

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於本節為概要，故並不包含可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下於決定[編纂][編纂]前應閱讀整份文件。[編纂][編纂]存在風險。[編纂][編纂]的部分特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下於決定[編纂][編纂]前務請仔細閱讀該章節。

概覽

於往績記錄期間，作為一家中國領先的氢能科技企業，我們專注於氫燃料電池系統、氢能裝備及相關零部件的設計、開發、製造和銷售，並提供滿足客戶需求的氫燃料電池工程開發服務，令我們能夠提供製氫及終端應用一站式解決方案。就氫燃料電池系統而言，我們於往績記錄期間主要專注於重卡搭載的氫燃料電池系統。我們的政策導向項目及市場導向項目均有著良好往績。隨著我們將業務成功持續拓展至海外市場，海外市場的收入貢獻不斷增長，鞏固了我們在國內氢能市場的領先地位。

我們的收入主要來自(i)銷售氫燃料電池系統及零部件；(ii)提供氫燃料電池工程開發服務；(iii)銷售氢能裝備及相關零部件；及(iv)其他，主要包括提供售後服務。下表載列於往績記錄期間我們業務分部的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	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	%
(未經審核)										
銷售氫燃料電池系統										
及零部件 ⁽¹⁾	513,742	98.0	573,562	94.9	857,258	95.8	85,696	97.3	8,987	71.8
提供氫燃料電池工程開發服務...	7,251	1.4	26,473	4.4	23,444	2.6	-	-	966	7.7
銷售氢能裝備及相關零部件.....	-	-	-	-	7,681	0.9	-	-	-	-
其他 ⁽²⁾	3,116	0.6	4,613	0.8	6,895	0.8	2,372	2.7	2,568	20.5
總收入	524,109	100.0	604,648	100.0	895,278	100.0	88,068	100.0	12,521	100.0

概 要

附註：

- (1) 零部件主要包括燃料電池汽車的供氫系統、燃料電池發動機配件、儲能系統等以及燃料電池系統的直流升壓轉換器、氫循環系統等。
- (2) 其他主要包括提供售後服務。

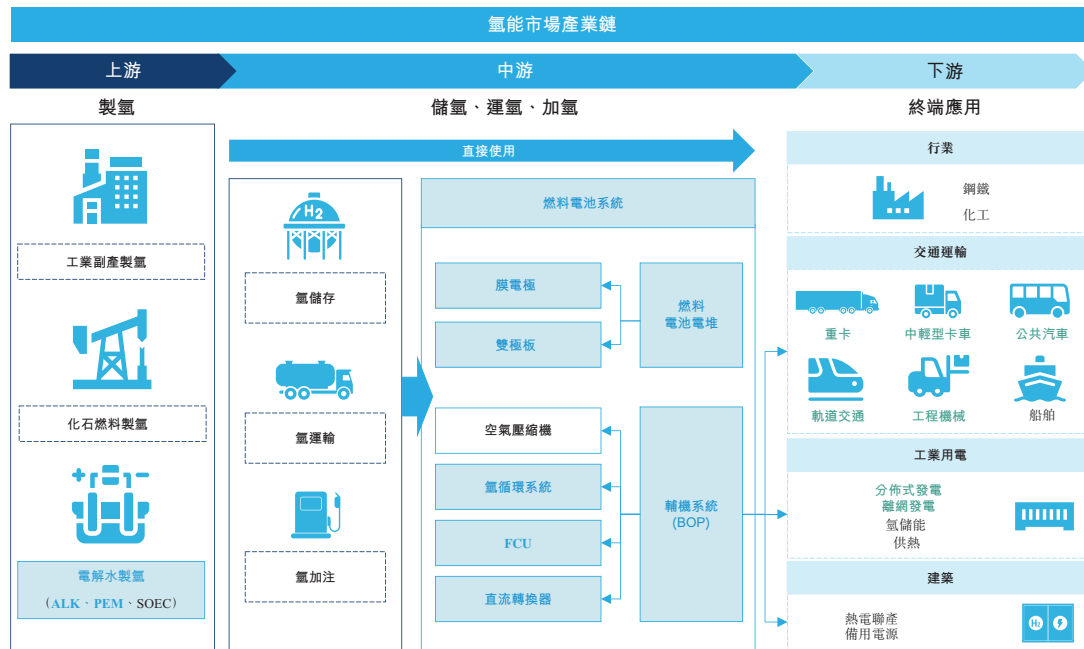
我們銷售不同額定功率（主要介於32kW至220kW）的各種氫燃料電池系統，我們的氫燃料電池系統主要出售給氫燃料電池商用車製造商及部分燃料電池電堆製造商。在提供定製化的燃料電池產品解決方案時，除氫燃料電池系統外，我們也向客戶提供燃料電池汽車零部件。自2023年8月以來，我們已推出質子交換膜（「**PEM**」）純水電解製氫系統、**PEM**純水電解槽、製氫膜電極、製氫電源和鹼性電解槽電極系列產品，主要出售予製氫設施及氫能裝備製造商，用於製備高純度氫氣。

根據弗若斯特沙利文的資料，按2023年氫燃料電池系統的銷售輸出功率計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第一，市場份額為23.8%。按2023年重卡搭載的氫燃料電池系統的總銷售輸出功率計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第一，市場份額為42.4%。按2023年氫燃料電池系統的總銷售額計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第三，市場份額為16.2%。按2023年重卡搭載的氫燃料電池系統的總銷售額計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第一，市場份額為29.4%。截至2024年5月31日，我們的氫燃料電池系統已為中國超過5,900輛燃料電池汽車提供動力。截至同日，該等汽車的累計行駛里程數約210,000,000公里，減少碳排放約116,851噸。

近年來，我們進一步拓展至氫能產業上游，自主研發了**PEM**純水電解製氫系統、製氫電源、鹼性（「**ALK**」）電解槽電極及其他可以有效利用電能製氫的關鍵零部件。我們全面的產品和服務組合使我們實現了氫氣和電的協同應用，從而形成了一種「電－氫－電」的新商業模式，在這種商業模式下，我們的氫燃料電池系統及氫能裝備可用於客戶利用豐富的可再生能源發電的一站式解決方案中，然後利用我們的**PEM**和**ALK**電解水技術和產品製取綠氫。

概 要

截至最後實際可行日期，我們的產品及服務組合覆蓋氢能全產業鏈。我們緊緊圍繞國家「雙碳」目標（即2030年前實現「碳達峰」，2060年前實現「碳中和」），致力於在氢能市場提供全方位服務，其中包括提供高效、經濟、安全、可靠的氫氣製備及應用產品和服務，用氢能科技創造可持續發展的未來。以下為我們的產品及其應用的說明：



附註：

1. 藍色文字代表屬於本集團業務範圍的項目。
2. 綠色文字代表本集團產品的下游應用。

資料來源：弗若斯特沙利文

我們的成功有賴於以下因素，包括：(i)具有可靠性高、壽命長、環境適應性強的產品性能，加上我們提供全面售後服務及技術支持的能力，能夠適配高載重及在複雜情況下運行的車輛；(ii)發電效率高、氫耗低，有助於降低載重長途運輸場景下的相關成本；及(iii)隨著我們能夠開發生產更多類型的零部件以及優質原材料及零部件供應的本地化，我們能夠持續降低燃料電池系統的生產成本。

概 要

我們還與氫燃料電池行業的多家知名國際企業建立業務關係，如德國舍弗勒集團和日本豐田汽車。此外，我們深耕氫燃料電池系統技術研發。憑藉行業影響力，我們成為國家動力電池創新中心燃料電池分中心的依託單位，擔任中國汽車動力電池產業創新聯盟燃料電池分會理事長單位。我們與長城汽車、濰柴動力、國家能源集團、中國石化共同成為首批加入國際氫能委員會(International Hydrogen Council)的中國企業。

我們的行業

氫能行業

氫氣是一種替代能源，具有在能量轉換過程中零排放、效率高、能量密度高、可大規模儲存等優點。氫氣可以通過各種來源製取，包括(i)傳統資源（如化石燃料或工業副產品）；(ii)傳統資源與CCUS（碳捕集、利用與封存）技術相結合；及(iii)可再生能源。其中，傳統方式製氫目前是全球製氫的主要形式，按2023年全球市場氫氣銷量計，約佔總量的86.9%。相關風險請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－中國氫燃料電池汽車運行普遍使用傳統方式製備的氫氣，造成一定的環境影響，繼而可能會對本公司的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響」。

