

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)

截至二零二五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」)截至二零二五年六月三十日止六個月之未經審核中期業績連同二零二四年同期的比較數據。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發予本公司股東，並將分別刊載於聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.wuling.com.hk)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

截至二零二五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	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
收入	3		
商品及服務		4,011,257	3,930,878
租金		14,143	15,446
總收入		4,025,400	3,946,324
銷售及服務成本		(3,542,053)	(3,520,500)
毛利		483,347	425,824
其他收入	5	99,297	136,879
其他收益及虧損	4	6,770	(22,603)
銷售及分銷成本		(38,854)	(52,696)
一般及行政開支		(177,610)	(212,483)
研發開支		(184,154)	(129,117)
預期信貸虧損模式下之 減值虧損，扣除減值虧損撥回		(6,573)	(9,028)
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		(39,871)	(59,928)
應佔合資公司之業績		5,763	(1,283)
融資成本	5(a)	(50,532)	(59,858)

簡明綜合損益表(續)

截至二零二五年六月三十日止六個月 — 未經審核(以人民幣(「人民幣」))呈列)

	附註	截至六月三十日止六個月 二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
除稅前溢利	5	97,583	22,397
所得稅開支	6	(11,774)	(1,272)
期內溢利		85,809	21,125
應佔：			
本公司擁有人		39,416	1,586
非控股權益		46,393	19,539
期內溢利		85,809	21,125
每股溢利	7		
— 基本		人民幣 1.20 分	人民幣 0.05 分
— 攤薄		人民幣 1.20 分	人民幣 0.05 分

簡明綜合損益及其他全面收益報表

截至二零二五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	
	二零二五年	二零二四年
	人民幣千元	人民幣千元
期內溢利	<u>85,809</u>	<u>21,125</u>
期內其他全面(開支)收益(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	3,513	7,337
按公平值計入其他全面收益(「按公平值		
計入其他全面收益」)的股權投資—公平		
值儲備(不可劃轉)變動淨額	(6,001)	—
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	(4,680)	(793)
按公平值計入其他全面收益的應收票據		
—公平值儲備(可劃轉)變動淨額	<u>1,050</u>	<u>11,071</u>
期內其他全面(開支)收益	<u>(6,118)</u>	<u>17,615</u>
期內全面收益總額	<u><u>79,691</u></u>	<u><u>38,740</u></u>
應佔：		
本公司擁有人	33,861	12,003
非控股權益	<u>45,830</u>	<u>26,737</u>
	<u><u>79,691</u></u>	<u><u>38,740</u></u>

簡明綜合財務狀況表

於二零二五年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

	附註	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 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)	2,447,504	2,510,356
使用權資產	8(b)	216,457	237,732
無形資產		130,183	120,953
投資物業	8(a)	438,670	437,974
於聯營公司之權益		661,462	701,333
於合營公司之權益		93,649	106,736
收購物業、廠房及設備已付按金		5,302	4,542
按公平值計入其他全面收益的權益工具		36,764	42,765
		4,029,991	4,162,391
流動資產			
存貨		603,496	672,466
應收賬款及其他應收款項	9	2,347,314	2,386,222
應收票據及按公平值計入 其他全面收益之應收票據	10	2,271,952	2,933,385
預付稅項		—	965
已質押銀行存款		636,042	453,143
銀行結餘及現金		4,559,033	3,160,344
		10,417,837	9,606,525
流動負債			
應付賬款及其他應付款項	11	5,081,387	4,995,328
合約負債		81,079	97,255
租賃負債	8(b)	22,283	29,660
保養撥備	12	106,475	103,666
應付稅款		2,434	—
銀行借貸	13	2,634,926	1,857,777
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	13	1,932,109	2,448,817
		9,860,693	9,532,503
淨流動資產		557,144	74,022
總資產減流動負債		4,587,135	4,236,413

簡明綜合財務狀況表(續)

於二零二五年六月三十日一未經審核(以人民幣呈列)

		於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元 (經審核)
非流動負債			
合約負債		4,339	5,074
租賃負債	8(b)	19,441	26,227
銀行借貸	13	1,433,470	1,122,362
遞延稅項負債		44,643	41,700
		<u>1,501,893</u>	<u>1,195,363</u>
資產淨額		<u>3,085,242</u>	<u>3,041,050</u>
資本及儲備			
股本	14	11,782	11,782
儲備		<u>1,980,244</u>	<u>1,961,611</u>
本公司擁有人應佔權益		1,992,026	1,973,393
非控股權益		<u>1,093,216</u>	<u>1,067,657</u>
		<u>3,085,242</u>	<u>3,041,050</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聯合交易所有限公司證券上市規則的適用披露規定編製，包括遵守香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港會計準則(「香港會計準則」)第34號。財務報表已於二零二五年八月二十六日獲授權刊發。

編製本簡明綜合財務報表時採用與二零二四年年度財務報表相同的會計政策，惟預期將於二零二五年年度財務報表中反映的會計政策變動除外。會計政策任何變動的詳情載於附註2。

編製簡明綜合財務報表時，本公司董事已結合本集團的財務狀況(其中流動資產與流動負債之間基本處於平衡)審慎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

本集團已將香港會計師公會頒佈之香港會計準則第21號(修訂本)「匯率變動的影響—缺乏可兌換性」應用於本會計期間之本簡明綜合財務報表。由於本集團並無訂立任何外幣不可兌換為另一種貨幣的外幣交易，故該修訂本對該等簡明綜合財務報表並無重大影響。

本集團並無應用任何於本會計期間尚未生效之新訂準則或詮釋。

3. 收入及分部資料

(a) 收入劃分

		截至六月三十日止六個月	
		二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
附註			
商品及服務類型			
一銷售發動機及相關部件及 其他動力系統產品	(i)	858,640	902,113
一銷售汽車零部件及附件	(ii)	2,490,680	2,331,161
一銷售專用汽車	(iii)	312,918	330,671
一其他	(ii)	349,019	366,933
客戶合約收入(香港財務報告準則 第15號範圍內)		4,011,257	3,930,878
租金收入總額之收入		14,143	15,446
合計		4,025,400	3,946,324
收入確認時間			
按時間點		3,999,684	3,877,326
隨時間		25,716	68,998
合計		4,025,400	3,946,324
地區市場			
中國大陸		3,787,610	3,893,526
其他		237,790	52,798
合計		4,025,400	3,946,324

