

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故此並無載有可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下在決定[編纂][編纂]前應閱讀整份文件，包括我們的財務報表及隨附附註。任何[編纂]均涉及風險。部分有關[編纂][編纂]的特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前應完整細閱該節。

概覽

關於我們

我們是中國的鋰離子電池製造商，以市場需求和技術驅動開發多元電池產品組合。我們主要專注於動力電池產品及儲能電池產品的研發、生產及銷售。我們提供電芯、模組、電池包、電池簇、電池管理系統的一體化方案，致力於拓展電化學產品的大規模應用。

我們是擁有汽車零部件經驗的公司。得益於核心管理層於汽車零部件行業的經驗，具有對汽車行業的洞見，我們圍繞主機廠客戶對產品安全、品質、性能和成本的綜合需求，開發多元電動汽車電池產品矩陣，從而在電池行業的多個場景拓展與快速的技術迭代中處於有利地位。於往績記錄期間，我們主要專注於銷售用於電動汽車的電池產品。作為電動汽車電池市場裝機量十大參與者之一，我們所處的中國動力電池行業競爭激烈且集中，於2024年十大製造商佔總裝機量的95.3%。根據中國汽車動力電池產業創新聯盟的資料，按2024年的裝機容量計，我們於中國動力電池製造商中佔有1.8%的市場份額。

業務模式

我們從經過篩選的可靠供應商採購原材料，以確保原材料供應的質量和穩定性。我們還與生產設備供應商廣泛合作，定制我們的生產設備，有助於我們實現靈活的製造系統，在該系統下，我們的產線可根據客戶訂單需求以及時、低成本、高效的方式重新配置，生產不同技術路線的電池產品。我們能理解和滿足客戶需求，並憑藉在汽車零部件行業的經驗和洞察力，與全球主機廠及其他客戶建立關係。我們採用以客戶為導向的方法，積極主動地與客戶密切合作，預測客戶需求。

概 要

產品、研發及技術

電動汽車主要包括純電動汽車（「**BEV**」）、插電式混合動力汽車（「**PHEV**」）、增程式電動汽車（「**EREV**」）及混合動力汽車（「**HEV**」）。

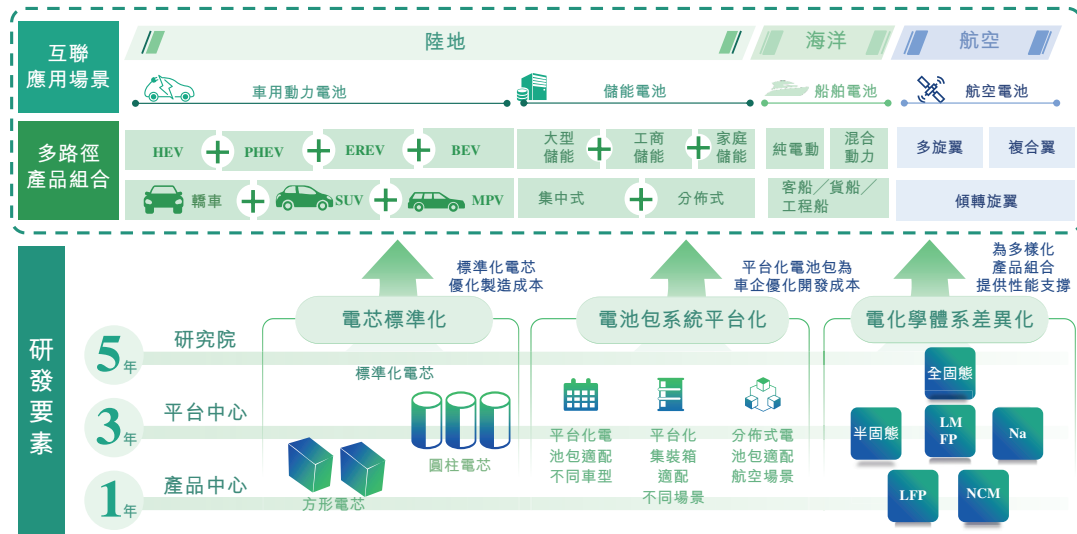
不同車型通常根據其性能需求使用特定的電池化學成分。**BEV**電池過去通常採用鎳鈷錳酸鋰（「**NCM**」）材料。近年來，磷酸鐵鋰（「**LFP**」）材料因其安全性能和成本效益而在**BEV**中越來越受歡迎。**BEV**電池通常需要高能量密度和容量才能滿足長行駛里程。**PHEV**通常採用**NCM**或**LFP**電池。與**BEV**電池相比，**PHEV**對電池容量的要求通常較低，而對電池循環壽命和功率以及能量密度與成本間平衡的要求較高。**HEV**過去多採用鎳氫（「**NiMH**」）電池；隨著技術的發展，鋰離子相關材料在**HEV**電池中也越來越受歡迎。該等選擇反映了不同類型的電動汽車對能量密度、安全性及成本的不同要求。下表為主要電池類型（**NCM**、**LFP**、**NiMH**）的對比表，涵蓋能量密度、成本、壽命、安全性及用途示例：

電池類型	能量密度	成本	壽命	安全性	電動汽車類型
NCM （鎳鈷錳酸鋰）...	高(150 – 320Wh/kg)	中至高	中 (800-4,000 次循環)	中 (易發生熱失控，需要先進的電池管理系統)	BEV 及 PHEV
LFP （磷酸鐵鋰）.....	中(90 – 200Wh/kg)	低	高 (2,000-10,000 次循環)	高 (穩定，不易過熱或熱失控)	BEV 及 PHEV
NiMH （鎳氫）.....	低至中(40-120Wh/kg)	中	中 (500-1,000次循環，隨著時間的推移容量保持率降低)	高 (比 NCM 更安全，在大多數條件下穩定)	HEV

有關不同電動汽車動力電池的比較，請參閱「行業概覽－電動汽車動力電池市場概覽」。

概 要

下圖展示我們的產品及技術。



我們於2016年開始生產及銷售電池產品，並於2022年7月開始經營磷酸鐵鋰電池業務。我們的車用動力電池可覆蓋BEV、PHEV、EREV及HEV等多動力類型汽車電池，兼顧轎車、SUV、MPV等多用途汽車的需求。我們的儲能系統和船舶動力電池產品主要為磷酸鐵鋰電池產品，我們的航空電池產品主要為高鎳半固態鋰離子電池產品。

我們以市場需求驅動開發電池技術和產品。我們綜合分析市場信息、技術發展趨勢及客戶反饋，形成對研發方向的前瞻性判斷。其次，我們組建涵蓋技術研發、生產製造、質量控制、財務、銷售等多方面的跨部門團隊推進具體產品的開發落地。

我們採用標準化電芯、打造平台化電池包系統並通過差異化電化學體系實現性能差異化，具備高通用性的電池產品可適配不同車型、不同用途汽車，從而在減少主機廠開發成本的同時降低我們的研發及製造成本。我們全面佈局多個電化學體系的開發，適配多元產品的差異化性能和成本需要。目前我們已開發多款三元、磷酸鐵鋰電池產品，在中期來看，不斷優化磷酸鐵鋰、鈉離子電池、半固態產品技術，在長期還積極佈局全固態電池技術。全面佈局的技術能力可靈活適配不同產品的差異化需求。