中國氫能消費市場規模（按產值計）由2018年的人民幣2,443億元增至2023年的人民幣3,552億元，並預計將增至2028年的人民幣5,781億元。此外，中國低碳氫消費市場規模（按產值計）由2018年的約人民幣208億元增至2023年的約人民幣780億元，複合年增長率為30.3%，並預計將大幅增至2028年的人民幣2,677億元，2023年至2028年的複合年增長率為28.0%。

概 要

氫燃料電池行業

我們是領先的氫燃料電池行業市場參與者。國內外政府頒佈了涉及氫燃料電池行業的多項扶持性政策及明確發展目標。詳情請參閱本文件「行業概覽－氫能市場概況－利好政策及法規」。在利好政策的扶持下，預計氫能市場將持續增長。

氫燃料電池產業現階段主要屬政策導向，政策導向的市場參與者在發展業務和提高市場接受度方面嚴重依賴政府政策、補貼和激勵。然而，該產業正逐步由政策導向向市場導向轉型，市場導向的市場參與者開始減少依賴政府支持，將其重心轉向性能、成本效益、消費者偏好等市場驅動因素。根據《關於開展燃料電池汽車示範應用的通知》，成立由北京、上海、廣東、鄭州和張家口牽頭的示範城市群以推動燃料電池汽車核心技術的應用和推廣，有4年的示範期。中國政府將採取「以獎代補」政策，對示範城市群內的市場參與者給予獎勵。示範城市是指被納入示範城市群的城市，而非示範城市則指中國所有其他城市。

在氫燃料電池行業，客戶一般會於評估並確定其產品及銷售計劃後決定需要的供應量，然後我們根據客戶的需求於下半年開始生產。由於氫燃料電池行業主要屬政策導向，客戶通常在收到政府獎勵後才會向我們結付合約款。因此，我們的應收款項周轉天數通常相對較長。

根據弗若斯特沙利文的資料，除部分燃料電池汽車製造商外，中國氫能價值鏈中主營業務與氫能產業有關的大部分市場參與者仍處於虧損狀態，主要是因為該產業仍處於相對早期階段，需要大力進行研發以及銷售及營銷投入，進而需要大量財務資源，且該產業仍主要屬政策導向，市場參與者或多或少都依賴政府補貼，同時相關產品的生產成本相對較高。

概 要

我們的優勢

我們認為下列競爭優勢有助於我們的成功，並為我們的持續增長奠定基礎：

- 快速發展的氢能行業的領先者，具備覆蓋氢能全產業鏈的全面服務能力；
- 技術研發實力雄厚，賦能持續產品迭代；
- 實現氢能重卡的市場化應用，滿足非示範城市低價氫市場的核心需求；
- 廣泛並持續拓展的全球佈局以及國際認證；
- 憑藉強大的氢能產品矩陣，滿足豐富的能源應用場景；及
- 經驗豐富的管理團隊以及股東的大力支持。

我們的戰略

為推動我們的持續增長並實現這一使命，我們將實施以下戰略：

- 進一步擴大客戶基礎及國內外業務覆蓋；
- 進一步推進對氫燃料電池系統及氢能裝備及其他產品的研發，提高產品性能、競爭力及經濟性；
- 擴大產能以滿足日益增長的市場需求；
- 積極佈局產業供應鏈，提升產業協同效應；及
- 持續吸引、培養專業人才，提高團隊建設、管理及運營效率。

概 要

重大風險因素概要

我們的業務及[編纂]涉及本文件「風險因素」所述的若干風險。我們面臨的若干重大風險包括以下：

- 我們的業務依賴中國政府對氫能市場的扶持政策及監管框架，中國政府可能改變或取消該等政策及監管框架；
- 對我們產品的需求取決於中國燃料電池汽車行業的未來趨勢及發展以及其他類型新能源汽車的可用性。未來市場需求存在不確定性，我們無法保證未來會繼續取得足夠的採購訂單；
- 我們過去錄得淨虧損，經營活動產生負現金流，且我們的貿易應收款項周轉天數處於相對較高水平，倘若我們日後無法成功實施業務計劃，這些情況可能會持續；
- 我們所在的行業為新興行業，燃料電池系統或氫能裝備所用的新技術可能不成熟。倘出現任何重大產品缺陷、故障或有關氫能市場的負面報道，可能損害我們的聲譽，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響；
- 我們經營所在行業具有技術變革及發展迅速的特點。我們可能無法維持收入增長，如我們延遲向市場推出具有競爭力的新產品，則我們的財務表現可能會受到不利影響；
- 我們依賴的主要客戶集中，而我們並無與該等客戶訂立長期銷售協議。若失去任何該等客戶或日後失去該等客戶的任何採購訂單，則可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及現金流量造成不利影響；及
- 我們的研發工作可能無法產出預期成果，以維持我們在中國燃料電池市場的市場份額及競爭力。

概 要

我們的經營業績

收入

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)銷售氫燃料電池系統及零部件；(ii)提供氫燃料電池工程開發服務；(iii)銷售氫能裝備及相關零部件；及(iv)其他，主要包括提供售後服務。下表載列我們業務分部的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	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	%
(未經審核)										
銷售氫燃料電池系統及 零部件										
— 氫燃料電池系統....	452,725	86.4	423,265	70.0	637,176	71.2	52,996	60.2	7,091	56.6
— 零部件 ⁽¹⁾	61,017	11.6	150,297	24.9	220,082	24.6	32,700	37.1	1,897	15.1
小計	<u>513,742</u>	<u>98.0</u>	<u>573,562</u>	<u>94.9</u>	<u>857,258</u>	<u>95.8</u>	<u>85,696</u>	<u>97.3</u>	<u>8,987</u>	<u>71.8</u>
提供氫燃料電池工程 開發服務.....	7,251	1.4	26,473	4.4	23,444	2.6	—	—	966	7.7
銷售氫能裝備及相關 零部件.....	—	—	—	—	7,681	0.9	—	—	—	—
其他 ⁽²⁾	3,116	0.6	4,613	0.8	6,895	0.8	2,372	2.7	2,568	20.5
總收入	<u>524,109</u>	<u>100.0</u>	<u>604,648</u>	<u>100.0</u>	<u>895,278</u>	<u>100.0</u>	<u>88,068</u>	<u>100.0</u>	<u>12,521</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 零部件主要包括燃料電池汽車的供氫系統、燃料電池發動機配件、儲能系統等以及燃料電池系統的直流升壓轉換器、氫循環系統等。
- (2) 其他主要包括提供售後服務。

概 要

於往績記錄期間，我們的最大收入來源為銷售氫燃料電池系統及零部件，分別佔2021年、2022年、2023年及截至2024年5月31日止五個月總收入的98.0%、94.9%、95.8%及71.8%。下表載列於往績記錄期間我們氫燃料電池系統的銷量、銷售輸出功率、收入及平均售價的詳情：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
銷量(台)					
搭載以下各方提供的燃料電池					
電堆的燃料電池系統：					
－ 本集團	639	790	1,234	85	11
－ 第三方供應商	507	456	668	152	2
總計	1,146	1,246	1,902	237	13
銷售輸出功率(kW)					
搭載以下各方提供的燃料電池					
電堆的燃料電池系統：					
－ 本集團	69,155	82,958	158,916	9,010	943
－ 第三方供應商	46,438	49,757	83,410	12,060	160
總計	115,593	132,715	242,326	21,070	1,103
平均售價(人民幣元/kW)					
搭載以下各方提供的燃料電池					
電堆的燃料電池系統：					
－ 本集團	4,635	3,720	2,982	3,796	6,665
－ 第三方供應商	2,846	2,305	1,958	1,558	5,038
總計	3,917	3,189	2,629	2,515	6,429