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。其他包括買賣鋼材及公用設施供應(水及動力)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、匯兌收益／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：

	汽車及汽車零件 動力系統 工業服務		商用整車	其他	抵銷	綜合
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至二零二五年 六月三十日止六個月						
收入						
來自外部客戶的收入	858,640	2,839,699	312,918	14,143	-	4,025,400
分部間收入	<u>27,586</u>	<u>10,857</u>	<u>1,202</u>	<u>-</u>	<u>(39,645)</u>	<u>-</u>
總計	<u>886,226</u>	<u>2,850,556</u>	<u>314,120</u>	<u>14,143</u>	<u>(39,645)</u>	<u>4,025,400</u>
分部溢利 (經調整EBIT)	<u>6,609</u>	<u>77,874</u>	<u>27,970</u>	<u>16,558</u>		129,011
銀行利息收入						60,378
匯兌收益淨額						3,685
中央行政成本						(10,851)
應佔聯營公司之業績						(39,871)
應佔合資公司之業績						5,763
融資成本						<u>(50,532)</u>
除稅前溢利						<u>97,583</u>

	汽車 汽車零部件 動力系統 及其他 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	20,920	46,388	11,292	-	(78,600)	-
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>		87,499
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>

(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。

於截至二零二五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7,997,074,000元(截至二零二四年六月三十日止十二個月：人民幣9,302,967,000元)，及分部溢利人民幣225,188,000元(截至二零二四年六月三十日止十二個月：人民幣196,811,000元)。

4. 其他收益及虧損

截至六月三十日止六個月		
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
物業、廠房及設備減值虧損	—	(10,000)
投資物業之公平值增加(減少)	2,415	(13,047)
匯兌收益(虧損)淨額	3,685	(104)
處置物業、廠房及設備之虧損	(248)	(961)
其他	918	1,509
	<u>6,770</u>	<u>(22,603)</u>

5. 除稅前溢利

經扣除／(計入)以下各項後之除稅前溢利：

(a) 融資成本

截至六月三十日止六個月		
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
下列各項之利息：		
— 銀行借貸	37,590	32,257
— 應收票據所提取墊款	12,413	27,426
— 租賃負債	529	175
	<u>50,532</u>	<u>59,858</u>

(b) 員工成本

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
薪金、工資及其他福利	311,671	353,458
界定供款退休計劃供款	41,887	44,682
以權益結算以股份為基礎的付款抵免	—	(9,276)
	<u>353,558</u>	<u>388,864</u>

(c) 其他項目

	截至六月三十日止六個月	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
折舊開支		
— 自有物業、廠房及設備	185,102	186,558
— 使用權資產	12,296	21,323
存貨撇減撥回淨額	(17,265)	(5,714)
存貨成本*	3,544,707	3,475,894
銀行利息收入	(60,378)	(61,401)
政府補助	(21,611)	(63,228)

* 存貨成本包括與員工成本及折舊開支相關的人民幣287,157,000元(截至二零二四年六月三十日止六個月：人民幣281,346,000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	
	二零二五年 人民幣千元	二零二四年 人民幣千元
稅項開支指：		
即期稅項	7,872	4,888
股息分派之預扣稅	1,579	1,420
過往年度超額撥備	—	(2,151)
	9,451	4,157
遞延稅項		
暫時差異的產生和撥回	2,323	(2,885)
	11,774	1,272

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、五菱柳機鑄造有限公司及湖北卓達汽車零部件有限公司於二零二四年、二零二五年及二零二六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。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。

香港及印尼

香港利得稅乃根據兩個期間估計應課稅溢利的16.5%計算。

於兩個期間，由於該司法權區的附屬公司概無任何應課稅溢利，故並無於印尼作出稅項撥備。

其他

其他海外附屬公司之稅項乃採用預期適用於相關國家之估計全年實際稅率計算。

第二支柱所得稅

經濟合作與發展組織(「經合組織」)於二零二一年十二月發佈了第二支柱立法範本，規定司法權區可頒佈本地稅法(「第二支柱稅法」)，按照全球商定的共同方法實施第二支柱立法範本。由於本集團的綜合年度收入已超過7.5億歐元，本集團符合經合組織第二支柱立法範本的範圍。

第二支柱稅法已在本公司及其附屬公司經營業務所在的若干稅收司法權區頒佈或實質性頒佈，並於二零二五年一月一日起生效。本集團已根據香港會計準則第12號(修訂本)之規定，豁免確認和披露與第二支柱所得稅有關的遞延稅項資產和負債資料。根據第二支柱稅法，倘一個稅收司法權區的組成實體並未能符合任何安全港規則，且全球反稅基侵蝕(GloBE)有效稅率低於15%最低稅率，則本集團有責任為各個稅收司法權區的GloBE有效稅率與15%最低稅率之間的差額繳納補足稅。

由於本集團的主要業務位於中國大陸，根據目前可得資料，該等規則對本集團所得稅地位的影響並不重大。

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39,416,000元(截至二零二四年六月三十日止六個月：人民幣1,586,000元)及於中期期間已發行普通股加權平均數3,298,161,000股(截至二零二四年六月三十日止六個月：3,298,161,000股普通股)計算。

(b) 每股攤薄溢利

截至二零二五年及二零二四年六月三十日止六個月各月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
於二零二四年一月一日		436,351
轉撥自物業、廠房及設備以及使用權資產(淨額)		7,285
在其他全面收益中確認之公平值增加		9,520
於損益確認之公平值減少		(15,285)
匯兌調整		103
於二零二四年十二月三十一日及 二零二五年一月一日		437,974
轉撥至物業、廠房及設備以及使用權資產(淨額)		(5,779)
在其他全面收益中確認之公平值增加		4,133
於損益確認之公平值增加	4	2,415
匯兌調整		(73)
於二零二五年六月三十日		<u>438,670</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3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12,259,000元及相應租賃負債人民幣12,259,000元。於二零二五年六月三十日，從廣西汽車集團租賃的使用權資產為人民幣18,846,000元(於二零二四年十二月三十一日：人民幣48,578,000元)。於二零二五年六月三十日，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25,717,000元(於二零二四年十二月三十一日：人民幣49,331,000元)。

