客戶貢獻的業務增長所致。

儘管期內業務量下降，本集團截至二零二四年六月三十日止六個月的盈利表現仍有輕微改善。得益於原材料成本下降導致毛利率改善以及汽車零部件及其他工業服務分部高利潤率產品銷量增加，回顧期內毛利為人民幣425,824,000元，較二零二三年同期增加3.7%。就此而言，本集團於期內的毛利率由二零二三年同期錄得的8.1%進一步增至10.8%。

同時，儘管由於五菱新能源處於營運發展期，期內應佔虧損增加至人民幣47,603,000元，但本集團核心主營業務分部(尤其是汽車零部件及其他工業服務分部及商用整車分部)的業務表現持續改善，有助於抵銷五菱新能源的負面影響。因此，本集團於二零二四年上半年錄得淨利潤人民幣21,125,000元，較二零二三年同期增加72.3%，而本集團亦錄得本公司擁有人應佔溢利人民幣1,586,000元，較二零二三年同期增加4.3%。

因此，截至二零二四年六月三十日止六個月的每股基本盈利為人民幣0.05分，與二零二三年同期業績相比維持相同水平。

截至二零二四年六月三十日止六個月，其他收入(主要包括銀行利息收入、政府補助及補貼、銷售廢料及部件及其他雜項收入)合計為人民幣136,879,000元，較二零二三年同期增加41.9%，主要由於政府補助收入及銀行利息收入增加。

截至二零二四年六月三十日止六個月，其他收益及虧損為虧損總淨額人民幣22,603,000元，主要包括投資物業公平值減少人民幣13,047,000元及物業、廠房及設備減值虧損人民幣10,000,000元。

截至二零二四年六月三十日止六個月，應佔聯營公司業績錄得總淨虧損人民幣59,928,000元，主要為五菱新能源、佛吉亞座椅及佛吉亞排氣之應佔經營虧損淨額，其中五菱新能源(處於初步經營發展階段)佔主要部分。虧損業績亦由於二零二四年上半年整體經濟環境不利導致業務量下降所致。同時，佛吉亞內飾因能夠在業務量及毛利率方面保持穩定，於期內繼續錄得一系列盈利業績。

於回顧期內，本集團以估值人民幣19,320,000元出售其於一間聯營公司(即柳州臻驅電控科技有限公司)的股權，變現出售淨收益人民幣6,690,000元。

截至二零二四年六月三十日止六個月，應佔合資公司業績錄得總淨虧損人民幣1,283,000元，主要歸因於柳州美橋汽車傳動系統有限公司(「美橋合資」)及青島藍齊柳機動力科技有限公司(「青島藍齊」)的經營虧損淨額，其業務表現在嚴峻的不利市場形勢下無法扭虧為盈。由於市況不利，美橋合資及青島藍齊的合夥人已議決為持份者的利益終止營運或對該等合資公司實施若干重組計劃。同時，廣西威翔的業務則於回顧年度內持續保持穩健，仍能保持盈利。

截至二零二四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52,696,000元，較二零二三年同期略微增加3.6%，主要歸因於二零二四年上半年推廣及保養開支增加。

截至二零二四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212,483,000元，較二零二三年同期略微減少0.5%。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)，旨在減輕收入減少造成之不利影響並提升競爭力及效率。

截至二零二四年六月三十日止六個月的研發開支為人民幣129,117,000元，較二零二三年同期小幅增加4.1%。儘管營商環境相對不利，本集團仍對汽車行業的業務潛力充滿信心，並已根據策略計劃審慎進行適當的研發項目，以進一步拓展其未來商機。

截至二零二四年六月三十日止六個月，融資成本為人民幣59,858,000元，較二零二三年同期略微減少11.7%，主要是由於期內本集團借貸利率較低。

簡明綜合財務狀況表

於二零二四年六月三十日，本集團之總資產及總負債分別為人民幣13,355,261,000元及人民幣10,407,464,000元。

非流動資產(主要包括物業、廠房及設備、投資性房地產、於合資公司及聯營公司之權益等)為人民幣4,321,930,000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80,527,000元、折舊支出人民幣207,881,000元，投資物業公平值減少人民幣3,266,000元，以及物業、廠房及設備減值虧損人民幣10,000,000元。

流動資產為人民幣9,033,331,000元，主要包括存貨人民幣835,339,000元、應收賬款及其他應收款項人民幣2,316,517,000元、應收票據及按公平值計入其他全面收益的應收票據人民幣2,447,425,000元(包括附追索權但未到期之已貼現應收票據人民幣1,620,748,000元)、已質押銀行存款人民幣481,097,000元以及銀行結餘及現金人民幣2,952,905,000元。應收關聯公司

兼本集團主要客戶上汽通用五菱款項人民幣1,003,581,000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9,532,479,000元，主要包括應付賬款及其他應付款項人民幣5,476,571,000元、合約負債人民幣174,880,000元、租賃負債人民幣39,165,000元、保養撥備人民幣107,149,000元、於一年內到期之銀行借貸人民幣2,112,867,000元及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款人民幣1,621,847,000元。此墊款之相應附追索權之已貼現應收票據共計人民幣1,620,748,000元，已記錄為附追索權已貼現仍未到期應收票據，其金額將於到期日抵銷。