我們的氫燃料電池系統及零部件的銷售收入由2021年的人民幣513.7百萬元增加11.6%至2022年的人民幣573.6百萬元，並進一步增加49.5%至2023年的人民幣857.3百萬元。持續增加主要是由於(i)搭載我們自主製造的燃料電池電堆的燃料電池系統及(ii)零部件的銷量較高。搭載我們自主製造的燃料電池電堆的燃料電池系統的銷量由2021年的639台增至2022年的790台，並進一步達到2023年的1,234台，原因為我們努力提高產品性能、降低成本及推進商業化應用。此外，零部件需求增加，尤其是與燃料電

概 要

池系統一起作為綜合產品解決方案提供的供氫系統、儲能系統及燃料電池電堆的需求增加，反映了客戶更加信任和認可我們提供優質解決方案的能力。尤其是2023年9月，我們啟動一項創新項目，該項目第一階段涉及採購大批量燃料電池系統及供氫系統的一次性訂單，為2023年我們的總收入貢獻人民幣162.6百萬元。隨著該項目的推進，我們可能於日後獲得新訂單。銷量增加部分被我們的燃料電池系統的平均售價下降所抵銷，乃由於我們致力於推動技術進步及提高成本效益，令我們可提供更具競爭力的定價。

於往績記錄期間，按我們的銷量及銷售輸出功率的絕對值及百分比計，銷售搭載我們自主製造的燃料電池電堆的氫燃料電池系統產生的業績持續增長。上述持續增長主要是由於憑藉我們的強大技術實力，我們的產品及服務質量極大地被市場認可，我們加大營銷及銷售力度以及隨著我們自主製造的燃料電池電堆的利用不斷提升，我們的定價能力不斷增強。

於往績記錄期間，我們在示範城市群以外地區銷售燃料電池系統產生的收入佔比由2021年的21.0%增加至2022年的27.9%，並進一步增加至2023年的36.0%。此乃由於我們戰略性地向陝西、山西等氫能資源豐富的地區以及寧夏、內蒙古等能源資源豐富的地區擴張，促使我們將重點放在包括上海、河南省相關城市在內的重點示範城市。這一戰略定位使我們能夠不斷提高我們的市場地位，促進與示範城市群產業鏈企業建立關係，同時利用上述成績推動我們的市場滲透，並把握具有巨大增長潛力地區的市場需求帶來的機遇。

於往績記錄期間，銷售重卡搭載的燃料電池系統產生的收入佔燃料電池系統銷售總收入的百分比持續上升，由2021年的61.6%上升至2022年的68.7%，並進一步上升至2023年的86.3%。持續上升主要是由於：(i)燃料電池系統向高功率方向轉型將其潛在應用場景擴大至重卡領域。根據弗若斯特沙利文的資料，中國燃料電池系統向高功率方向的快速發展和迭代加速了其在重卡市場的推廣；(ii)重卡應用的經濟可行性。特別是在氫價相對較低的地區，即使沒有大量政府補貼，重卡使用燃料電池系統也具有成本效益；及(iii)礦區等各類應用場景對重卡的強勁需求，在這些應用場景中，運輸需求較高，路線一般高度集中，甚至固定，有效降低了與大力建設加氫基礎設施有關的成本，進而使燃料電池重卡應用具有可行性。

概 要

截至2024年5月31日止五個月，我們的氫燃料電池系統及零部件銷售收入為人民幣9.0百萬元，較2023年同期的人民幣85.7百萬元有所減少，主要是由於訂單交付時間發生波動，導致燃料電池系統及零部件的銷量減少。我們的主要客戶（燃料電池汽車製造商）一般在評估其生產銷售計劃後向我們下單，而有關計劃會受到包括政府相關獎勵項目的時間安排在內的各種因素的影響。因此，我們的燃料電池系統及零部件的大批量訂單及交付通常集中在下半年。由於上半年交付的訂單相對較少，因而在此期間，個別訂單交付時間的波動可能會對收入的影響更大。於2024年前五個月，我們僅交付11台燃料電池系統，較2023年同期的85台有所減少。然而，截至2024年5月，我們接獲的60台燃料電池系統的訂單尚未交付，合約總價值超過人民幣21百萬元。此外，於2024年6月，我們接獲客戶下達的超過80台燃料電池系統的訂單，合約總價值超過人民幣29百萬元。我們還向客戶交付了30台燃料電池系統，合約總價值超過人民幣16百萬元。零部件銷量減少乃由於客戶對各類零部件的應用需求受其車輛生產計劃影響而出現波動。儘管於2024年前五個月零部件交付量相對較低，但我們於2024年6月向客戶交付的零部件的合約總價值超過人民幣70百萬元。

截至2024年5月31日止五個月，我們的所有燃料電池系統銷售收入均來自非示範城市，重卡搭載的燃料電池系統銷售收入佔我們燃料電池系統銷售總收入的比例下降至21.1%。然而，考慮到受季節性影響，上半年銷量相對較低，我們認為前五個月所觀察到的產品線及相應收入貢獻百分比不能代表全年趨勢。我們預計，截至2024年12月31日止全年，我們的燃料電池系統的大部分銷售將繼續在示範城市開展，主要用於重卡應用場景。

概 要

銷售成本

下表載列我們於所示期間按性質劃分的銷售成本明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	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	%
	(未經審核)									
貨品及服務銷售成本										
原材料										
— 本集團生產的燃料電池										
電堆	181,754	43.8	133,066	28.1	177,866	26.0	24,981	33.1	1,329	4.7
— 供氫系統	38,273	9.2	89,544	18.9	146,837	21.5	11,676	15.5	315	1.1
— 來自外部供應商的燃料電池										
電堆	46,367	11.2	38,841	8.2	64,553	9.4	—	—	995	3.5
— 其他原材料 ⁽¹⁾	94,351	22.8	131,875	27.9	210,135	30.7	22,029	29.2	5,622	19.9
原材料小計	360,745	87.0	393,326	83.2	599,392	87.6	58,685	77.7	8,261	29.2
折舊及攤銷	15,284	3.7	24,936	5.3	24,768	3.6	5,939	7.9	8,356	29.6
職工薪酬	15,859	3.8	20,044	4.2	25,434	3.7	4,041	5.3	4,375	15.5
其他 ⁽²⁾	22,765	5.5	34,405	7.3	34,304	5.0	6,898	9.1	7,254	25.7
貨品及服務銷售成本小計	414,653	100.0	472,712	100.0	683,897	100.0	75,563	100.0	28,246	100.0
存貨減值損失	47,671		82,113		31,765		16,470		8,476	
總計	462,324		554,825		715,662		92,033		36,722	

附註：

- (1) 其他原材料主要包括儲能系統、燃料電池發動機配件、空氣壓縮機及控制器、增濕器、直流升壓轉換器及氫循環泵。
- (2) 其他主要包括租賃費用、水電氣費及維修保養費。

概 要

毛利及毛利率

我們的毛利指我們的收入減銷售成本，毛利率指毛利除以收入，以百分比表示。下表載列我們於所示期間按業務活動劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
	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	%
(未經審核)										
銷售氫燃料電池系統及零部件										
— 氫燃料電池系統.....	97,845	21.6	98,288	23.2	178,265	28.0	8,100	15.3	(18,435)	(260)
— 零部件 ⁽¹⁾	6,146	10.1	12,604	8.4	13,113	6.0	2,504	7.7	633	33.4
小計.....	<u>103,991</u>	<u>20.2</u>	<u>110,891</u>	<u>19.3</u>	<u>191,378</u>	<u>22.3</u>	<u>10,604</u>	<u>12.4</u>	<u>(17,802)</u>	<u>(198.1)</u>
提供氫燃料電池工程開發服務.....	2,858	39.4	17,291	65.3	15,206	64.9	–	不適用	627	64.9
銷售氫能裝備及相關零部件.....	–	不適用	–	不適用	1,271	16.5	–	不適用	–	不適用
其他 ⁽²⁾	2,608	83.7	3,754	81.4	3,526	51.1	1,901	80.2	1,450	56.5
小計.....	<u>109,456</u>	<u>20.9</u>	<u>131,936</u>	<u>21.8</u>	<u>211,381</u>	<u>23.6</u>	<u>12,505</u>	<u>14.2</u>	<u>(15,726)</u>	<u>(126.0)</u>
存貨減值損失.....	(47,671)		(82,113)		(31,765)		(16,470)		(8,476)	
總計.....	<u><u>61,785</u></u>	<u><u>11.8</u></u>	<u><u>49,823</u></u>	<u><u>8.2</u></u>	<u><u>179,616</u></u>	<u><u>20.1</u></u>	<u><u>(3,965)</u></u>	<u><u>(4.5)</u></u>	<u><u>(24,202)</u></u>	<u><u>(193.3)</u></u>