(c) 物業、廠房及設備

截至二零二五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133,727,000元(截至二零二四年六月三十日止六個月：人民幣80,527,000元)。截至二零二五年六月三十日止六個月，賬面淨值人民幣16,061,000元(截至二零二四年六月三十日止六個月：人民幣12,622,000元)物業、廠房及設備項目已處置，導致處置虧損為人民幣248,000元(截至二零二四年六月三十日止六個月：處置虧損人民幣961,000元)。

9. 應收賬款及其他應收款項

		於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
	附註		
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)	1,049,607	838,324
— 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)	17,486	12,461
— 廣西威翔	(c)	3,279	4
— 五菱新能源	(d)	64,366	70,109
— 佛吉亞(柳州)汽車座椅有限公司 (「佛吉亞座椅」)	(d)	3,634	1,348
— 佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司 (「佛吉亞內飾」)	(d)	15,457	20,500
— 佛吉亞(柳州)排氣控制技術有限公司 (「佛吉亞排氣」)	(d)	6,090	11,053
— 第三方		959,514	1,200,161
		<u>2,119,433</u>	<u>2,153,960</u>
減：信貸虧損撥備		<u>(108,502)</u>	<u>(96,185)</u>
小計		<u>2,010,931</u>	<u>2,057,775</u>
其他應收款項	(e)	<u>253,512</u>	<u>217,109</u>
減：信貸虧損撥備		<u>(13,679)</u>	<u>(19,445)</u>
小計		<u>239,833</u>	<u>197,664</u>
預付款項		78,276	117,463
可收回增值稅		<u>18,274</u>	<u>13,320</u>
應收賬款及其他應收款項總額		<u><u>2,347,314</u></u>	<u><u>2,386,222</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) 廣西威翔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。
- (e) 其他應收款項包括應收廣西汽車款項人民幣163,820,000元(二零二四年十二月三十一日：人民幣123,160,000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2,010,931,000元(二零二四年十二月三十一日：人民幣2,057,775,000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：

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,915,111	1,981,923
91至180日	81,458	55,677
181至365日	11,912	10,577
超過365日	2,450	9,598
	<u>2,010,931</u>	<u>2,057,775</u>

10. 應收票據及按公平值計入其他全面收益之應收票據

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 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	98,952	210,441
— 廣西汽車集團(五菱新能源除外)	16,204	7,533
— 五菱新能源	17,904	18,684
— 廣西威翔	—	1,986
— 佛吉亞內飾	1,189	—
— 佛吉亞排氣	225	—
— 第三方	207,704	250,370
	342,178	489,014
應收票據(附註b)		
— 附追索權之已貼現應收票據	1,929,774	2,444,371
	2,271,952	2,933,385

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：

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	287,150	448,148
91至180日	55,028	40,866
	342,178	489,014

- (b) 該等金額指給予銀行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：

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,032,029	1,380,542
91至180日	897,745	1,063,829
	<u>1,929,774</u>	<u>2,444,371</u>

11. 應付賬款及其他應付款項

	附註	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 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		4,634	81,535
— 廣西汽車集團		22,214	42,938
— 佛吉亞座椅		24,284	48,015
— 佛吉亞內飾		47,755	45,718
— 佛吉亞排氣		26,724	24,201
— 其他關連方		2,074	8,587
— 第三方		4,479,978	4,278,148
		<u>4,607,663</u>	<u>4,529,142</u>
增值稅應付款項及其他應付稅項		3,610	14,612
應計研發開支		203,474	164,000
應計員工成本		57,187	89,379
收取供應商按金		43,010	49,439
其他應付款項		166,443	148,756
		<u>5,081,387</u>	<u>4,995,328</u>
應付賬款及其他應付款項總額			

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

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,713,559	2,171,127
91至180日	247,254	32,211
181至365日	30,345	121,851
超過365日	91,768	78,206
	<u>2,082,926</u>	<u>2,403,395</u>

應付票據

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
0至90日	1,053,553	911,002
91至180日	1,471,184	1,214,745
	<u>2,524,737</u>	<u>2,125,747</u>

12. 保養撥備

	人民幣千元
於二零二四年一月一日	105,481
本期間增提撥備	43,704
動用撥備	<u>(45,519)</u>
於二零二四年十二月三十一日及二零二五年一月一日	103,666
本期間增提撥備	15,333
動用撥備	<u>(12,524)</u>
於二零二五年六月三十日	<u>106,475</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

	附註	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 十二月三十一日 人民幣千元
銀行借貸		<u>4,068,396</u>	<u>2,980,139</u>
銀行借貸分析：			
有抵押		654,479	165,564
無抵押		<u>3,413,917</u>	<u>2,814,575</u>
		<u>4,068,396</u>	<u>2,980,139</u>
減：流動負債項下十二個月內到期之款項		<u>(2,634,926)</u>	<u>(1,857,777)</u>
非流動負債項下之款項		<u>1,433,470</u>	<u>1,122,362</u>
附追索權之已貼現應收票據所提取墊款	(a)	<u>1,932,109</u>	<u>2,448,817</u>

附註：

(a) 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1,932,109,000元(二零二四年十二月三十一日：人民幣2,448,817,000元)作抵押的銀行借貸。

(b) 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	
	二零二五年	二零二四年
實際年利率：		
固定利率借貸	0.6–3.00%	0.01–3.00%
浮動利率借貸	<u>0.6–3.35%</u>	<u>0.01–3.80%</u>

14. 股本、儲備及股息

(a) 股本

	於二零二五年 六月三十日 人民幣千元	於二零二四年 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) 於二零二五年六月三十日，本集團股份數目為3,298,161,000股(二零二四年十二月三十一日：3,298,161,000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(截至二零二四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(截至二零二四年六月三十日止六個月：每股0.5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15,228,000元)(截至二零二四年六月三十日止六個月：16,491,000港元或相當於人民幣15,051,000元)已於中期期間後派付。

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」)截至二零二五年六月三十日止六個月之未經審核業績。

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，向數位化、智慧化、綠色化轉型升級，推動企業高品質發展，回饋股東作出不懈努力。