概 要

截至2024年12月31日，我們的研發團隊由1,060名全職僱員組成，其中約28%擁有碩士及以上學歷。截至同日，我們提交3,613項專利申請及已獲授2,225項專利（其中412項為發明專利）。我們也受江蘇省工信廳鈉離子電池產業化項目的資助。

我們的研發能力使我們能夠開發出以下具有獨特產品特點及優勢的電池技術：

- **高能量密度快充磷酸鐵鋰電池**：我們磷酸鐵鋰電池通過材料和電極設計的優化，重量能量密度達約190Wh/kg；通過高壓實密度磷酸鐵鋰材料的開發及導入，體積能量密度達到430Wh/L以上，並且可以兼顧2.2C的快充能力。
- **PHEV及EREV電池**。我們的PHEV及EREV電池具備極高的循環壽命，循環次數最高4,000次，可實現30分鐘快充至80%電量（「**電量**」）。
- **HEV電池**。我們和合營企業新中源豐田開發的HEV電池產品包含鋰電與鎳氫兩種主要技術路線，兼具高功率、長壽命、高安全優勢，峰值放電倍率可以達到80C，工況循環壽命高達27,000次。
- **乾坤電池（BEV電池包）**。我們的乾坤系列BEV電池包能量密度最高可達260Wh/kg，最快可7分鐘快充至70%電量，採用首創的榫卯卡接技術，在行業中率先實現單顆電芯可拆解、易維修。
- **騏龍電池（BEV電池包）**。我們的騏龍系列BEV電池包總電量高達170kWh，截至2024年12月31日是中國乘用車最大電量電池系統，採用雙重半固態技術，電芯能量密度達306Wh/kg，9分鐘內可從10%電量快充至70%電量。
- **航空電池**。我們是中國動力電池行業中第一家獲得AS9100D航空航天質量管理體系認證證書的公司，也是蘇州市首批「低空經濟」領航企業。我們的航空電池產品能量密度超320Wh/kg，15分鐘快充至80%電量，20%低電量狀態下仍可實現12C高倍率放電，產品可實現航空級別安全標準。

概 要

市場排名及機遇

市場地位

根據弗若斯特沙利文報告，在中國：

- 按2024年動力電池裝機量計，我們在磷酸鐵鋰動力電池市場、三元動力電池市場及動力電池總體市場排名第九名。
- 2022年至2023年，按2023年的裝機量同比增速計，我們在動力電池市場裝機量前十的企業中排名第2名，在磷酸鐵鋰動力電池市場裝機量前十的企業中排名第1名。

市場機遇

近年來，全球動力電池市場裝機量穩步增長，預期將由2024年的900.2GWh進一步增至2029年的3,564.5GWh，複合年增長率為31.7%。在中國，動力電池裝機量預期將由2024年的549.9GWh增至2029年的1,961.4GWh，複合年增長率為29.0%。

中國動力電池行業正處於發展拐點，對行業參與者構成獨特機遇和挑戰。

行業拐點

近年來，電池行業已從政策牽引、資本驅動轉向市場需求驅動階段。在2020年之前，動力電池廠商多以新能源汽車獲得補貼為導向，在資本大規模支持下，建設與政府補貼政策相匹配的電化學體系的對應產能。此類產能在2021年之後，無法滿足補貼政策退坡之後對更具安全性和成本競爭力的電化學體系的兼容性以及汽車多路徑發展（PHEV/EREV的快速增長）的需求。當前，動力電池行業已進入重要的發展拐點，電池廠商的競爭要點在於對主機廠客戶需求的理解及精準把握。

市場需求的結構性變化

汽車行業始終關注產品安全、品質、性能和成本的綜合性最優，這推動了新能源整車及電池行業的結構性變化，多路徑發展趨勢愈加顯著。與三元電池相比，磷酸鐵鋰電池成本更低、熱穩定性更高、耐過充電能力更強、壽命更長且容量保持率更高。同時，磷酸鐵鋰與三元電池之間的能量密度差距正在不斷縮小，且磷酸鐵鋰電池目前

概 要

能夠滿足大多數電動汽車的續航里程需求。因此，磷酸鐵鋰電池更符合市場對成本效益及安全性的需求，推動近年來其市場份額快速增長。在電池補貼退坡及磷酸鐵鋰電池技術突破的背景下，原先由三元電池主導的市場快速切換為磷酸鐵鋰電池主導。在中國，按裝機量計，三元電池在所有動力電池中的佔比由2020年的60.9%降低至2024年的25.4%，而按裝機量計，磷酸鐵鋰電池在所有動力電池中的佔比由2020年的38.0%上升至2024年的74.4%。此轉變進一步體現在2024年磷酸鐵鋰電池在中國的裝機量為408.9GWh，而2024年三元電池在中國的裝機量為139.8GWh。

隨著磷酸鐵鋰電池市場份額的持續增長，以快速進步的磷酸鐵鋰技術製成的高性能磷酸鐵鋰產品成為獲得額外市場份額的關鍵因素。我們的磷酸鐵鋰技術具有以下優勢，這使我們能夠有力擴展在市場上的地位：(i)為滿足更長行駛里程的需求，我們已將磷酸鐵鋰產品的體積能量密度從175Wh/kg提高到超過190Wh/kg，使配備我們電池的車輛能夠達到更遠的行駛里程；及(ii)為進一步與三元電池技術競爭，快速充電能力至關重要。我們的磷酸鐵鋰產品實現了4C的平均快速充電能力，可以在15分鐘內充電至80%電量，峰值充電速度超過5C，這使我們擁有顯著競爭優勢。這些創新對於進一步提高我們在磷酸鐵鋰領域的市場份額至關重要。此外，我們採取以下策略以進一步擴大我們在磷酸鐵鋰動力電池市場的市場份額：(i)利用電池芯標準化及電池包平台化的產業趨勢，將我們的產品搭載至現有客戶供應系統內的更多車型，從而提高我們的供應及營運效率；(ii)透過跨國合資企業取得合作夥伴關係及供應協議，推出全新的增程型電動汽車及插電式混合動力車型，將力爭成為該等創新車型的首選供應商；(iii)加強與國內領先品牌的供應關係，培育與自主品牌合作，並支持領先自主品牌的整合車型，以加強我們與其主要汽車平台的對接；及(iv)利用智能汽車技術的日益普及以及磷酸鐵鋰電池向更高快速充電能力（從2C甚至到更快的充電標準）的變革，瞄準新車型的推出，擴大我們的市場份額。

新能源汽車（「NEV」）市場的車型結構亦出現顯著變化。在BEV汽車已佔據最大市場份額的背景下，PHEV汽車憑藉較低成本和續航優勢實現快速增長。按銷量計，2024年中國BEV汽車的市場滲透率為24.6%，預計2024年至2029年的銷量將以14.1%的複合年增長率增長。相比之下，2024年中國PHEV（含EREV）汽車市場的總市場份額為16.4%，預計2024年至2029年的銷量將以24.1%的複合年增長率增長，PHEV汽車相較BEV汽車將迎來更快增長，於2026年銷量將超過BEV汽車。