附註：

(1) 零部件主要包括燃料電池汽車的供氫系統、燃料電池發動機配件、儲能系統等以及燃料電池系統的直流升壓轉換器、氫循環系統等。

(2) 其他主要包括提供售後服務。

概 要

我們銷售氫燃料電池系統及零部件的毛利由2021年的人民幣104.0百萬元增加6.6%至2022年的人民幣110.9百萬元，毛利率由20.2%略降至19.3%。2023年，我們銷售氫燃料電池系統及零部件的毛利進一步增加72.6%至人民幣191.4百萬元，毛利率為22.3%。2021年至2023年毛利率持續上升的原因是我們採取有效的成本控制措施，使燃料電池系統及零部件的銷售增長超過相關銷售成本的增長。2022年毛利率略降是由於銷售零部件的收入佔比增加，而零部件的利潤率通常低於燃料電池系統。具體而言，燃料電池系統的毛利率由2021年的21.6%上升至2022年的23.2%，並進一步上升至2023年的27.9%，主要是由於我們增加質量與之前進口的原材料質量相若的優質國產原材料的採購，使用專有關鍵零部件，使我們實現成本優化。零部件的毛利率由10.1%降至8.4%，並進一步降至2023年的5.9%，主要是由於根據客戶需求銷售不同的零部件，而不同零部件的毛利率有所差異。

截至2024年5月31日止五個月，我們錄得銷售氫燃料電池系統及零部件的毛虧損為人民幣17.8百萬元，負毛利率為198.1%，主要是由於我們的業務存在季節性特徵導致該年度前五個月的銷量及收入較低，而同期的職工薪酬、折舊及攤銷等銷售成本並未相應同比例地下降，導致產生毛虧損。

我們的生產

我們分別在江蘇常熟、浙江嘉興和上海建立了三個生產基地。我們的氫燃料電池系統主要在常熟基地（「常熟基地」）生產。常熟基地有兩條生產線，部分已實現自動化生產。我們的燃料電池系統零部件在嘉興基地（「嘉興基地」）或上海基地（「上海基地」）生產。此外，我們可能會在上海基地對新產品進行評估測試，包括但不限於生產前的功能及質量一致性測試、壓力測試、電氣測試及台架測試。

我們建立並實施了一套量身定製的管理系統，覆蓋整個生產流程，確保對設計、採購、製造、檢驗和測試進行有效控制。我們定期檢查和維護生產設施，並對特定的生產設備進行全面檢修。我們根據每台設備的特性，對生產設備實施特定的維護程序，以確保其正常運行。於往績記錄期間，我們概無發生過因機器、設備或其他設施故障而導致重大或長期停產的情況。詳情請參閱本文件「業務－我們的生產」。

概 要

我們的研發

自2015年成立以來，我們不斷加大對氫燃料電池系統及零部件研發、迭代和優化的投入。自2022年以來，我們開始致力於氫能裝備及相關零部件的開發。截至最後實際可行日期，我們已掌握氫燃料電池系統設計、仿真、控制、集成及生產，以及燃料電池電堆、膜電極及雙極板設計及生產方面的核心技術，這些技術的綜合應用使我們的氫燃料電池系統及零部件具備良好性能、長使用壽命、高可靠性、強環境適應性和高經濟性。經中國汽車工程學會和上海市交通工程學會鑑定，我們應用於商用車的氫燃料電池系統技術在系統控制、低溫無損冷啟動和耐久性方面表現出色。

我們的自主研究經驗和量產經驗也使我們積累了寶貴的技術和專業知識，使我們能夠簡化氫燃料電池系統和零部件的開發流程並使之模塊化。我們的其他核心技術包括但不限於高性能自主控制器和高魯棒性的控制系統設計技術；基於大數據平台的氫燃料電池系統迭代優化控制技術；氫燃料電池系統-30°C無輔熱下的無損快速啟動技術；燃料電池水熱平衡管理技術和大功率系統散熱管理技術；耐高溫電堆設計技術；長壽命電堆設計技術；高自動化的電堆生產技術；長壽命、耐高溫、高一致性膜電極設計及批量製造技術；高強度、高性能、長壽命複合石墨雙極板密封結構設計及批量製造技術等。詳情請參閱本文件「業務－研發」。

我們的單一最大股東集團

截至最後實際可行日期，單一最大股東集團可行使本公司約21.96%的表決權。緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使及根據[編纂]前購股權計劃授出的購股權未獲行使），單一最大股東集團將有權行使本公司約[編纂]%的表決權，並將仍為單一最大股東集團。[編纂]後，根據上市規則本公司將無控股股東。有關詳情請參閱本文件「與單一最大股東集團的關係」。

[編纂]前投資

2016年7月至2022年12月，本公司獲得[編纂]前投資者多輪投資，總共籌得人民幣3,938.9百萬元。詳情請參閱本文件「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資主要條款」。

概 要

歷史財務資料概要

下表載列我們截至所示日期的綜合財務資料的財務數據概要，乃摘錄自本文件附錄一會計師報告。下表所載綜合財務數據概要應與本文件所載綜合財務報表（包括相關附註）一併閱讀，以確保其完整性。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則編製。

綜合損益表節選項目

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2021年		2022年		2023年		2023年		2024年	
	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	%
	(未經審核)									
收入	524,109	100.0	604,648	100.0	895,278	100.0	88,068	100.0	12,521	100.0
銷售成本	(462,324)	(88.2)	(554,825)	(91.8)	(715,662)	(79.9)	(92,033)	(104.5)	(36,722)	(293.3)
— 貨品及服務銷售成本	(414,653)	(79.1)	(472,712)	(78.2)	(683,897)	(76.4)	(75,563)	(85.8)	(28,246)	(225.6)
— 存貨減值損失	(47,671)	(9.1)	(82,113)	(13.6)	(31,765)	(3.5)	(16,470)	(18.7)	(8,476)	(67.7)
毛利	61,785	11.8	49,823	8.2	179,616	20.1	(3,965)	(4.5)	(24,201)	(193.3)
其他收入及收益	53,950	10.3	59,792	9.9	59,825	6.7	15,421	17.5	19,532	156.0
銷售及營銷開支	(90,475)	(17.3)	(102,826)	(17.0)	(134,833)	(15.1)	(36,702)	(41.7)	(43,076)	(344.0)
行政開支	(218,227)	(41.6)	(242,695)	(40.1)	(339,670)	(37.9)	(103,914)	(118.0)	(196,575)	(1,570.0)
研發開支	(230,891)	(44.1)	(198,688)	(32.9)	(220,880)	(24.7)	(99,498)	(113.0)	(90,281)	(721.0)
金融資產及財務擔保										
責任減值損失淨額 ..	(144,636)	(27.6)	(15,459)	(2.6)	(63,965)	(7.1)	(18,881)	(21.4)	(41,455)	(331.1)
其他 ⁽¹⁾	(81,808)	(15.7)	(95,420)	(15.8)	(59,861)	(6.7)	(21,715)	(24.6)	(35,340)	(282.2)
除稅前虧損	(650,302)	(124.1)	(545,473)	(90.2)	(579,768)	(64.8)	(269,254)	(305.7)	(411,396)	(3,285.6)
所得稅抵免／(開支) ..	(3,990)	(0.8)	(626)	(0.1)	2,237	0.2	2,551	2.9	1,965	15.7
年／期內虧損	(654,292)	(124.8)	(546,099)	(90.3)	(577,531)	(64.5)	(266,703)	(302.8)	(409,431)	(3,270.0)
以下各項應佔虧損：										
母公司擁有人	(572,802)	(109.3)	(505,966)	(83.7)	(529,472)	(59.1)	(247,137)	(280.6)	(394,115)	(3,147.6)
非控股權益	(81,490)	(15.5)	(40,133)	(6.6)	(48,059)	(5.4)	(19,566)	(22.2)	(15,316)	(122.3)