受期內相應的不利經濟環境及本集團商用整車分部的重新定位策略繼續對汽車動力系統及商用整車分部的業務量產生不利影響，然而主要客戶的業務反彈以及新客戶貢獻的業務增長均惠及汽車零部件及其他工業服務分部，致使面對期內營商環境持續嚴峻及競爭激烈的形勢下，本集團總收入仍錄得溫和增長。本集團截至二零二五年六月三十日止六個月的總收入為人民幣4,025,400,000元，較二零二四年同期增加2%。

隨著汽車零部件及其他工業服務分部業務量的改善及所實施的有效成本控制措施，盈利表現持續改善，回顧期內的毛利為人民幣483,347,000元，增加13.5%。期內毛利率亦從去年同期錄得的10.8%進一步改善至12%。

儘管因聯營公司五菱新能源仍處於發展階段以致期內應佔虧損有所增加，但受惠於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)業務表現的持續改善、以及其他聯營公司及合資企業的經營業績呈現穩健發展之良好影響，本集團於二零二五年上半年錄得淨溢利人民幣85,809,000元，較去年同期大幅增加306%。同時，回顧期內本公司擁有人應佔溢利亦大幅改善至人民幣39,416,000元。

一、二零二五年上半年主要工作開展情況

(一) 聚力攻堅，聚焦主責主業，力保「菱勢工程」高品質落地

1. 零部件業務馭時乘勢躍新程

本集團零部件業務以「穩存量、抓增量、拓變數」為策略核心，積極應對市場競爭加劇與配套市場單一化挑戰，上半年累計獲得46個客戶，共計125個專案定點。穩存量方面，對已合作客戶如SGMW、長城、北汽福田、奇瑞等，在高效保質供應的同時，完成如前後橋、控制臂等103個新產品承接。抓增量方面，成功開拓上汽乘用車、鄭州宇通、濰柴新能源等新市場，並積極推進與中高端整車客戶的潛在合作。拓變數方面，依託海外基地優勢，在越南VINFAST、印尼、土耳其等市場斬獲後橋、電池箱蓋等項目；新設立山東日照製造基地，增強了集團在華東地區的產業輻射能力和市場競爭力；依託新成立的上海技術研發前瞻中心，深化構建「傳統能源技術升級+新能源零部件集成開發」的產品佈局。

二零二五年上半年，零部件業務實現收入為人民幣2,839,699,000元，相較二零二四年同期，同比增長5.2%。

2. 商用整車業務穩進相濟書新篇

本集團商用整車業務圍繞打造民用車、公務車、非道路、智慧駕駛「四大品類」專用車輛，著力管道建設，實現穩中有進、細分市場有亮點。民用車領域，售貨車在新零售、新商業、新賽道取得成效，新能源冷藏車增長快速。公務車板塊，消防車持續深耕廣西及雲南市場，突破性完成銷量63輛；非道路車國內外市場成績亮眼，國內銷售1,093台，其中山東南山國際高爾夫球車160台訂單創造國內第一大訂單，五菱觀光車、高爾夫球車遠銷多國，海外銷量552台。智慧駕駛積極挖掘項目，助力科技項目儲備的同時加快市場開拓，突破獲取單個批量百台智能充電機器人訂單。

二零二五年上半年，商用整車業務實現收入為人民幣312,918,000元，相較二零二四年同期略為下降。

3. 動力系統業務動能澎湃開新局

本集團動力系統業務堅持「發動機技術升級新能源集成應用」雙擎驅動，努力推進技術升級改造，加強新能源市場開發及項目推進，致力於實現技術升級與市場突破的雙重目標。不斷擴大市場份額，發動機上半年完成約77,000台，鑄造件業務上半年銷售金額為人民幣257,138,000元，較二零二四年同期同比上升24.5%。一是穩控國內市場，北汽福田、上汽大通、江淮等新市場銷量均有提升，其全力推動的H15TD-DHT混動專案和H16B項目，確保了傳統內燃機與新能源動力市場的可持續發展，上半年在福田市場、凱馬市場等外部市場均取得了多個專案產品量產和定點，此外積極把握客戶出口專案機遇，緊盯東風凱馬、北汽福田等客戶出口專案，努力提升裝機量；二是拓展國際市場，高效推進扁線定子等產線建設，海外市場斬獲越南戰略級專案定點，其他海外市場專案也取得重要進展。

4. 新能源整車業務聚勢賦能強根基

一是技術與產品優化，完善產品矩陣。聚焦技術研發與產品創新，本集團聯營公司五菱新能源佈局構建覆蓋不同電量規格的多樣化車型體系。六月，黃金倉中電量車型、黃金卡增程大電量混動2.0版等車型上市，細分市場參與度將由30%提升到60%。砥礪攻堅開發大空間版G230B、G230V黃金倉，裝載空間比同類產品高出15%，以硬核實力搶佔市場先機。二是市場拓展成效突出，國內外齊發力。通過整合行銷機構，創新「戰區制」管理，積極拓展大客戶合作版圖，已與貨拉拉、順豐、美

團等頭部企業達成合作，滴滴、車百駿亦在業務促成中。海外市場持續拓展，海外銷售管道累計達33家，覆蓋39個國家及地區，並新增秘魯市場管道1家、澳大利亞與菲律賓樣車推廣2家。二零二五年上半年新能源整車銷量8,640台，同比增長9%。

(二) 減虧增效，精細管控，深化改革激發高品質發展活力

1. 開展減虧工作，實現虧損「雙下降」

根據虧損企業三年治理工作方案，持續完善「一企一策」扭虧減虧策略措施，加大治理力度，其中重點治理虧損額度較大的附屬企業。對戰略新興業務按照規劃目標制定相關經營策略措施，提升企業經營品質與效益。力爭三年內實現虧損附屬企業數量和虧損額逐年雙下降。

2. 實施精細化管理，提升企業效率效益

結合市場及客戶環境，二零二五年持續從市場開拓、費用管控、政策紅利利用、精細化財務管理、人工成本優化等方面細化具體工作措施。一是持續開展「降本增效」，制定結構成本控制目標，嚴控結構成本增幅；二是嚴控人工成本，嚴格落實工資總額與經濟效益掛鉤機制，通過合理配置崗位人員降低人工成本；三是持續開展三降工作，梳理資產狀況，盤活閒置資產，提升資產收益。