概 要

動力電池製造商的挑戰

為適應行業發展初期對電池產品的穩定供應及需求，眾多動力電池企業投入大量資源建設用於BEV大容量電芯及三元電池專用產線，此類產線相較當前裝備效率來看，兼容性較差、效率較低、製造成本較高。三元生產線若用於生產PHEV小容量電芯或磷酸鐵鋰電芯會導致產生高昂的改造費用和製造成本。同時，出於成本控制的核心訴求，主機廠對可適配不同用途類型汽車、兼容不同電化學體系的標準化電池產品提出了更高要求。

此外，2024年中國電動汽車動力電池產能達到826GWh，預計2025年將增長至991.2GWh，而2024年中國電動汽車動力電池裝機量為549.9GWh，預計2025年將達到692.2GWh。該行業正在經歷產能過剩的時期，導致競爭激烈。根據弗若斯特沙利文的資料，這表明出現結構性的產能過剩問題，主要原因是大量技術落後的低端產能閒置，此類技術無法升級或適應中國電動汽車動力電池行業的結構轉型。此類轉型包括對高性能電動汽車動力電池的需求不斷增加、磷酸鐵鋰電池的主導地位日益凸顯以及PHEV的增速快於BEV。

因此，動力電池製造商以市場需求為導向，通過高效率柔性產線的佈局打造高質量、低成本的多元產品，才能在當今市場取得成功。

我們的差異化經營策略

- 我們採用標準化電芯、打造平台化電池包系統並通過差異化電化學體系實現性能差異化，可在幫助主機廠降本增效的同時降低我們的研發及製造成本。
- 我們制定了研發策略，將我們的研發引向新型電化學、先進材料、技術平台及新產品。
- 在開發BEV產品的同時，我們前瞻性地識別並開發了PHEV及EREV電池產品，在滿足不同客戶需求的同時把握結構性增長機會。
- 我們的生產設施具備高度柔性製造能力，使我們能夠適應各類型電池產品的市場需求變動。電池產品亦具備高度智能，減少了對人員的依賴，產品製造過程高度可控，從而提高產品品質一致性。

概 要

以上經營策略幫助我們贏得了多家國內外知名主機廠客戶的認可，建立長期合作關係，成為大型央國企、造車新勢力和跨國領先整車企業的供應商。憑藉我們的技術及產品優勢，我們在一汽紅旗、廣汽傳祺、零跑汽車、上汽通用五菱、上汽通用等全球多個龍頭企業核心車型的電池產品供應份額得以持續提升。

生產

我們的電芯製造設施由軟件系統支持及增強，包括我們的運營平台、製造運營管理定制系統、AI驅動的無接觸視覺檢測技術及以AI邊緣計算技術構建質量閉環控制系統，使我們能夠持續降本增效。2024年我們主要產線的自動化率（不需要任何人為干預即能平穩運行的機器及設備的百分比）超過95%，顯著優於行業平均水平約90%。

我們的產線可實現高柔性生產，可以較低成本在較短時間內完成不同產品（從動力電池到儲能電池，從三元電池到磷酸鐵鋰電池）生產的快速切換。我們通過製造設備的前瞻性自主設計、生產工藝冗餘設計和智能工藝切換等方式實現製造柔性化。我們同一產線滿負荷生產相同尺寸不同電化學體系電芯產品的切換時間短至3天，同一產線滿負荷生產不同尺寸電芯產品的切換時間短至50天。

截至2024年12月31日，我們電芯產品的設計總產能為25.5GWh。我們的主要產線均佈局於常熟，可實現統一運營管理。通常，我們能夠在各基地間順暢調撥資源，異常響應時間短至30分鐘。此外，我們堅持以訂單為導向的穩健產能擴張策略，有助於避免產能過剩、減少生產資源浪費。

截至最後實際可行日期，我們有48個定點隨後轉化為採購訂單。截至最後實際可行日期，在該等定點中，24個已進入量產及交付階段及24個正處於打樣或開發階段。

概 要

我們的客戶

我們與汽車領域的龍頭企業合作，形成了高質量客戶群。我們電池產品的客戶主要為電動汽車製造商。我們的動力電池客戶包括大型央國企、造車新勢力及跨國領先整車企業。我們在一汽紅旗、廣汽傳祺、零跑汽車、上汽通用五菱、上汽通用等全球多個龍頭企業核心車型的電池產品供應份額持續提升。截至2024年12月31日，我們對零跑汽車核心BEV車型的銷售滲透率及對上汽通用核心PHEV產品GL8陸尊PHEV滲透率達50%以上。我們為GL8陸尊PHEV的主要供應商。此外，我們還與德業股份等企業圍繞儲能電池開展合作，並積極尋求與航空、船舶領域的客戶推進產品的量產合作。

於2021年、2022年、2023年及2024年，我們來自往績記錄期間各年度的最大客戶的銷售收入分別為人民幣828.3百萬元、人民幣962.5百萬元、人民幣1,179.1百萬元及人民幣1,462.3百萬元，分別佔各年度總收入的55.2%、29.3%、28.3%及28.5%，我們來自往績記錄期間各年度的五大客戶的銷售收入分別為人民幣1,337.4百萬元、人民幣2,972.7百萬元、人民幣3,238.2百萬元及人民幣4,530.0百萬元，分別佔各年度總收入的89.1%、90.4%、77.8%及88.2%。2024年來自五大客戶的收入佔總收入的百分比增加主要是由於：(i)2024年我們戰略性地以頭部主機廠客戶（由於產能緊張，我們正在合作更多車型）為主；(ii)來自五大客戶中的三家客戶的收入增長，較2023年分別增加24.0%、12.3%及79.3%，令我們五大客戶貢獻的收入比例整體上升；及(iii)此外，儲能業務的收入貢獻佔總收入的比例由2023年的7.6%下降至2024年的4.2%。有關我們供應鏈的更多詳情，請參閱「業務－銷售、營銷及客戶－客戶」。

下表載列於往績記錄期間我們按類型劃分的定點數目、車型數目、客戶數目及每名客戶的平均收入貢獻詳情。

	截至12月31日／截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
各年末定點數目	4	7	23	47
累計定點數目	5	9	25	49
累計投產階段的車型數目	1	3	9	21
客戶數目	30	56	92	81
主機廠客戶數目	5	11	11	12

概 要

	截至12月31日／截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
來自主機廠客戶的收入佔比.....	85.8%	83.0%	76.8%	90.6%
主機廠車型數目	7	20	26	36
新客戶	18	40	66	38
客戶保留率.....	93.3%	68.2%	88.9%	94.5%

客戶保留率指上一年度客戶中於下一年度仍有收入貢獻的客戶貢獻收入的比例。我們於2022年的客戶保留率相對較低，為68.2%，主要是由於WM客戶（定義見下文）的一次性影響，而2021年、2023年及2024年的客戶保留率分別為93.3%、88.9%及94.5%。我們的客戶數目由2023年的92名減至2024年的81名，乃主要由於(i)於2024年，我們的產能不足以完成若干小客戶的訂單，導致小客戶數量減少；及(ii)我們優先分配資源用於汽車主機廠客戶以盡量提高效率及收入貢獻，原因是我們將重心轉移至動力電池業務（其核心客戶為主機廠客戶）。由於相同原因，主機廠客戶的收入佔比由2023年的76.8%升至2024年的90.6%。此外，於2023年，由於我們出售了因WM客戶事件而降級的產品，金額達人民幣173.1百萬元，我們自其他產品及服務獲得額外收入，而該等收入於2024年大幅減少，從而令2024年來自主機廠客戶的收入佔比上升。