附註：

- (1) 其他包括按公允價值計入損益的金融資產公允價值收益或虧損、衍生金融工具公允價值虧損、財務費用、應佔聯營公司及一家合營企業虧損以及其他開支。

概 要

非國際財務報告準則計量

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦採用經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）作為額外非國際財務報告準則計量，其並非國際財務報告準則規定且並非按其呈列。

我們認為，該非國際財務報告準則計量與相應的國際財務報告準則計量一併列示時，通過消除若干項目的潛在影響，為投資者及管理層比較不同年度及期間的經營表現提供了有用資料。然而，我們呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似名稱的計量指標作比較。使用該非國際財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，而閣下不應視其為獨立於或可代替我們根據國際財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將「經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）」定義為經加回以股份為基礎的付款及[編纂]而調整的年／期內虧損。以股份為基礎的付款屬非現金性質，指我們通過員工激勵計劃向僱員授出的股份獎勵。詳情請參閱本文件附錄一會計師報告附註34。下表呈列於所示年度／期間我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）的對賬：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
	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
				(未經審核)	
年／期內虧損	<u>(654,292)</u>	<u>(546,099)</u>	<u>(577,531)</u>	<u>(266,703)</u>	<u>(409,431)</u>
調整：					
以股份為基礎的付款開支.....	31,326	27,094	87,066	19,123	117,484
[編纂].....	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>	<u>[編纂]</u>
經調整淨虧損					
（非國際財務報告準則計量）....	<u>(622,966)</u>	<u>(519,005)</u>	<u>(471,381)</u>	<u>(247,580)</u>	<u>(282,944)</u>

詳情請參閱本節「我們的經營業績」及本文件「財務資料－綜合損益表節選部分說明」。

概 要

我們的盈利能力受到與中國氫燃料電池行業和氫燃料電池汽車行業處於早期階段相關的各種因素的影響，其中包括下游應用相對有限、生產成本相對高企以及上述行業上下游發展有限。我們於2021年、2022年、2023年及截至2024年5月31日止五個月產生淨虧損分別為人民幣654.3百萬元、人民幣546.1百萬元、人民幣577.5百萬元及人民幣409.4百萬元。淨虧損主要是由於(i)於往績記錄期間，我們的業務規模持續擴大，導致開支及原材料成本增加；(ii)確認貿易應收款項重大減值損失；及(iii)燃料電池系統向高功率方向的快速迭代及市場價格下跌共同導致的重大存貨減值損失，尤其是2022年。考慮到行業發展處於早期階段以及我們持續加大研發開支、生產成本等支出，以獲取市場份額，提高產品競爭力，我們預計2024年將錄得淨虧損。

我們的淨虧損由2021年的人民幣654.3百萬元減少16.5%至2022年的人民幣546.1百萬元，主要是由於(i)我們對應收遭遇財務困難的第三方客戶的貿易應收款項計提全額撥備，2021年貿易應收款項的虧損撥備淨額較高，導致金融資產減值損失及財務擔保責任減值損失淨額減少；(ii)研發開支減少，原因為對自研的膜電極進行測試及驗證，並完成額定功率為120kW至130kW的燃料電池系統及配套電堆的開發，導致2021年產生的原材料成本較高；及(iii)收入增長超過銷售成本、銷售及營銷開支以及行政開支的增長，反映了我們在管控成本及提高經營槓桿方面的努力。我們的淨虧損由2022年的人民幣546.1百萬元略增5.8%至2023年的人民幣577.5百萬元，主要是由於(i)職工薪酬增加，尤其是我們於2023年4月根據員工激勵計劃授出購股權產生的以股份為基礎的付款的增加；及(ii)隨著收入增長及結算時間延長，貿易應收款項增加，導致貿易應收款項減值損失增加。我們的淨虧損亦由截至2023年5月31日止五個月的人民幣266.7百萬元增加至截至2024年5月31日止五個月的人民幣409.4百萬元，主要是由於(i)我們於2024年1月根據員工激勵計劃授出購股權令以股份為基礎的付款增加人民幣98.4百萬元；及(ii)季節性及客戶對燃料電池系統及零部件的應用需求（與客戶車輛生產計劃有關）出現波動，導致我們於2024年前五個月的收入相對較低，而職工薪酬、租金等成本及開支並未相應同比例地下降，進而導致該期間產生毛虧損。

概 要

延期結算貿易應收款項主要是由於根據現行政府政策，銷售車輛與汽車製造商（即我們的客戶）收到補貼之間通常存在相對較長的時間差。我們的主要客戶主要是汽車製造商，包括上市公司及其子公司、國有企業及知名公司。根據弗若斯特沙利文的資料，中國的燃料電池汽車行業仍處於早期發展階段，很大程度上受政府補貼政策所影響。氫燃料電池汽車製造商通常向客戶銷售汽車，並於銷售時通過扣除適用補貼來調整價格，並期望在之後獲得政府補貼。然而，從政府收到有關補貼的過程通常需要相當長的時間，往往超過兩年。此外，再加上由於行業仍處於早期發展階段，氫燃料電池商用車製造商擁有強大的議價能力，最終導致我們的貿易應收款項結算時間延長。

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年5月31日，我們的貿易應收款項及應收票據以及合約資產減值損失撥備分別為人民幣373.4百萬元、人民幣400.1百萬元、人民幣461.1百萬元及人民幣503.0百萬元，主要是由於(i)如上文所述，我們就若干客戶延期結算計提撥備並相應增加相關預期虧損率；(ii)貿易應收款項的賬面總值隨著收入增長而增加；及(iii)對應收遭遇財務困難的若干客戶的貿易應收款項計提減值撥備，包括2021年就應收一名於往績記錄期間前採購我們產品的上海客戶的貿易應收款項計提的全額撥備人民幣118.1百萬元。

我們的金融資產及財務擔保責任減值損失淨額由2021年的人民幣144.6百萬元大幅減至2022年的人民幣15.5百萬元，主要是由於如上文所述，我們於2021年就應收一名遇到財務困難的上海客戶的貿易應收款項計提全額撥備以結算付款，導致貿易應收款項的損失撥備淨額增加。我們的金融資產及財務擔保責任減值損失淨額由2022年的人民幣15.5百萬元大幅增至2023年的人民幣64.0百萬元，主要反映貿易應收款項的減值損失撥備增加，主要是由於貿易應收款項的賬面總值因收入增長及上述延期結算而增加。此外，截至2024年5月31日止五個月，我們的金融資產及財務擔保責任減值損失淨額為人民幣41.5百萬元。

有關貿易應收款項的進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表若干節選項目的討論－貿易應收款項及應收票據以及合約資產」。

概 要

綜合財務狀況表節選項目

	截至12月31日			截至5月31日
	2021年	2022年	2023年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動資產總值	1,560,532	3,172,217	2,784,791	2,609,424
流動負債總額	1,373,662	1,028,067	1,317,259	1,690,202
流動資產淨值	186,870	2,144,150	1,467,532	919,222
非流動資產總值	933,711	968,917	1,251,784	1,175,152
總資產減流動負債	1,120,581	3,113,067	2,719,316	2,094,374
非流動負債總額	584,126	873,935	968,852	633,187
淨資產	536,455	2,239,132	1,750,464	1,461,187
母公司擁有人應佔權益	566,024	2,271,548	1,824,400	1,541,345
非控股權益	(29,569)	(32,416)	(73,936)	(80,158)

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年5月31日，我們錄得流動資產淨值分別為人民幣186.9百萬元、人民幣2,144.2百萬元、人民幣1,467.5百萬元及人民幣919.2百萬元。2022年流動資產淨值大幅增加主要是由於(i)我們於2022年收到股東注資令現金及現金等價物大幅增加；(ii)我們購買商業銀行發行的結構性存款令按公允價值計入損益的金融資產增加；及(iii)貿易應收款項及應收票據隨我們的銷售收入增長而增加。2023年流動資產淨值減少主要是由於(i)現金及現金等價物減少；(ii)若干結構性存款投資到期令按公允價值計入損益的金融資產減少。截至2024年5月31日流動資產淨值減少主要是由於(i)現金及現金等價物減少；(ii)預付款項、其他應收款項及其他資產減少；及(iii)計息銀行及其他借款增加。