二、二零二五年下半年工作計劃及主要措施

(一) 持續調整產品結構，推動零部件業務加快轉型升級

依託車架、輕微型電驅、節能混動系統等優勢產品，積極承接更多新能源車型配套，提升產品附加值；大力拓展奇瑞、吉利、比亞迪、上汽等國內前10品牌中高端客戶市場，提高外部市場份額；加快推進熱氣脹、三合一電驅橋、鎂鋁合金壓鑄等新產品／新工藝應用與產業化。

(二) 強化汽車服務與銷售業務協同能力，提升品牌競爭力

以品牌協同為突破口，整合服務與銷售資源，形成聯動優勢，打造一體化的品牌形象。加快資金流轉效率，加大新模式應用，優化資源配置，提升客戶粘度和品牌效應，促進品牌銷量提升。

(三) 加快轉型升級步伐，驅動動力系統業務提升核心競爭

聚焦高熱效率發動機及混合動力系統總成的研發攻堅，建立與整車專案協同開發機制，加速技術成果產業化進程。積極開拓外部市場，通過精準的市場調研與客戶畫像分析，挖掘優質潛力客戶，打造動力系統業務新增長極。

(四) 搶抓國內外市場機遇，做大新能源整車業務

持續完善產品矩陣，強化行銷，持續關注本集團聯營公司五菱新能源公司在新能源整車方向的發力，重點加大中電量黃金小卡、黃金卡、黃金倉以及雙排小卡新產品推廣力度，提升市占率；加

快推進G050平台降本車型及黃金倉右舵車型上市銷售，拓展日本、韓國、義大利等高潛力海外市場；積極拓展大客戶合作版圖，與貨拉拉、滴滴、順豐、美團等頭部企業達成合作，構建高效的市場化運營機制，為增長銷量注入新動能。

(五) 嚴格落實「一企一策」，進一步加大虧損治理力度

加大治理力度，努力實現自治區國資委下達的「至二零二五年，實現虧損附屬子企業數量和虧損額逐年雙下降」之目標任務。一是針對新能源戰略新興培育企業，通過技術優化與商務管控雙措並舉，降低生產成本與採購費用，實現降本增效。二是針對無法通過自身發展實現扭虧的企業，嚴格管控費用，持續開展各項清理工作。

(六) 深入推進內部精細化管理，提升資產效率

持續推進「三降」工作，加強「兩金」管控，推動集團各企業成立工作專班，專項推進不良存貨、逾期應收賬款清理以及閒置資產盤活工作。

憑藉一絲不苟之計劃及努力，管理層相信本集團在汽車供應鏈行業之長遠業務潛力將繼續得到加強。在最終控股股東兼合資夥伴廣西汽車及一眾客戶之不懈支援下，我們深信本集團之業務前景一片光明，日後定為股東帶來回報。

管理層討論及分析

經營回顧—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)於二零二五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二零二五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858,640,000元，較二零二四年同期減少4.8%。激烈的營商環境加上市場由燃油汽車轉向新能源車之發展趨勢，持續對本業務分部的業務表現構成不利影響。

本集團附屬公司，主要為柳州五菱柳機動力有限公司(「五菱柳機」)於二零二五年上半年出售主要為發動機之汽車動力系統合共約77,000台，較二零二四年同期減少約8.3%。期內業務量主要繼續來自搭載燃油汽車的發動機產品(如M20B)及鑄件產品，新能源汽車產品方面則持續穩步增長，但由於市況相對嚴峻，客戶推廣新車型仍較保守，致其比重仍然較小。

同時，鑄件產品銷量持續平穩上量。截至二零二五年六月三十日止六個月，鑄件產品銷售收入約人民幣257,138,000元，較二零二四年同期增加約24.5%。鑄件產品銷售的強勁業務表現有助緩解本業務分部所遭受的不利市場因素。

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。於二零二五年上半年，儘管業務量阻滯及客戶持續施加定價壓力，該分部成功扭虧為盈，錄得經營溢利人民幣6,609,000元，較二零二四年同期產生經營虧損人民幣17,112,000元有所改善。

期內，向核心客戶上汽通用五菱的銷售約為人民幣426,588,000元，較二零二四年同期增加約10%。其中，大部份收入繼續來自銷售近期推出的M20B高熱效率發動機，而上汽通用五菱新能源汽車業務的貢獻(涵蓋混合動力系統及電動汽車控制系統和相關部件)仍然較小。

另一方面，因經濟環境不利，向其他客戶的銷售(主要包括向福田汽車、東風汽車、長安汽車、江淮汽車及上汽大通等銷售發動機、混合動力系統及其他動力系統產品)總體計算錄得一定程度下降，於期內約為人民幣432,052,000元，佔該分部總收入約50%。由於當前嚴峻的營商環境，向其他客戶銷售發動機組的銷售額仍然疲弱。儘管面對這一不利情況，該分部持續向其他客戶推出成熟產品及新產品(包括新能源產品)，令該分部可利用行業內的市場需求增量，推動其未來業務增長。

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，將自身定位為多維多方面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」的產品佈局，該策略同時緊密配合母公司—廣西汽車集團有限公司(「廣西汽車」)為整個集團未來發展制定之「菱勢工程」之實施。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。按菱勢工程「131戰略」，以打造成為國家級中小排量節能混合動力系統前領企業為目標。

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專案計劃時，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專案，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專案及新型號產品，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順利完成開發，推動本集團醇氫油氣多燃料發動機平台的扎實發展，獲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。

繼二零二三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。

產品方面，五菱柳機近期開發推出的M20B高熱效率發動機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，其中僅有三個人的缸體缸蓋車間，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之盈利能力在未來繼續改善。

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)之行銷方案，以保持於此細分市場之競爭力。本集團相信，貫徹實施菱勢工程「131戰略」定下之目標，成功推出的高端型號產品在上汽通用五菱、五菱新能源及其他客戶之汽車(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表現帶來貢獻。

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二零二五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2,839,699,000元，較二零二四年同期溫和增加5.2%，儘管期內業務環境嚴峻且競爭激烈，但主要客戶業務反彈，以及新客戶貢獻的業務量持續增加，致總收入呈現溫和增長。

儘管因新業務項目致研發開支有所增加，受惠於業務量增加、產品及客戶結構改善及降本舉措落實等正面影響，該分部期內錄得經營溢利人民幣77,874,000元，較二零二四年同期錄得的業績增加約2.6%。