有關我們客戶的風險，請參閱「風險因素－有關電動汽車半導體芯片或其他主要組件的激烈競爭、供應限制、貿易管制、加徵關稅或制裁可能會擾亂我們終端客戶的運營，進而對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響」。有關我們客戶的更多詳情，請參閱「業務－銷售、營銷及客戶－客戶」。

我們的供應商

我們的供應商主要為中國的原材料供應商。我們仔細甄選供應商，其須通過各項評估標準。在入選我們的合格供應商名單前，所有潛在供應商必須通過我們的內部供應商准入標準，我們亦定期審核合格供應商。

於2021年、2022年、2023年及2024年，我們來自往績記錄期間各年度的最大供應商的採購額分別為人民幣665.0百萬元、人民幣1,326.6百萬元、人民幣433.9百萬元及人民幣674.8百萬元，分別佔各年度總採購額的40.8%、38.2%、14.3%及19.1%，我們來自往績記錄期間各年度的五大供應商的採購額分別為人民幣1,079.3百萬元、人民幣2,230.0百萬元、人民幣1,368.1百萬元及人民幣1,736.4百萬元，分別佔各年度總採購額的66.1%、64.2%、45.0%及49.2%。我們認為我們與主要供應商擁有良好的合作關係。有關我們供應鏈的更多詳情，請參閱「業務－供應鏈－供應商」。

概 要

蘇州正力新能源及江蘇塔菲爾的業務

江蘇塔菲爾從事新能源動力電池的開發、生產和銷售。根據弗若斯特沙利文的資料，江蘇塔菲爾及其子公司按2020年2月的月度裝機量計為第七大動力電池製造商及按2021年的累計裝機量計排名第七。本公司於2019年2月成立時，江蘇塔菲爾為持有本公司30%股權的少數股東。於2020年5月起直至2021年12月業務重組開始止期間，本公司曾為江蘇塔菲爾的全資子公司。於2022年2月，作為業務重組的一部分，我們收購共同控制下的江蘇塔菲爾的業務，總代價為人民幣1,854.8百萬元，代價乃根據獨立專業估值師評估的所收購資產的估值或有關資產（包括部分仍由江蘇塔菲爾實際持有且未運出並在收購後可用於進一步銷售的存貨）於有關時間的賬面值釐定。收購共同控制下的江蘇塔菲爾業務提升了我們的業務規模以及我們在動力電池產品開發和製造方面的能力。除約人民幣48.0百萬元的已售產品保修責任外，江蘇塔菲爾並無向本集團轉讓任何負債。

蘇州正力新能源從事電池模組及電池包的製造。於2022年2月25日，本公司以代價人民幣306.9百萬元（即蘇州正力新能源於收購日期的可識別資產及負債的公允價值加上因收購而產生的商譽）收購蘇州正力新能源的全部股權。收購蘇州正力新能源增強了我們在電池模組和電池包開發與製造方面的能力，極大補強了我們在動力電池電芯方面的現有能力和能力。更多詳情請參閱「業務 — 蘇州正力新能源及江蘇塔菲爾的業務 — 收購江蘇塔菲爾及其業務」。

整合收購業務

自分別收購江蘇塔菲爾業務及蘇州正力新能源以來，我們已採取一系列措施，將其業務營運的各方面整合至本集團。我們亦主動將所收購業務的人力資源併入本集團。憑藉江蘇塔菲爾成熟的營運製造能力及客戶人脈，我們採取措施確保順利過渡，以繼續與江蘇塔菲爾現有客戶就生產及銷售保持業務往來，或爭取與其潛在客戶進行進一步磋商。

概 要

競爭

我們主要與中國其他電動汽車動力電池製造商競爭，因為目前絕大多數動力電池用於電動汽車。根據弗若斯特沙利文的資料，在交通電氣化進程加速、動力電池技術進步、政府政策利好以及動力電池成本持續降低等因素的推動下，預計整個動力電池行業的銷量將快速增長。預計動力電池市場還將經歷以下趨勢，如電池性能方面的持續技術創新和突破、成本降低、行業集中度提高、電池製造商及主機廠之間的合作更加緊密、柔性製造能力的重要性增加、商業模式更加多元化以及電池標準化。有關我們的競爭格局、行業增長動力及發展趨勢的更多詳情，請參閱「行業概覽」。

我們的競爭優勢

我們的競爭優勢包括：

- 依託汽車零部件經驗，為中國動力電池知名企業；
- 以市場需求驅動佈局多元產品組合，緊握行業結構性增長趨勢；
- 標準化電芯適配差異化電化學體系，打造平台化電池包，促進全產業鏈降本增效；
- 全方位自主研發，打造核心技術；
- 軟件定義智能工廠依託人工智能和大數據實現精益化生產、高效電芯產能靈活應對市場需求變化；及
- 深度服務出行及儲能國內外龍頭客戶，成為多個客戶的優秀供應商。

有關我們競爭優勢的更多詳情，請參閱「業務 — 我們的競爭優勢」。

概 要

我們的戰略

我們的戰略包括：

- 以市場需求驅動，穩健擴張產能；
- 持續開發多元產品組合，通過電芯形態標準化、電池包平台化、電化學差異化，達到產業鏈上下游整體效率的提升；
- 堅持我們的研發策略；及
- 通過多元方式實現全球化拓展。

有關我們戰略的更多詳情，請參閱「業務－我們的戰略」。

主要風險因素概要

我們的主要風險因素包括：

- 我們的經營歷史有限，儘管我們開發、製造及交付電池產品的能力在不斷提高，但我們對我們的業務前景仍難以作出評估，且我們可能無法成功拓展業務或管理我們的增長。
- 我們於2021年、2022年及2023年錄得淨虧損，於2024年錄得淨利潤。我們日後可能無法維持淨利潤狀況，進而可能影響我們的業務可持續性。
- 我們的研發工作可能無法取得預期利益，我們可能無法跟上快速的技術變革及不斷發展的行業標準，這可能會對我們的競爭力和盈利能力造成負面影響，並導致對我們產品的需求下降。
- 動力電池行業競爭激烈。未能有效競爭或推出我們的新產品（包括氫和鈉離子電池等新型電池）可能會對我們的市場份額及盈利能力產生重大不利影響。
- 倘我們無法挽留現有客戶及吸引新客戶，我們的業務、財務狀況及經營業績將受到不利影響。
- 我們的業務面臨各種新能源相關產業供需動態的風險，因此受到市場對使用我們的電池產品的終端產品的需求所影響。

概 要

- 我們可能無法按計劃增加產能，即使我們的擴產項目按計劃進行，我們亦可能無法及時或根本無法按預期增加產量。
- 我們向第三方採購若干主要原材料，而我們可能無法穩定及時地獲得主要原材料的供應。
- 我們面臨與主要原材料價格波動有關的風險。
- 我們在很大程度上依賴於定價能力，倘我們被迫降低產品售價，可能會受到重大不利影響。