截至2021年、2022年及2023年12月31日以及2024年5月31日，我們錄得淨資產分別為人民幣536.5百萬元、人民幣2,239.1百萬元、人民幣1,750.5百萬元及人民幣1,461.2百萬元。2022年淨資產增加主要是由於股東注資人民幣2,182.8百萬元，部分被2022年年內虧損人民幣546.1百萬元所抵銷。2023年淨資產減少主要是由於年內虧損人民幣577.5百萬元，部分被2023年以股份為基礎的付款人民幣87.1百萬元所抵銷。截至2024年5月31日淨資產減少主要是由於期內虧損人民幣409.4百萬元，部分被2024年前五個月以股份為基礎的付款人民幣117.5百萬元所抵銷。

詳情請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表若干節選項目的討論」。

概 要

綜合現金流量表概要

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
營運資金變動前的經營現金流量.....	(285,804)	(243,384)	(232,644)	(154,104)	(167,382)
營運資金變動.....	(486,887)	(490,968)	(498,312)	(284,790)	20,863
已收利息及已付所得稅.....	4,480	6,291	12,551	4,751	2,465
經營活動所用現金流量淨額.....	(768,211)	(728,061)	(718,405)	(434,143)	(144,054)
投資活動所得／(所用)現金流量淨額...	(185,465)	(560,340)	116,804	79,724	(75,302)
融資活動所得現金流量淨額.....	368,354	2,088,391	181,412	132,552	(5,523)
現金及現金等價物(減少)／增加淨額...	(585,322)	799,990	(420,189)	(221,867)	(224,879)
年初現金及現金等價物.....	862,206	276,220	1,079,456	1,079,456	664,510
匯率變動影響淨額.....	(664)	3,246	5,243	980	(3,921)
年末現金及現金等價物.....	276,220	1,079,456	664,510	858,569	435,710

我們於2021年、2022年、2023年及截至2024年5月31日止五個月錄得經營現金淨流出，主要是由於(i)為支持我們的業務發展而產生重大經營開支所致。相關開支包括購買生產所需的原材料、提高研發能力的研發開支、銷售及營銷開支以及支持產品開發和推廣的行政開支等多個方面；及(ii)延期結算貿易應收款項。中國的燃料電池汽車行業仍處於早期發展階段，受政府補貼政策的影響。商用車製造商通常在銷售時從

概 要

其價格中扣除適用的補貼，但收到政府相關補貼通常需要很長時間。加上汽車製造商在業內的議價能力相對較強，導致貿易應收款項結算時間延長。詳情請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表若干節選項目的討論－貿易應收款項及應收票據以及合約資產」。

詳情請參閱本文件「財務資料－流動資金及資本資源」。

主要財務比率

	截至12月31日或截至該日止年度			截至5月31日或 截至該日止五個月
	2021年	2022年	2023年	2024年
毛利率 ⁽¹⁾	11.8%	8.2%	20.1%	(193.3)%
流動比率 ⁽²⁾	1.1	3.1	2.1	1.5
速動比率 ⁽³⁾	0.9	2.8	1.9	1.3
資產負債比率 ⁽⁴⁾	2.1	0.5	0.7	0.9

附註：

- (1) 按期內毛利除以收入乘以100%計算。
- (2) 按期末流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (3) 按期末流動資產總值減去存貨除以流動負債總額計算。
- (4) 按期末計息銀行及其他借款及租賃負債總額除以權益總額再乘以100%計算。

詳情請參閱本文件「財務資料－主要財務比率」。

業務可持續性

我們於2015年成立。自成立以來，我們已實現增長。於往績記錄期間，我們的總收入於2021年、2022年、2023年及截至2024年5月31日止五個月分別為人民幣524.1百萬元、人民幣604.6百萬元、人民幣895.3百萬元及人民幣12.5百萬元。

儘管我們的業務持續增長，但我們尚未實現盈利。我們於往績記錄期間產生淨虧損。於2021年、2022年、2023年及截至2024年5月31日止五個月，我們分別錄得淨虧損人民幣654.3百萬元、人民幣546.1百萬元、人民幣577.5百萬元及人民幣409.4百萬元。

概 要

元。我們的淨虧損狀況乃主要由於我們努力擴大產品線並開拓上下游網絡及合作，以使我們的商業模式實現「電－氫－電」的協同應用，因此產生大量研發開支、銷售及營銷開支以及各種其他經營開支。

鑒於氫能市場仍處於早期發展階段，並正逐步由政策導向向市場導向轉型，為在這一新的快速發展的市場取得長期成功鋪平道路，我們相信重點開展研發和擴大產能相較於尋求即時的財務回報或利潤更為重要，從而待氫能市場發展成熟時為未來增長打下堅實基礎。從中期來看，我們旨在通過以下方式維持業務的可持續性及實現盈利：(i)業務擴張及收入增長；(ii)管控成本及提高經營槓桿；及(iii)改善現金流量及提升籌資能力。隨著盈利增加，我們預計現金流量亦將同步改善。

業務擴張及收入增長

氫能產業利好政策

在政府的大力支持下，我們在中國快速發展的氫能市場開展業務。中國政府已公佈多項發展氫能產業的利好政策。中國許多地方政府亦提出了支持氫能產業及燃料電池系統發展的具體計劃和目標，例如《河北省氫能產業發展「十四五」規劃》及《上海市加快新能源汽車產業發展實施計劃（2021-2025年）》。

業務發展

未來，我們計劃通過以下方面進一步拓展業務發展：

- **拓展應用場景：**除商用車外，我們還將拓展在特種車、乘用車等車輛應用；及在鐵路、船舶、飛機、發電等非車輛場景應用的佈局。為實現此目標，我們將繼續專注產品迭代。我們還計劃與該等領域的利益相關者開展試點項目，以展示氫燃料電池系統的實用性及裨益。

概 要

- **擴大地域佈局：**我們計劃擴展至新的非示範城市，該等城市（如青島、寧波、重慶、武漢、濟源、臨汾、濟南及呼和浩特）的氫燃料電池較其他能源更具優勢。該等目標市場與我們已建立良好往績記錄的其他非示範城市有相似之處，均具有氫能應用推廣的獨特地理、工業及／或市場特徵，包括但不限於氫氣供應充足，具價格競爭力；工業材料豐富，對重載物流有需求；及地方政策支持，鼓勵採用燃料電池汽車以減少公共交通碳排放。
- **加快全球拓展：**我們將繼續提供優質工程開發服務，加強國際合作，提高在海外市場的競爭力和聲譽。此外，我們將參加國際展覽會，如日本東京的國際氫能及燃料電池展(FC Expo)，該展會吸引了世界各地的行業專業人士和潛在客戶。通過展示我們的燃料電池系統、解決方案和技術，我們可以大大提高我們在全球市場的曝光率和品牌知名度，以及與全球燃料電池行業的主要利益相關者建立聯繫。
- **進一步發展氫能裝備：**到2027年，我們計劃推出：(i)標準化工業PEM製氫系統，該系統能夠通過遠程控制長期製氫，便於量產及規模化管理；(ii)製加氫一體化解決方案，實現一站式製氫、儲氫及加氫；(iii)製加氫輕便裝置，主要是為滿足非道路車輛的加氫需求而開發的一種標準化解決方案。
- **加大營銷力度：**我們計劃參加或舉辦更多的行業論壇和各種活動，以增強現有客戶的黏性，獲取新客戶。我們計劃提供具吸引力的績效薪酬計劃，以激勵營銷團隊努力工作，實現我們的營銷目標。此外，我們計劃通過(i)協助商用車製造商研發及測試燃料電池汽車樣車；及(ii)利用當地對氫燃料電池產業的各項扶持政策，進入各個市場，拓展銷售渠道，積極推廣我們產品的應用。