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，受惠於數款新車型的推出，通過本集團公司向上汽通用五菱之銷量(包括車身部件、底盤部件、電子電器部件，及座椅、駕駛座、保險杠等內外飾產品)錄得反彈，金額為人民幣1,606,971,000元，較二零二四年同期錄得之人民幣1,486,464,000元增加8.1%。

為進一步擴張和實現多元化，該分部繼續開展各種業務擴展計劃，向其他客戶(如長城汽車、奇瑞汽車、北汽福田汽車、吉利汽車、長安汽車、賽力斯、比亞迪等以及位於越南的Vinfast)推廣其零部件，期內進展良好，整體能錄得持續增長。回顧期間，向拓展客戶的銷售額增加至人民幣1,159,301,000元，約佔該分部總收入的40.8%。其中，來自海外市場之銷售增長尤為顯著。

配合進一步將產品及服務延伸至其他客戶，本集團近期亦已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，其業務表現令人滿意，期內逾50%的業務量配套新能源車型，未來業務潛力十分樂觀。期內，位於山東日照的新生產基地亦已成立，增強本集團在華東地區的產業輻射能力和市場競爭力。

同時，於二零二五年上半年向本集團從事製造新能源汽車業務的聯營公司五菱新能源的銷售額亦逐漸增加至人民幣73,427,000元，產品涵蓋生產電動物流車的各種汽車零部件，為該分部的業務發展帶來新的增長動力。

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，該分部不斷向輕量化、集成化、智慧化、高端化方向發展，積極開拓市場，取得了階段性成果。

產品方面，該分部通過不斷的市場多元化努力，積極不懈優化產品及客戶結構，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市場反響令人鼓舞。

車橋方面，該分部已進一步鞏固及提升其在傳統燃油及電驅動性能車橋之全方位優勢。微型電動驅橋產銷自推出後已累計突破2,000,000套件，配套上汽通用五菱明星產品五菱巨集光mini等。同軸式電驅橋配套長安、吉利、江淮等車企，於國內率先實現商業化落地。實質上，T型電驅橋兼具動力、空間、輕量化優勢，能有效解決輕卡向新能源轉型過程中的動力與載重痛點。同時，該分部已憑藉供應鏈優勢構建三合一電驅橋等集成化產品，為車輛提供高效、緊湊及高性價比的解決方案。

車架方面，非承載式車架等車身輕量化整合式產品由五菱工業自主研發，以突破性工藝與卓越性能重新定義車架技術的標準，獲評「廣西製造業單項冠軍」，現已廣泛應用於SUV、皮卡、商用車、特種車輛及新能源汽車領域。

熱氣脹產品方面，該分部於二零二零年率先開發具有自主智慧財產權的超高強管材熱氣脹成形設備，建立了國內首條熱氣脹成形生產線及設備應用示範基地，成功將高強度鋼管件壁厚降低至1.2毫米，實現零件減重30%以上、材料利用率突破90%。熱氣脹技術現已廣泛應用於新能源汽車及乘用車領域，覆蓋A柱、B柱、頂梁、門防撞梁等關鍵部件，產品強度達到1300–2000MPa。於二零二四年，該分部已拓建第二條生產線，繼續承接長城、比亞迪等知名車企中高端車型配套訂單；回顧期內繼續深入對接多家主流乘用車主機廠客戶，進一步推進更多優質市場新生產工藝產品承接。

產品開發方面，鼓式EPB實現國產化，並已突破量產；EMB產品研發亦穩步推進。鎂合金半固態壓鑄產品CCB(儀錶板橫樑支架)首次試製成功，完成「材料—產品結構&性能—成型工藝&模具結構」的一體化創新。

同時，該分部積極開展核心零部件能力提升的增強計劃，具備全流程全自主螺旋傘齒輪開發能力，在全國屬於第一梯隊，並已開始承接比亞迪弗迪動力螺旋傘齒輪產品。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。

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。

同時，由於客戶訂單不斷增加，本集團於印尼的海外生產廠房於回顧期內實現銷售收入增加。作為首個海外生產基地，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生產工廠之小規模生產於二零二五年上半年繼續保持盈利。

展望未來，為配合菱勢工程「131戰略」之實施，該分部將以打造成為國家級生產輕微型驅動橋及汽車車架前領企業為目標，積極向配套中高端車和新能源車轉型，同時持續優化客戶結構，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，確保業務及產品轉型升級以達致持續健康發展。

商用整車

截至二零二五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312,918,000元，較二零二四年同期減少約5.4%。

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。

於二零二五年上半年，五菱工業售出約3,870輛不同型號的汽車，較二零二四年同期的銷售量增加6%。其中，改裝車及其他類型車輛(主要為觀光車)的銷量分別約為2,170輛及1,700輛。儘管期內整體經濟環境不利導致市場需求疲弱，但憑藉該分部持續推出各種新車型，該分部仍能維持穩定的業務量。

受惠於穩定的業務量、原材料成本下降的正面影響，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，加上確認購買電動汽車零部件返還的補償，該分部期內仍錄得一系列盈利業績，於截至二零二五年六月三十日止六個月錄得經營溢利人民幣27,970,000元，較二零二四年同期溫和增加約6.2%。

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品質及更多功能的商用汽車新型號，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生產工廠位於柳州、青島及重慶。

同時，該分部亦從事提供低速智慧駕駛產品之業務。隨著技術積累，本集團自主研製出前後橋、EPB、EHB等核心底盤零部件，車規級線控底盤，以及由本集團自行研發之菱禦智駕系統；基於此自行研發平台，本集團已陸續推出廣泛產品，包括智能充電機器人、無人駕駛巡邏車、無人駕駛觀光／接駁車(五菱太空艙、無人駕駛觀光車)、智慧跟隨高爾夫球車、無人駕駛教學車等產品，為市場之不同需要，提供無人充電、無人觀光接駁、無人物流等多樣化解決方案。

車規級線控底盤是本集團低速智慧駕駛業務的核心基盤，本集團掌握線控底盤核心技術及控制系統，已實現技術模組化，開放通用協議，可說明快速實現產品二次開發和整車開發，實現1+N配套功能型上裝，形成「平台+生態」的商業模式。目前，主力產品線控底盤平台已接入20余家生態夥伴，衍生出充電機器人、巡邏車等10餘種車型之產品，為本集團逐步構建起「線性底盤—整車產品—場景運營」的智慧駕駛產業生態的發展策略，建立重要的根基。