經營業績概要

下表載列於所示年度的經營業績。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
		(人民幣千元)		
收入	1,499,296	3,290,253	4,161,670	5,130,317
銷售成本				
商品的銷售成本	(1,393,991)	(3,001,272)	(3,670,744)	(4,326,476)
存貨減值虧損	(75,127)	(579,261)	(282,437)	(55,397)
毛利／(毛損)	30,178	(290,280)	208,489	748,444
其他收入及收益	20,833	48,954	49,265	78,738
銷售及營銷費用	(12,848)	(19,779)	(57,618)	(35,769)
行政費用	(134,738)	(241,116)	(259,466)	(301,459)
研發開支	(221,047)	(329,277)	(424,099)	(556,165)
金融資產及合約資產減值				
虧損淨額	(22,457)	(600,057)	(10,837)	(9,705)
其他開支	(1,400)	(267,524)	(11,568)	(14,952)
財務費用	(70,217)	(32,892)	(73,451)	(132,585)
應佔合營企業利潤／(虧損)	—	923	(25,094)	302,496
除稅前(虧損)／利潤	(411,696)	(1,731,048)	(604,379)	79,043
所得稅抵免	9,421	11,067	14,512	11,971
(虧損)／利潤及全面收益總額	(402,275)	(1,719,981)	(589,867)	91,014
以下各方應佔(虧損)／利潤：				
母公司擁有人	(402,275)	(1,719,981)	(589,867)	91,014
母公司普通股權益持有人應佔				
每股(虧損)／利潤				
基本及攤薄(人民幣元)	(0.26)	(1.01)	(0.31)	0.04

概 要

非國際財務報告準則計量

我們的綜合財務資料根據國際財務報告準則編製。為補充我們根據國際財務報告準則編製及呈列的綜合業績，我們使用EBITDA（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量指標，該等指標並非國際財務報告準則規定或按國際財務報告準則呈列。我們認為該計量通過消除若干非現金等項目的潛在影響，可對不同期間及不同公司的經營業績進行比較。使用非國際財務報告準則計量作為分析工具存在局限性，閣下不應獨立於我們根據國際財務報告準則所列報的經營業績或財務狀況考量相關計量指標，且不應視其為我們根據國際財務報告準則所列報的經營業績或財務狀況的替代、分析或更優指標。此外，非國際財務報告準則計量的定義可能有別於其他公司所用的類似術語，亦未必可與其他公司同類計量項目比較。

我們將EBITDA（非國際財務報告準則計量）界定為經財務費用、折舊及攤銷以及所得稅抵免及利息收入調整的虧損。我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）界定為經股份支付費用（為非現金性質）及[編纂]開支調整的EBITDA（非國際財務報告準則計量）。下表載列我們於2021年、2022年、2023年及2024年的EBITDA（非國際財務報告準則計量）與根據國際財務報告準則編製的最近期計量指標的對賬。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
	(人民幣千元)			
(虧損)／利潤.....	(402,275)	(1,719,981)	(589,867)	91,014
財務費用.....	70,217	32,892	73,451	132,585
折舊及攤銷.....	185,674	294,001	413,853	608,942
所得稅抵免.....	(9,421)	(11,067)	(14,512)	(11,971)
利息收入.....	(8,155)	(17,896)	(33,230)	(37,426)
EBITDA（非國際財務報告準則計量）.....	(163,960)	(1,422,051)	(150,305)	783,144
股份支付.....	22,611	35,038	43,934	58,875
[編纂]開支.....	—	—	—	[編纂]
經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）.....	(141,349)	(1,387,013)	(106,371)	871,304

經營業績概要

於往績記錄期間，我們實現了經營業績增長。我們的收入由2021年的人民幣1,499.3百萬元增至2022年的人民幣3,290.3百萬元，並進一步增至2023年的人民幣4,161.7百萬元，複合年增長率達到66.6%。我們的收入由2023年的人民幣4,161.7百萬元增至2024年的人民幣5,130.3百萬元，增幅為23.3%。

概 要

我們的收入由2021年的人民幣1,499.3百萬元增至2022年的人民幣3,290.3百萬元，並進一步增至2023年的人民幣4,161.7百萬元，並增至2024年的人民幣5,130.3百萬元，主要由於我們各年度的動力電池銷量均有所增加。

我們的銷售成本由2021年的人民幣1,469.1百萬元增至2022年的人民幣3,580.5百萬元，及進一步增至2023年的人民幣3,953.2百萬元，並增至2024年的人民幣4,381.9百萬元，主要由於我們各類電池產品的銷量增加，導致各年度原材料成本及人工成本增加。此外，2021年至2022年的大幅增加主要由於WM客戶的一次性影響，以及（在較低可能性情況下）由於我們的動力電池銷量增加及業內原材料整體價格上升。2022年至2023年的增加，主要由於受動力電池及儲能產品銷量增加的推動，貨品銷售成本增加，部分被存貨減值虧損減少所抵銷。於2023年至2024年出現增加主要是由於製造成本的增加，並受到銷量增加的推動，部分被存貨減值虧損的減少所抵銷。

我們的金融資產減值虧損由2021年的人民幣22.5百萬元大幅增加至2022年的人民幣600.1百萬元，且其後減少98.2%至2023年的人民幣10.8百萬元，乃主要由於2022年因WM客戶的業務營運發生重大不利變動，致使我們的貿易應收款項發生減值虧損人民幣601.4百萬元。更多詳情請參閱「－影響我們財務狀況及經營業績的重大因素－影響我們經營業績的特定因素」。

於2021年、2022年、2023年及2024年，我們的其他開支分別為人民幣1.4百萬元、人民幣267.5百萬元、人民幣11.6百萬元及人民幣15.0百萬元。其他開支於2021年至2022年大幅增加，主要是由於南京正力新能及東莞正力新能的業務規劃發生變動導致物業、廠房及設備發生減值虧損。南京正力新能於2022年12月停止實質性生產及東莞正力新能於2023年2月停止生產活動。經考慮使南京正力新能生產線適應近年來我們開發的新電池產品及技術所需的大額轉換成本後，我們決定實質性停止南京正力新能廠房的運營，並擴建我們配備與我們的新產品及技術兼容的新生產線的常熟正力新能及常熟銀河廠房。南京正力新能生產線目前主要用於產品研發。因此，我們於2022年產生物業、廠房及設備的重大減值虧損。與我們的其他產品線相比，東莞正力新能的產能相對較小。考慮到東莞正力新能所在產業園的統一規劃，且其租賃協議將於2023年10月到期，我們決定將整個生產基地由東莞搬遷至常熟，以更好地整合我們的資源。因此，東莞正力新能於2023年2月停止其生產活動。因此，相關物業、廠房及設備閒置或報廢。

概 要

我們的虧損由2021年的人民幣402.3百萬元增至2022年的人民幣1,720.0百萬元，主要由於WM客戶的業務營運發生重大不利變動。我們的虧損其後減至2023年的人民幣589.9百萬元，主要是由於銷量增加及形成規模效益令運營效率提升。我們於2024年錄得淨利潤人民幣91.0百萬元。關於導致我們於2024年轉為盈利狀況的因素，請參閱「一 近期發展及無重大不利變動」。