概 要

成本管理及提高經營槓桿。

我們計劃採取以下成本管理措施：

- **自主研發：**在過去八年中，我們在氫燃料電池系統領域取得了重大突破，通過自主研發關鍵零部件降低了價格。展望未來，我們將利用技術進步及優化生產流程，提高自主生產的零部件的產量、優化週期時間及提升勞動效率。
- **供應管理：**我們計劃提高國產原材料的使用率，與能夠以具競爭力的價格提供優質產品的供應商合作。在供應商技術進步、行業發展帶來的產能擴大等因素的推動下，我們亦預計從國內供應商採購的成本將進一步降低。此外，我們打算通過與國內供應商合作，優化生產計劃及更加高效地管理庫存。
- **產品迭代和升級：**我們通過每年進行產品迭代和升級降低成本，我們將繼續通過持續的產品改進進一步降低成本。迭代和升級包括採用各種方式，包括但不限於應用新技術提高性能、精簡系統架構及改進工藝流程。
- **優化生產工藝及成本：**我們計劃優化生產工藝、升級設施及設備，並提高自動化生產利用率，以提高生產效率。

此外，隨著我們努力提高研發及銷售工作效率，及優化我們的組織架構，我們預計未來經營開支不會大幅增長。此外，隨著我們的銷售不斷增長及業務不斷擴張，我們預計將受益於更大的規模經濟。

改善現金流及提高籌資能力

- **增加收入及提高經營槓桿：**通過採取(i)提高產品性能及擴大產品應用，以增加收入；及(ii)管控銷售成本及提高經營槓桿等措施，我們預計將改善經營現金淨額狀況。

概 要

- **加強收款力度：**我們將定期催討逾期貿易應收款項，並就未收回款項與客戶保持密切溝通。隨著產品持續改良和品牌知名度提高，我們計劃與客戶協商更優惠的信用條款，例如縮短信用期，及要求客戶於發貨前支付一定比例的預付款項。
- **審慎評估信用：**我們對新客戶及現有客戶持續進行信用評估。於訂立任何銷售合約前，我們評估潛在客戶的信用質素及相關風險，包括其業務經營及過往財務表現。我們收集新客戶背景資料及建立客戶檔案，評估其信用風險，這是我們與客戶交易流程的一部分。
- **加強供應管理：**我們預期向供應商的採購將進一步增加，我們計劃與供應商磋商更有利的條款（比如延長付款期及磋商靈活的付款方式）。
- **縮短貿易應收款項周轉天數與貿易應付款項周轉天數的差距：**於2021年、2022年及2023年，我們的貿易應收款項周轉天數分別為909天、1,029天及866天，而於相同年度貿易應付款項及應付票據周轉天數大幅縮短至501天、435天及325天。我們將實施現金流及流動資金管理措施，管理貿易應收款項周轉天數與貿易應付款項及應付票據周轉天數不匹配造成的風險。我們將優先考慮付款週期較短、客戶財務實力較為雄厚的項目，並與客戶保持持續溝通，以促進及時付款。此外，我們亦尋求從當地供應商採購優質原材料，相較於海外供應商而言交付時間縮短及付款期限延長，以求因此獲益。我們亦探索供應鏈融資方案（如保理）以改善我們的現金流。
- **有效的庫存管理：**我們將優化庫存控制，以改善生產計劃及庫存周轉天數。我們相信，維持適當的庫存水平將有助於我們更好地規劃原材料採購和及時交付產品，而不會增加營運資金壓力。
- **可用財務資源：**我們已經獲得，並相信我們可以繼續從銀行獲得授信額度，以於需要時使用。如有必要，我們可能會通過股權及債務融資進一步籌集資金。

詳情請參閱本文件「業務－業務可持續性」。

概 要

我們的客戶及供應商

於往績記錄期間，我們的客戶主要包括位於中國的商用車製造商。於往績記錄期間各年度／期間，我們來自五大客戶的收入分別為人民幣393.0百萬元、人民幣433.6百萬元、人民幣620.8百萬元及人民幣7.3百萬元，分別佔相關年度／期間總收入的75.0%、71.7%、69.3%及58.2%。於往績記錄期間各年度／期間，我們來自最大客戶的收入分別為人民幣117.4百萬元、人民幣134.2百萬元、人民幣261.8百萬元及人民幣4.9百萬元，分別佔相關年度／期間總收入的22.4%、22.2%、29.2%及38.9%。詳情請參閱本文件「業務－客戶、銷售及定價」。

我們自第三方供應商選購原材料及關鍵零部件。來自我們於往績記錄期間各年度／期間的五大供應商的採購金額分別為人民幣268.4百萬元、人民幣214.5百萬元、人民幣220.5百萬元及人民幣53.0百萬元，分別佔相關年度／期間採購總額的29.5%、27.5%、23.3%及20.3%。來自我們於往績記錄期間各年度／期間的最大供應商的採購金額分別為人民幣82.5百萬元、人民幣52.4百萬元、人民幣65.3百萬元及人民幣29.4百萬元，分別佔相關年度／期間採購總額的9.1%、6.7%、6.9%及11.2%。於往績記錄期間，我們並無遭遇任何導致生產中斷的原材料短缺。詳情請參閱本文件「業務－我們的供應商」。

於往績記錄期間，北京氫璞創能科技有限公司（「北京氫璞創能」）為我們的主要供應商，同時亦為我們的主要客戶。北京氫璞創能是一家從事燃料電池電堆、石墨板、水冷燃料電池研發和生產，以及甲醇製氫技術研發的中國公司。我們主要自北京氫璞創能及其子公司採購燃料電池電堆。於往績記錄期間，我們向北京氫璞創能提供的產品主要是搭載自北京氫璞創能採購的燃料電池電堆的氫燃料電池系統。此項合作得益於我們強大的研發能力，使我們能夠將北京氫璞創能的氫燃料電池電堆無縫集成到氫燃料電池系統中，實現性能優化。根據弗若斯特沙利文的資料，有關交易大體符合行業慣例。董事確認，我們與該名重疊客戶及供應商的交易乃根據正常商業條款按公平基準於日常業務過程中進行。詳情請參閱本文件「業務－重疊客戶及供應商」。

概 要

競爭格局

氫能被視為是一種最清潔、最高效的可再生能源。作為一種能源介質，氫能具有在能量轉換過程中零排放、效率高、能量密度高、可大規模儲存等優點，因此在能源領域得到越來越多的關注和應用。同時，氫能是一種製取方便、應用廣泛的優質能源。發展氫能對保障國家能源安全、優化能源結構、推動清潔能源轉型以及實現中國未來「2030年前實現碳達峰，2060年前實現碳中和」目標具有重要意義。

為充分發揮氫能的優勢，發展氫能產業，世界各國紛紛出台利好政策和法規以規範和支持氫能產業的發展。

根據弗若斯特沙利文的資料，除部分燃料電池製造商外，中國氫能價值鏈中主營業務與氫能產業有關的大部分市場參與者仍處於虧損狀態。按2023年氫燃料電池系統的銷售輸出功率計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第一，市場份額為23.8%。按2023年重卡搭載的氫燃料電池系統的總銷售輸出功率計，我們位居中國氫燃料電池系統市場第一，市場份額達到42.4%。詳情請參閱本文件「行業概覽」。隨著新的市場參與者進入中國氫燃料電池系統市場，預計競爭將愈加激烈。

COVID-19的影響

自2020年年初以來，COVID-19疫情對全球經濟造成重大不利影響。為應對疫情，全球各國政府於COVID-19爆發期間實施了多項防疫措施。

由於COVID-19疫情及我們經營所在地實施的防疫措施，部分僱員的出行受到影響，若干僱員不得不遠程辦公。然而，由於我們實施各種預防措施並靈活調整僱員的工作安排，故疫情對我們的整體生產及研發過程的影響有限。於COVID-19疫情期間，部分研發項目的進度遭到延遲，延遲時間一般不超過四週。儘管如此，在研發員工恢復正常研發工作後不久，我們很快便趕上進度。

概 要

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未因COVID-19疫情而暫時關閉或關停辦公室或生產設施。於COVID-19爆發期間，部分原材料供應商的生產活動及部分地區的物流受到不同程度的影響，進而導致延遲或未能向我們交付訂購的原材料。然而，延遲或未能向我們交付原材料並未對我們的經營或生產活動產生重大影響，因為我們積極與供應商溝通並根據生產計劃提前採購關鍵原材料，因此，當發生上述延遲或未能交付原材料的情況時，我們的存貨足以支持正常生產活動，履行客戶訂單。此外，由於中國燃料電池行業通常集中在一年中的第三及第四季度交付產品，故COVID-19對我們的產品交付影響有限。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的生產活動並未遭遇任何重大中斷，產品交付亦未受到重大影響。