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路。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例如美國等海外市場。該分部繼續充當銷售代理商，這些訂單的銷量預計將於未來數年逐步增加。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新能源汽車業務的重組活動鋪好道路。

誠如前述，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)與廣西汽車成立聯營公司並成立五菱新能源。五菱新能源於二零二二年開始營運，專注於新能源車的研發、製造和銷售業務，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慧出行產品。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，同時五菱新能源作為核心技術夥伴及核心客戶，其在新能源汽車分部的業務量不斷擴大，亦有利於五菱工業及其附屬公司的營運。

本集團進一步相信，五菱新能源的經營不僅將為本集團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，其截至二零二五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制能力、開發高價值產品、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。

展望未來，商用整車分部將憑藉其他分部(即汽車動力系統分部及汽車零部件及其他工業服務分部)以及五菱新能源的支持，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

於二零二五年六月三十日，五菱新能源由本公司及五菱工業分別擁有13.36%及12.34%，與廣西汽車共同建立，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慧出行產品為發展目標。

於回顧期內，五菱新能源實現總收入人民幣565,487,000元。由於仍處於初始營運階段，五菱新能源產生較大研發開支，且尚未達到收支平衡的業務量水準，故期內產生經營虧損淨額人民幣211,348,000元。於所產生的經營虧損中，歸屬於本集團的金額為人民幣54,316,000元，較去年同期略為增加。

期內，五菱新能源的業務表現持續受到中國市場的激烈競爭導致電動汽車售價下降，以及國內保險政策、目標海外市場進口法規相關不確定性等其他現有不利因素的影響。為應對此不利市場環境，五菱新能源對於實施進取的業務計劃保持審慎態度。在此嚴峻營商環境下，五菱新能源於期內售出約8,640輛新能源汽車，較二零二四年同期溫和增加9.4%。銷量增長主要歸因於自二零二四年下半年起在國內市場推出的新車型，包括新能源中面「菱勢黃金倉」系列及新能源小卡「菱勢黃金小卡」系列。

自二零二三年投產以來，五菱新能源已開發及推出多款新能源汽車，尤其涵蓋商用新能源汽車分部，並獲得良好的市場回饋。在該等原有系列車型的基礎上，已計劃於二零二五年推出多款「菱勢」品牌旗下新車型。其中，純電黃金卡已於二零二五年上半年在市場開始推廣，下半年五菱新能源將進一步推出不同電量、動力類型之多款車型，對全年銷量構成有力支撐。

與此同時，五菱新能源亦持續拓展海外市場。於回顧期內，源自050平台出口海外市場的主推產品(主要包括純電動小卡)持續錄得穩步增長。在保持既有海外市場，即日本、美國、韓國、歐洲市場的基礎上，五菱新能源將進一步開拓東南亞、南美等市場，推動業務量的增加。

展望未來，在菱勢工程「131戰略」的引領下，五菱新能源將進一步拓展「菱勢汽車」產品版圖。快速回應細分市場需求，源源不斷地向國內及海外市場提供優質之客用、貨用解決方案，五菱新能源有信心將「菱勢」新能源整車品牌打造為輕微型新能源商用車市場領導者。

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)於二零二五年上半年總收入為人民幣391,428,000元，與二零二四年同期相比增加42%，仍維持其盈利能力。在營商環境相對平穩的情況下，期內經營溢利淨額增加60%至人民幣7,606,000元(相較二零二四年同期實現的經營溢利淨額人民幣4,748,000元)，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣3,803,000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，於二零二五年上半年維持其業務勢頭。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265,835,000元，較二零二四年同期增加44%。因嚴峻之競爭環境致毛利率仍處於較低水平，佛吉亞座椅於回顧期內錄得經營虧損淨額人民幣7,356,000元，而二零二四年同期則產生經營虧損淨額人民幣30,406,000元，主要受一宗火災事故影響，導致佛吉亞座椅的營運出現數次停頓並產生若干減值虧損。於已實現的經營虧損中，期內歸屬於本集團的金額為人民幣3,678,000元。

佛吉亞(柳州)汽車內飾系統有限公司(「佛吉亞內飾」)由五菱工業及佛吉亞集團各自擁有50%，以於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，於二零二五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191,860,000元，較二零二四年同期增加30%。與此同時，經營溢利淨額進一步增加至人民幣21,509,000元(相較二零二四年同期實現的經營溢利淨額人民幣15,848,000元)，其中歸屬於本集團的溢利為人民幣10,755,000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元件及零部件的業務，於二零二五年上半年持續面臨艱難的業務環境。於回顧期內，在佛吉亞排氣錄得穩定業務量支持下，其總收入維持在人民幣137,016,000元，惟由於毛利率之改善，佛吉亞排氣錄得經營溢利淨額人民幣2,406,000元，較二零二四年同期錄得之經營虧損淨額人民幣5,880,000元顯著改善。於產生的經營溢利中，期內歸屬於本集團的金額為人民幣1,203,000元。

財務回顧

簡明綜合損益及其他全面收益報表

本集團截至二零二五年六月三十日止六個月的總收入為人民幣4,025,400,000元，較二零二四年同期輕微增加2%。儘管期內相應的不利經濟環境及本集團商用整車分部的重新定位策略繼續對汽車動力系統分部及商用整車分部的業務量產生不利影響，然而主要客戶的業務反彈以及新客戶貢獻的業務增長均惠及汽車零部件及其他工業服務分部，致使面對期內營商環境持續嚴峻及競爭激烈的形勢下，本集團總收入仍錄得溫和增長。

隨著汽車零部件及其他工業服務分部業務量的改善及所實施的有效成本控制措施，本集團於截至二零二五年六月三十日止六個月的盈利表現持續改善。回顧期內的毛利為人民幣483,347,000元，較二零二四年同期增加13.5%。據此，本集團於期內的毛利率由二零二四年同期錄得的10.8%進一步改善至12%。

同時，儘管由於五菱新能源處於營運發展階段，期內其應佔虧損增加至人民幣54,316,000元，但受惠於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)業務表現的持續改善以及應佔聯營公司(五菱新能源除外)的虧損減少，本集團於二零二五年上半年錄得淨溢利人民幣85,809,000元，較二零二四年同期大幅增加306%，而本集團亦錄得本公司擁有人應佔溢利人民幣39,416,000元，較二零二四年同期錄得大幅改善之業績。