本集團於二零二四年六月三十日錄得流動負債淨額人民幣499,148,000元，相比二零二三年十二月三十一日的流動負債淨額人民幣477,071,000元維持相近水平，因為期內本集團的財務和經營狀況並無重大變動。

非流動負債為人民幣874,985,000元，主要包括銀行借貸人民幣836,451,000元、合約負債人民幣5,807,000元及遞延稅項負債人民幣32,726,000元。

流動資金及資本結構

截至二零二四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，廣西汽車亦根據本集團需要透過票據貼現活動及其他借貸按市面上最佳條款向本集團提供融資來源。

於二零二四年六月三十日，銀行借貸總額為人民幣2,949,318,000元，較二零二三年十二月三十一日的結餘總額人民幣2,310,799,000元增加27.6%。另一方面，就附追索權之貼現應收票據所提取之未償還墊款金額大幅減少至人民幣1,621,847,000元。該等墊款之相關附追索權之貼現應收票

據共計金額人民幣1,620,748,000元，已記錄為附追索權已貼現仍未到期應收票據將於到期時抵銷。於回顧期間，本集團向銀行貼現應收票據總額約為人民幣2,929,409,000元，以供其日常運營所需資金。

與此同時，本集團保有較高銀行現金結餘(連同已質押銀行存款)為人民幣3,434,002,000元，較二零二三年十二月三十一日的結餘略有增加。就此而言，本集團從策略上設法加強流動資金狀況，並對二零二四年下半年出現堅實的經濟復甦持樂觀態度。

於二零二四年六月三十日，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1,922,528,000元。於二零二四年六月三十日，每股資產淨值約為人民幣58.3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。

於截至二零二四年六月三十日止十二個月，本集團三個主要業務分部錄得收入人民幣9,302,967,000元(截至二零二三年六月三十日止十二個月：人民幣11,395,962,000元)。該減少主要歸因於本集團自二零二三年下半年起對改裝車的重新定位策略導致商用整車分部的相關收入大幅減少。

資產質押

於二零二四年六月三十日，本集團持有的人民幣481,097,000元之銀行存款，總賬面值人民幣4,950,000元之應收票據及人民幣1,620,748,000元之附追索權之已貼現未到期應收票據均已抵押予銀行，主要作為本集團獲提供若干銀行、應付票據及票據貼現融資之擔保。

匯率波動風險

於二零二四年六月三十日，本集團持有等值共計人民幣32,269,000元之港元及美元應付賬款及其他應付款項以及等值共計人民幣92,192,000元之港元、美元及印尼盾銀行存款以及應收賬款及其他應收款項。與本集團以人民幣計值之資產、負債及主要交易之相對規模相比，本集團認為所承受匯率及貨幣波動風險誠屬合理，並會監管本集團之外匯風險，以及根據現行市況釐定適當策略。

承擔

於二零二四年六月三十日，本集團就收購物業、廠房及設備有已訂約但未在財務報表撥備之未償還承擔人民幣148,143,000元。

或然負債

於二零二四年六月三十日，本集團並無任何重大或然負債。

中期股息

董事會不建議宣派截至二零二四年六月三十日止六個月之中期股息(截至二零二三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

於截至二零二四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(截至二零二三年六月三十日止六個月：無)。

企業管治

本公司深明優良企業管治對本公司健康發展之重要性，故致力尋求及釐定切合本公司需求之企業管治常規。於截至二零二四年六月三十日止六個月內，本公司確認，其已全面遵守聯交所證券上市規則(「上市規則」)附錄14所載企業管治常規守則之所有守則條文，當中載列良好企業管治原則及守則條文。

遵守董事進行證券交易之標準守則

本公司已就董事買賣本公司證券採納其本身的行為守則(「本身守則」)，其條款不遜於標準守則，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二零二四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)、王雨本先生及徐勁力先生及非執行董事李正先生組成，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」審閱本集團截至二零二四年六月三十日止六個月之未經審核中期財務資料。截至二零二四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。

執行董事辭任及委任

楊劍勇先生（「楊先生」）自二零二四年七月三十一日起辭任執行董事，以投入更多時間處理其在本公司最終控股股東廣西汽車集團有限公司集團公司內之其他管理職位事務。

為填補楊先生辭任產生的臨時空缺，朱鳳豔女士（「朱女士」）獲委任為執行董事並自二零二四年七月三十一日起生效。有關楊先生辭任及委任朱女士的進一步詳情披露於本公司日期為二零二四年七月三十一日之公佈內。

中期報告

截至二零二四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）、韋明鳳先生及朱鳳豔女士；非執行董事李正先生；以及獨立非執行董事葉翔先生、王雨本先生及徐勁力先生。

代表董事會
五菱汽車集團控股有限公司
主席
袁智軍

香港，二零二四年八月二十二日