WM客戶的影響

於2022年11月，我們因WM客戶的業務運營發生重大不利變動以及WM客戶長期延遲結算且無法結算其應收款項而停止向威爾馬斯特新能源汽車零部件(溫州)有限公司和威馬新能源汽車銷售(上海)有限公司(統稱為「WM客戶」)交付用於BEV的三元電池產品(「WM客戶事件」)。WM客戶事件很大程度上導致我們三元電池的銷量從2022年的2.9GWh降至2023年的1.5GWh，三元電池的銷售收入從2022年的人民幣2,628.6百萬元減少至2023年的人民幣1,448.0百萬元。

根據國際財務報告準則相關會計政策、判斷和估計，我們在2022年還就WM客戶事件錄得貿易應收款項及存貨減值分別為人民幣601.4百萬元及人民幣422.3百萬元，這對我們同年的經營業績以及我們截至2022年12月31日的貿易應收款項結餘以及財務狀況造成重大不利影響。WM客戶事件產生的減值總額達人民幣1,023.6百萬元。

我們在2023年的整體經營業績有所改善，部分原因是與WM客戶有關的貿易應收款項及存貨減值並未影響我們2023年的經營業績。然而，WM客戶事件的部分影響延續至2023年。我們花費大量時間與新客戶建立業務關係、獲得定點及加大量產。因此，儘管2022年已停止向WM客戶銷售及交付，但因我們無法及時補足假設WM客戶事件未發生的情況下向WM客戶交付及出售的採購量，2023年的銷售仍受到不利影響。在與潛在客戶建立銷售關係時，我們也加強了客戶信用審批的內部控制程序，重點關注客戶的信用度，以避免今後發生此類事件。

概 要

按產品類型劃分的收入

下表以絕對金額以及佔總收入的百分比列示我們於所示年度按產品類型劃分的收入明細。

	截至12月31日止年度							
	2021年		2022年		2023年		2024年	
	%		%		%		%	
	(人民幣千元，百分比除外)							
動力電池.....	1,448,045	96.6	3,116,066	94.7	3,356,865	80.7	4,663,775	90.9
按產品劃分								
NCM.....	1,448,045	96.6	2,628,589	79.9	1,447,995	34.8	1,357,268	26.5
LFP.....	–	–	487,477	14.8	1,908,870	45.9	3,306,507	64.4
按下游應用劃分								
BEV	1,447,952	96.6	3,103,107	94.3	2,370,954	57.1	3,012,278	58.7
PHEV	–	–	8,567	0.3	971,673	23.3	1,644,206	32.0
其他應用 ⁽¹⁾	93	0.0	4,392	0.1	14,238	0.3	7,291	0.2
儲能產品.....	–	–	2,768	0.1	315,306	7.6	213,409	4.2
其他產品及								
服務 ⁽²⁾	51,251	3.4	171,419	5.2	489,499	11.7	253,133	4.9
降級品 ⁽³⁾	16,950	1.1	35,539	1.1	278,017	6.6	92,763	1.8
廢料 ⁽⁴⁾	27,485	1.8	109,540	3.3	132,554	3.2	130,249	2.5
其他	6,816	0.5	26,340	0.8	78,928	1.9	30,121	0.6
總計	1,499,296	100.0	3,290,253	100.0	4,161,670	100.0	5,130,317	100.0

附註：

- (1) 主要包括HEV及航空應用。
- (2) 主要包括降級品及廢料銷售以及提供技術支持服務。提供技術支持服務的主要目的是為客戶開發及測試產品。該等服務屬定制及開發性質。
- (3) 於2023年，銷售降級品的收入分別佔我們總收入的6.6%，這主要是由於2022年發生WM客戶事件。於WM客戶事件後，我們於2023年將原定為WM客戶生產的存貨作為降級品出售給其他客戶。
- (4) 主要包括生產過程中廢棄的材料，如正極、負極、電芯以及銅箔及鋁箔等廢料。

概 要

中國的電動汽車銷售呈現出明顯的季節性特徵，主要受季節性需求波動、政策、節假日及氣候條件等因素影響。具體而言，主機廠客戶第一季度的需求及生產計劃由於中國農曆新年假期通常有所壓縮，而通常當主機廠推出新車型時，於第二季度逐步恢復。第三及第四季度為中國汽車市場的傳統需求及銷售旺季，隨著市場上推出更多新車型，導致往績記錄期間每年下半年的銷量更高。我們向主機廠銷售產品也會受到季節性特徵的影響。於往績記錄期間，我們在每年上半年的銷量通常低於下半年。有關我們的銷售如何受中國電動汽車銷售季節性模式影響的更多詳情，請參閱「業務－產品」。

按區域劃分的收入

於往績記錄期間，我們的收入大部分來自在中國的業務運營。於2021年、2022年、2023年及2024年，我們向中國境外的海外客戶直接銷售的收入分別為人民幣0.3百萬元、人民幣4.0百萬元、人民幣78.7百萬元及人民幣34.9百萬元。於往績記錄期間，我們亦向歐盟銷售產品及提供服務，包括動力電池、電池半成品及配件以及技術服務。於2021年、2022年、2023年及2024年，我們向歐盟銷售及提供服務的收入分別為零、零、人民幣73.2百萬元及人民幣0.8百萬元。於往績記錄期間，我們的收入小部分來自美國。我們向美國的直接銷售主要包括航空電池產品。於2021年、2022年、2023年及2024年，我們向美國直接銷售的收入分別為零、人民幣0.56百萬元、人民幣4.7百萬元及人民幣0.01百萬元。

主要營運數據

下表列示於所示年度的銷量明細。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
	(MWh)			
動力電池.....	2,106.7	3,634.4	5,906.7	11,314.4
按產品劃分				
NCM.....	2,106.7	2,947.3	1,446.0	1,765.0
LFP.....	—	687.1	4,440.7	9,549.4
按下游應用劃分				
BEV.....	2,106.6	3,631.4	4,980.6	9,210.5
PHEV.....	—	2.4	924.5	2,095.0
其他應用 ⁽¹⁾	0.1	0.6	1.5	8.8
儲能產品.....	—	3.1	751.0	575.2

附註：

(1) 主要包括HEV及航空應用。

概 要

下表列示於所示年度的平均售價明細。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
	(人民幣元/Wh)			
動力電池.....	0.69	0.86	0.57	0.41
按產品劃分				
NCM.....	0.69	0.89	0.99	0.77
LFP.....	—	0.71	0.43	0.35
按下游應用劃分				
BEV	0.69	0.85	0.48	0.33
PHEV	—	3.59	1.05	0.78
其他應用 ⁽¹⁾	0.62	6.88	9.31	0.83
儲能產品.....	—	0.89	0.42	0.37

附註：

(1) 主要包括HEV及航空應用。

下表載列於所示年度原材料的平均單位成本、動力電池產品、儲能電池產品及降級品的單位製造成本及單位人工成本的明細。更多詳情請參閱「業務－業務可持續性－我們的歷史經營業績－原材料價格波動」。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
	(人民幣元/Wh)			
單位原材料成本.....	0.53	0.69	0.38	0.26
單位製造成本.....	0.05	0.04	0.03	0.04
單位人工成本.....	0.04	0.03	0.03	0.02
平均售價.....	0.69	0.88	0.54	0.41