因此，董事認為，COVID-19爆發並未對本集團的業務、財務狀況或經營業績產生任何重大不利影響。然而，概不保證我們的經營或生產活動日後不會因COVID-19疫情及相關限制措施而受到影響。請參閱本文件「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到自然災害、傳染病、大流行病及COVID-19疫情等爆發的不利影響」。

近期發展

自往績記錄期間結束以來，我們的業務持續增長。於2024年6月1日至2024年9月30日期間，我們的收入較2023年同期增加，原因為銷售零部件、提供氫燃料電池工程開發服務及其他產生的收入增加。

具體而言，零部件銷售收入增加乃主要由於供氫系統及儲能系統的客戶需求增加。於2024年6月1日至2024年9月30日期間，供氫系統及儲能系統的銷量分別為412台及100台，較2023年同期的64台及零台增加。但有關增加部分被氫燃料電池系統銷售收入下降所抵銷，氫燃料電池系統銷量由2023年6月1日至2023年9月30日期間的248台減少至2024年同期的91台，主要是由於訂單交付時間波動所致。我們的主要客戶燃料電池汽車製造商一般在評估其生產和銷售計劃後向我們下單，而其計劃受相關政府獎勵項目的發佈時間等各種因素影響。因此，我們燃料電池系統的大批量訂單及交付通常集中在一年中的下半年，尤其是第四季度。詳情請參閱本文件「業務－季節性」。

概 要

於2024年6月，香港政府公佈《香港氢能發展策略》，推出我們與宇通聯合開發的氢能洗街車，該車型將於不久的將來投入運營。於2024年6月，香港職業訓練局與我們簽訂諒解備忘錄，探索氢能領域的合作機會。

於2024年7月4日，新疆維吾爾自治區首條氢能公交示範線在哈密市伊吾縣正式開通運營。宇通與我們聯合研發的7輛氢燃料電池公交車在新疆維吾爾自治區哈密市伊吾縣交付運營，成功實現淖毛湖鎮－淖毛湖鎮工業園區－白石湖礦區全線直達通行。

於2024年8月，湖北楚天智能交通股份有限公司、氢積電能源技術(上海)有限公司與我們在武漢簽署三方「高速離網超充站運營」項目戰略框架協議。根據戰略框架協議，三方將利用各自在運營和技術方面的優勢，建立長期深入的戰略合作關係。三方將共同在湖北高速公路沿線鋪設氢能超充設備，為電動汽車提供超充服務。

我們預期截至2024年12月31日止年度將錄得淨虧損增加，主要是由於2024年根據員工激勵計劃授出購股權令以股份為基礎的付款大幅增加，該等款項將主要確認為行政開支、研發開支、銷售及營銷開支。

無重大不利變動

董事確認，直至本文件日期，自2024年5月31日(即我們的最近期經審閱財務報表日期)以來，我們的財務、經營或前景均無發生重大不利變動，且自2024年5月31日以來，亦無發生任何將會對本文件附錄一會計師報告所載資料產生重大影響的事件。

股息

本公司於往績記錄期間並無派付或宣派股息。我們目前並無任何具體的股息政策，亦無任何預先釐定的股息支付率。未來任何股息的宣派及派付將由董事會釐定，並須遵守公司章程及《中國公司法》，且將取決於多項因素，包括我們的財務表現及業務經營、資本需求、合約限制等。本公司僅可從合法可供分派的利潤及儲備中宣派或派付股息。經我們的中國法律顧問確認，根據中國法律，我們未來取得的任何淨利潤必須首先用於彌補過往累計虧損，其後我們須將淨利潤的至少10%分配至法定公積

概 要

金，直至法定公積金累計金額達到我們註冊資本的50%以上。因此，我們僅可在滿足以下條件後宣派股息：(i)已彌補過往財政年度的所有累計虧損；及(ii)我們已按上文所述分配足夠的淨利潤至法定公積金。基於上文，及慮及我們截至2024年5月31日所產生的累計虧損，我們無法在彌補該等累計虧損之前派付任何股息。

[編纂]統計數據

	按[編纂] [編纂]港元計算	按[編纂] [編纂]港元計算
股份[編纂]	[編纂]港元	[編纂]港元
未經審核[編纂]經調整每股有形資產淨值.	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) 本表中的所有統計數字乃假設[編纂]未獲行使。
- (2) [編纂]乃根據[編纂]完成後合共[編纂]股已發行股份計算。倘[編纂]獲悉數行使，據此將予[編纂]的額外[編纂]為[編纂]股H股及[編纂]的[編纂]總數為[編纂]股H股。假設[編纂]獲悉數行使，本公司於[編纂]完成後擁有[編纂]股已發行股份。假設[編纂]獲悉數行使，預計我們的股份[編纂]將介於[編纂]港元（基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元）至[編纂]港元（基於[編纂]每股[編纂][編纂]港元）之間。
- (3) 未經審核[編纂]經調整每股有形資產淨值乃經作出本文件「財務資料－未經審核[編纂]經調整有形資產淨值報表」所述調整後計算。未經審核[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值乃基於[編纂]完成後合共[編纂]股已發行股份（指將由內資股轉換的H股、已發行內資股及根據[編纂]將予[編纂]的[編纂]股H股的總數）計算且不計及因[編纂]獲行使而可能[編纂]的任何股份。

[編纂]用途

我們估計，經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]、費用及估計開支後，並假設[編纂]未獲行使及[編纂]為每股股份[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]的中位數），我們將收到[編纂][編纂]淨額約[編纂]港元。若[編纂]定為每股股份[編纂]港元（即指示

概 要

性[編纂]的上限)，[編纂][編纂]淨額將增加約[編纂]港元。若[編纂]定為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]的下限），[編纂][編纂]淨額將減少約[編纂]港元。假設[編纂]為指示性[編纂]的中位數，我們目前計劃將[編纂]淨額用途用於以下用途：

- [72.3]%或約[編纂]港元將用於為我們的氫燃料電池系統的研發活動及擴產提供資金；
- [15.9]%或約[編纂]港元將用於為我們的氫能裝備的研發活動及擴產以及製氫行業的股權投資提供資金；
- [7.9]%或約[編纂]港元將用於我們的海外市場業務拓展；及
- [3.9]%或約[編纂]港元將用於我們的營運資金及一般公司用途。

[編纂]

按指示性[編纂]的中位數計算且假設[編纂]未獲行使，估計我們將承擔的[編纂]約為人民幣[編纂]元並預計將佔[編纂][編纂]總額的約[編纂]%，由下列各項組成：(i) [編纂]開支（包括[編纂]及其他開支）人民幣[編纂]元；及(ii)非[編纂]開支人民幣[編纂]元，包括(a)法律顧問及申報會計師的費用及開支人民幣[編纂]元；及(b)其他費用及開支人民幣[編纂]元。

於往績記錄期間，我們產生人民幣[編纂]元的[編纂]，其中人民幣[編纂]元已從我們截至2023年12月31日止年度的綜合收益表扣除，而[編纂]股份直接產生的[編纂]人民幣[編纂]元已於截至2023年12月31日的綜合財務狀況表確認，並預期將於[編纂]完成後入賬列作自權益扣除。我們預期將產生額外[編纂]人民幣[編纂]元（假設[編纂]未獲行使及按指示性[編纂]的中位數計算），其中約人民幣[編纂]元預計將於綜合損益表扣除及約人民幣[編纂]元預計將於[編纂]後確認為自權益扣減。上述[編纂]為最後實際可行估計，僅供參考，實際金額可能與該估計有所差異。

概 要

有關境外上市及中國證監會備案狀態的監管發展

於2023年2月17日，中國證監會發佈《境外上市試行辦法》以及有關中國境內企業境外發行證券和上市備案管理的5項指引（統稱為「《備案新規》」），自2023年3月31日起施行。《備案新規》規定，其中包括：中國境內企業直接或間接境外上市及公開發行證券，應當在境外提交發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。[編纂]，我們已於2024年3月5日（即提交[編纂]文件後3個工作日內）提交備案文件，而中國證監會已於2024年3月14日確認收到呈交文件。中國證監會於2024年10月18日發出有關我們完成H股於[編纂][編纂]及[編纂]的中國備案手續的通知。

[編纂]

[編纂]