據此，截至二零二五年六月三十日止六個月的每股基本溢利為人民幣1.2分，與二零二四年同期業績相比亦顯著改善。

截至二零二五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99,297,000元，較二零二四年同期減少27.5%，主要由於政府補助收入減少。

截至二零二五年六月三十日止六個月，其他收益及虧損為收益總淨額人民幣6,770,000元，主要包括投資物業公平值增加人民幣2,415,000元及匯兌收益淨額人民幣3,685,000元的綜合業績。

截至二零二五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39,871,000元，主要為五菱新能源及佛吉亞座椅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。此外，虧損業績亦由於二零二五年上半年整體經濟環境不利所致。同時，佛吉亞內飾因業務量增加，於期內繼續錄得盈利業績，而佛吉亞排氣因毛利率的改善亦於期內轉虧為盈。

截至二零二五年六月三十日止六個月，應佔合資公司業績錄得總淨溢利人民幣5,763,000元，主要歸因於廣西威翔貢獻的經營溢利淨額，該公司業務於期內持續保持穩健，仍能保持盈利。

截至二零二五年六月三十日止六個月，本集團之銷售及分銷成本(主要包括其他市場推廣開支)合計為人民幣38,854,000元，較二零二四年同期減少26.3%，主要歸因於二零二五年上半年保養開支重新分類為銷售成本之影響。

截至二零二五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177,610,000元，較二零二四年同期減少16.4%。面對嚴峻及競爭激烈的營商環境，本集團亦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)，旨在減輕艱難營商環境造成之不利影響並提升競爭力及效率。

截至二零二五年六月三十日止六個月的研發開支為人民幣184,154,000元，較二零二四年同期顯著增加42.6%，主要受期內汽車零部件及其他工業服務分部新產品及業務發展專案增加所致。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專案，以進一步拓展其未來商機。

截至二零二五年六月三十日止六個月，融資成本為人民幣50,532,000元，較二零二四年同期減少15.6%，乃由於期內本集團借貸利率較低所致。

簡明綜合財務狀況表

於二零二五年六月三十日，本集團的總資產及總負債分別為人民幣14,447,828,000元及人民幣11,362,586,000元。

非流動資產(主要包括物業、廠房及設備、使用權資產、投資性房地產、於合資公司及聯營公司之權益等)為人民幣4,029,991,000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133,727,000元、折舊支出人民幣185,102,000元及投資性房地產公平值增加人民幣2,415,000元。

流動資產為人民幣10,417,837,000元，主要包括存貨人民幣603,496,000元、應收賬款及其他應收款項人民幣2,347,314,000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2,271,952,000元(包括附追索權但未到期之已貼現應收票據人民幣1,929,774,000元)、已質押銀行存款人民幣636,042,000元以及銀行結餘及現金人民幣4,559,033,000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1,049,607,000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9,860,693,000元，主要包括應付賬款及其他應付款項人民幣5,081,387,000元、合約負債人民幣81,079,000元、租賃負債人民幣22,283,000元、保養撥備人民幣106,475,000元、於一年內到期之銀行借貸人民幣2,634,926,000元及附追索權之已貼現應收票據所提取墊款人民幣1,932,109,000元。此墊款之相應附追索權之已貼現應收票據共計人民幣1,929,774,000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。

本集團於二零二五年六月三十日錄得流動資產淨額人民幣557,144,000元，相比二零二四年十二月三十一日的流動資產淨額人民幣74,022,000元進一步改善，部分原因為長期銀行借貸增加。

非流動負債為人民幣1,501,893,000元，主要包括銀行借貸人民幣1,433,470,000元、租賃負債人民幣19,441,000元及遞延稅項負債人民幣44,643,000元。

流動資金及資本結構

本集團以確保本集團旗下實體將可持續經營之方針管理其資本，同時透過優化債務及股本結餘儘量提高股東回報。本集團之整體策略與去年維持不變。

本集團之資本架構包括於簡明綜合財務狀況表中之債項(包括具有追索權的已貼現應收票據所提取墊款及銀行借貸)，以及本公司擁有人應佔權益。

截至二零二五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。

於二零二五年六月三十日，銀行借貸總額為人民幣4,068,396,000元，較二零二四年十二月三十一日的結餘總額人民幣2,980,139,000元增加36.5%。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減少21.1%至人民幣1,932,109,000元。此墊款之相應附追索權之已貼現應收票據共計人民幣1,929,774,000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。於回顧期間，本集團向銀行貼現應收票據總額約為人民幣3,131,157,000元，以供其日常運營所需資金。

與此同時，本集團保有相對較高銀行現金結餘(連同已質押銀行存款)為人民幣5,195,075,000元，較二零二四年十二月三十一日的結餘略有增加。

於二零二五年六月三十日，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1,992,026,000元。於二零二五年六月三十日，每股資產淨值約為人民幣60.4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。

於截至二零二五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7,997,074,000元(截至二零二四年六月三十日止十二個月：人民幣9,302,967,000元)。該減少主要歸因於不利的市場狀況導致本集團業務量減少，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收入減少。

資產質押

於二零二五年六月三十日，本集團持有的人民幣636,042,000元之銀行存款及人民幣1,929,774,000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

於二零二五年六月三十日，本集團持有等值共計人民幣14,965,000元之港元及美元以及歐元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

於二零二五年六月三十日，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95,027,000元。

或然負債

於二零二五年六月三十日，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二零二五年六月三十日止六個月之中期股息(截至二零二四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

於截至二零二五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(截至二零二四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。於截至二零二五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二零二五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」審閱本集團截至二零二五年六月三十日止六個月之未經審核中期財務資料。截至二零二五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。

行政總裁變動

由於母公司實施管理層調任計劃，宋偉先生調任為廣西汽車另一集團公司的高級管理人員，並辭任本公司行政總裁，自二零二五年二月十八日起生效。其職位由現任行政總裁楊杰先生繼任。有關本公司行政總裁變動、委任、以及楊杰先生的學歷背景及工作經驗之進一步詳情已於本公司日期為二零二五年二月十七日之公佈內披露。

中期報告

截至二零二五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，二零二五年八月二十六日