概 要

銷售成本

下表以絕對金額以及佔總銷售成本的百分比列示我們於所示年度按性質劃分的銷售成本明細。

	截至12月31日止年度							
	2021年		2022年		2023年		2024年	
	%		%		%		%	
	(人民幣千元，百分比除外)							
原材料	1,141,686	77.7	2,565,621	71.7	2,917,051	73.8	3,268,742	74.6
製造成本.....	117,355	8.0	134,249	3.7	262,294	6.6	529,643	12.1
人工成本.....	76,544	5.2	105,480	2.9	247,944	6.3	275,548	6.3
小計	1,335,585	90.9	2,805,350	78.3	3,427,289	86.7	4,073,933	93.0
其他業務成本.....	33,324	2.3	128,595	3.6	169,254	4.3	143,373	3.2
質保費用.....	25,082	1.7	67,327	1.9	74,201	1.9	109,170	2.5
存貨減值虧損.....	75,127	5.1	579,261	16.2	282,437	7.1	55,397	1.3
總計	1,469,118	100.0	3,580,533	100.0	3,953,181	100.0	4,381,873	100.0

下表以絕對金額以及佔總銷售成本的百分比列示我們於所示年度按產品類型及下游應用劃分的銷售成本明細。

	截至12月31日止年度							
	2021年		2022年		2023年		2024年	
	%		%		%		%	
	(人民幣千元，百分比除外)							
動力電池.....	1,339,662	91.2	2,827,885	79.0	2,925,482	74.0	3,899,940	89.0
按產品劃分								
NCM.....	1,339,662	91.2	2,409,273	67.3	1,257,029	31.8	1,153,058	26.3
LFP.....	–	–	418,612	11.7	1,668,453	42.2	2,746,882	62.7
按下游應用劃分								
BEV.....	1,339,578	91.2	2,815,857	78.7	2,085,660	52.8	2,550,935	58.2
PHEV.....	–	–	8,379	0.2	826,619	20.9	1,344,773	30.7
其他應用 ⁽¹⁾	84	0.0	3,649	0.1	13,203	0.3	4,232	0.1
儲能產品.....	–	–	2,330	0.1	289,805	7.3	188,938	4.3
其他 ⁽²⁾	54,329	3.7	171,057	4.7	455,457	11.5	237,598	5.4
存貨減值虧損.....	75,127	5.1	579,261	16.2	282,437	7.2	55,397	1.3
總計.....	1,469,118	100.0	3,580,533	100.0	3,953,181	100.0	4,381,873	100.0

概 要

附註：

- (1) 主要包括HEV及航空應用。
- (2) 主要包括降級品及廢料銷售以及提供技術支持服務。

按產品類型及下游應用劃分的毛利／(毛損)及毛利／(毛損)率

下表列示我們於所示年度按產品類型及下游應用劃分的毛利／(毛損)及毛利／(毛損)率。

	截至12月31日止年度							
	2021年		2022年		2023年		2024年	
	毛利／ (毛損)	毛利／ (毛損)率 %	毛利／ (毛損)	毛利／ (毛損)率 %	毛利／ (毛損)	毛利／ (毛損)率 %	毛利／ (毛損)	毛利／ (毛損)率 %
(人民幣千元，百分比除外)								
動力電池.....	108,383	7.5	288,181	9.2	431,383	12.9	763,835	16.4
按產品劃分								
NCM.....	108,383	7.5	219,316	8.3	190,966	13.2	204,210	15.0
LFP.....	-	-	68,865	14.1	240,417	12.6	559,625	16.9
按下游應用劃分								
BEV.....	108,374	7.5	287,250	9.3	285,294	12.0	461,343	15.3
PHEV.....	-	-	188	2.2	145,054	14.9	299,433	18.2
其他應用 ⁽¹⁾	9	9.7	743	16.9	1,035	7.3	3,059	42.0
儲能產品.....	-	-	438	15.8	25,501	8.1	24,471	11.5
其他產品及								
服務 ⁽²⁾	(3,078)	(6.0)	362	0.2	34,042	7.0	15,535	6.1
降級品.....	(4,054)	(23.9)	(6,918)	(19.5)	(8,193)	(2.9)	(1,461)	(1.6)
廢料 ⁽³⁾	261	0.9	(5,427)	(5.0)	(7,855)	(5.9)	463	0.4
其他.....	715	10.5	12,707	48.2	50,090	63.5	16,533	54.9
存貨減值虧損.....	(75,127)	不適用	(579,261)	不適用	(282,437)	不適用	(55,397)	不適用
總計.....	<u>30,178</u>	<u>2.0</u>	<u>(290,280)</u>	<u>(8.8)</u>	<u>208,489</u>	<u>5.0</u>	<u>748,444</u>	<u>14.6</u>

附註：

- (1) 主要包括HEV及航空應用。
- (2) 主要包括降級品及廢料銷售以及提供技術支持服務。我們於2021年錄得其他產品的毛損及毛損率分別為人民幣3.1百萬元及6.0%，主要由於我們以低價出售的降級品產生毛損。
- (3) 主要包括生產過程中廢棄的材料，如正極、負極、電芯以及銅箔及鋁箔等廢料。

有關我們經營業績的更多詳情，請參閱「財務資料－經營業績」及「財務資料－損益及其他全面收益表的主要組成部分」。

概 要

[編纂]

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況表概要詳情。

	截至12月31日			
	2021年	2022年	2023年	2024年
	(人民幣千元)			
非流動資產總值	2,845,985	5,779,681	9,775,430	9,861,915
流動資產總值	2,969,015	4,671,136	4,355,352	5,732,316
流動負債總額	3,397,917	5,287,822	6,150,006	6,496,681
流動負債淨額	(428,902)	(616,686)	(1,794,654)	(764,365)
總資產減流動負債	2,417,083	5,162,995	7,980,776	9,097,550
非流動負債總額	436,528	2,690,431	3,233,543	3,200,428
資產淨值	1,980,555	2,472,564	4,747,233	5,897,122

概 要

下表載列截至所示日期我們的流動資產及負債。

	截至12月31日				截至2025年
	2021年	2022年	2023年	2024年	1月31日
	(人民幣千元)				(未經審計)
流動資產					
存貨	709,539	1,012,920	613,756	678,712	909,558
貿易應收款項及應收票據	309,874	326,487	1,147,380	1,623,305	1,255,042
按公允價值計量且其變動計入					
其他全面收益的應收票據	—	—	—	92,936	80,387
合約資產	11,675	1,951	6,496	5,144	5,144
預付款項、其他應收款項					
及其他資產	150,169	195,699	81,136	73,361	472,706
按公允價值計量且其變動					
計入損益的金融資產	—	1,162,565	—	—	—
受限制銀行結餘	1,020,347	1,035,350	472,305	957,804	952,155
定期存款	—	—	—	101,982	102,050
現金及現金等價物	767,411	936,164	2,034,279	2,199,072	1,794,230
流動資產總值	2,969,015	4,671,136	4,355,352	5,732,316	5,571,272
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	1,813,289	3,012,332	3,415,854	3,742,586	3,744,243
其他應付款項及應計費用	342,349	1,480,456	1,945,523	1,427,848	1,353,179
合約負債	40,855	145,385	44,662	14,756	19,064
計息銀行及其他借款	1,159,664	579,134	694,137	1,245,825	1,243,933
租賃負債	36,674	34,046	27,021	30,397	30,472
應付稅項	—	23,511	—	266	—
撥備	5,086	12,958	22,809	35,003	35,599
流動負債總額	3,397,917	5,287,822	6,150,006	6,496,681	6,426,490
流動負債淨額	(428,902)	(616,686)	(1,794,654)	(764,365)	(855,218)

概 要

我們的流動負債淨額由截至2024年12月31日的人民幣764.4百萬元增至截至2025年1月31日的人民幣855.2百萬元，主要由於(i)貿易應收款項及應收票據減少人民幣368.3百萬元；及(ii)現金及現金等價物減少人民幣404.8百萬元，部分被(i)預付款項、其他應收款項及其他資產增加人民幣399.3百萬元；及(ii)存貨增加人民幣230.8百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2023年12月31日的人民幣1,794.7百萬元減至截至2024年12月31日的人民幣764.4百萬元，主要由於(i)其他應付款項及應計費用減少人民幣517.7百萬元；及(ii)受限制銀行結餘增加人民幣485.5百萬元，部分被計息銀行及其他借款增加人民幣551.7百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2022年12月31日的人民幣616.7百萬元增至截至2023年12月31日的人民幣1,794.7百萬元，主要由於(i)按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產減少人民幣1,162.6百萬元；(ii)受限制銀行結餘減少人民幣563.0百萬元；(iii)其他應付款項及應計費用增加人民幣465.1百萬元；及(iv)貿易應付款項及應付票據增加人民幣403.5百萬元，部分被(i)現金及現金等價物增加人民幣1,098.1百萬元；及(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣820.9百萬元所抵銷。

我們的流動負債淨額由截至2021年12月31日的人民幣428.9百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣616.7百萬元，主要由於(i)其他應付款項及應計費用增加人民幣1,138.1百萬元；及(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣1,199.0百萬元，部分被(i)按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產增加人民幣1,162.6百萬元；(ii)計息銀行及其他借款減少人民幣580.5百萬元；及(iii)存貨增加人民幣303.4百萬元所抵銷。

現金流量概要

下表載列於所示年度我們的現金流量概要。

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
(人民幣千元)				
經營活動(所用)／所得				
現金流量淨額	(165,420)	1,353,642	284,354	(361,142)
投資活動(所用)／所得				
現金流量淨額	(284,275)	(4,012,900)	302,733	(775,160)
融資活動所得現金流量				
淨額	938,316	2,823,634	511,028	1,298,116
現金及現金等價物增加				
淨額	488,621	164,376	1,098,115	161,814

概 要

	截至12月31日止年度			
	2021年	2022年	2023年	2024年
(人民幣千元)				
外匯匯率變動的影響				
淨額	(14,718)	4,377	–	2,979
年初的現金及現金				
等價物	293,508	767,411	936,164	2,034,279
年末的現金及現金				
等價物	767,411	936,164	2,034,279	2,199,072

於2021年，我們的經營活動現金流出淨額為人民幣165.4百萬元，主要由於我們的除稅前虧損人民幣411.7百萬元，部分被若干非現金及非經營項目所抵銷，主要包括物業、廠房及設備折舊人民幣91.2百萬元。我們於2024年的經營活動現金流出淨額為人民幣361.1百萬元，主要由於(i)年內除稅前利潤人民幣79.0百萬元；及(ii)應佔合營企業利潤人民幣302.5百萬元。

有關我們的現金流量的更多詳情，請參閱「財務資料－流動資金及資本資源－現金流量－經營活動(所用)／所得現金淨額」。

主要財務比率概要

下表載列於所示年度或截至所示日期的主要財務比率。

	截至12月31日止年度／截至12月31日			
	2021年	2022年	2023年	2024年
(%)				
資產負債比率 ⁽¹⁾	27.2	47.0	26.4	25.2
流動比率 ⁽²⁾	87.4	88.3	70.8	88.2
速動比率 ⁽³⁾	66.5	69.2	60.8	77.8

附註：

- (1) 資產負債比率按負債淨額(包括計息銀行及其他借款及租賃負債)減現金及現金等價物除以資本(包括母公司擁有人應佔權益)加負債淨額再乘以100%計算。
- (2) 流動比率按於有關年末流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (3) 速動比率按於有關年末流動資產總值減存貨除以流動負債總額計算。

概 要

新中源豐田重組交易

為推進業務發展戰略及重組新中源豐田股權結構，我們於2023年12月完成獲得新中源創投持有的新中源豐田50%股權。根據上市規則第4.05A條，該交易發生在往績記錄期間，於本公司[編纂][編纂]本應被分類為上市規則第十四章項下的主要交易。有關新中源豐田於往績記錄期間開始至收購日期的財務資料，請參閱本文件附錄一會計師報告第III部分。新中源豐田被視為本集團的一家重要合營企業，使用權益法入賬。

我們的股權架構

我們的控股股東

緊接[編纂]前，由曹女士及陳博士（彼等自本公司註冊成立起就涉及本集團的所有重大事宜一直一致行動）領導的管理層股東（合共持有本公司約48.56%已發行股本）與財務投資者（合共持有本公司約16.04%已發行股本）一致行動，據此，彼等合共於本公司約64.60%的投票權中擁有權益，並有權對該等投票權行使控制權。財務投資者已確認，[編纂]完成後，彼等不擬繼續與本集團一致行動，或對本集團行使任何共同控制權。因此，財務投資者已與正力投資訂立獨立協議，終止一致行動協議及投票權委託協議，相關終止於[編纂]後生效。有關一致行動股東的背景，請參閱「歷史、重組及公司架構」一節。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），曹女士及陳博士通過彼等的緊密聯繫人正力諮詢、正力投資、新中源創投、南京淼德、南京沅德、正力壹號及正力貳號將間接共同控制本公司已發行股本總額約[編纂]%的投票權。因此，曹女士及陳博士連同正力諮詢、正力投資、新中源創投、南京淼德、南京沅德、正力壹號及正力貳號於[編纂]後將成為本公司的一組控股股東。曹女士及陳博士將於[編纂]後繼續按照其一致行動協議就涉及本集團的所有重大事宜一致行動，前提是彼等仍於本公司的股本中擁有權益。詳情請參閱「與控股股東的關係」。

概 要

[編纂]投資

我們通過[編纂]投資者認繳新增註冊資本以及我們現有股東與[編纂]投資者之間的股權轉讓，進行多輪[編纂]投資。有關[編纂]投資者的身份及背景以及[編纂]投資主要條款的進一步詳情，請參閱「歷史、重組及公司架構—[編纂]投資」。

業務可持續性

業務及行業背景

在動力電池行業，企業需要在業務運營初期對產能和產品研發進行大量前期投資。一方面，企業需要投入巨資建立並不斷擴大產能，以滿足客戶需求。這種投資可能直至生產設施建成並形成一定規模後才能產生實質性回報，而這可能需要相當長的時間。另一方面，企業需要在技術和產品的研發上投入巨資，以確保能夠先於行業趨勢和市場需求的最新發展推出具有競爭力的產品。

根據弗若斯特沙利文的資料，由於(i)市場競爭格局高度集中，新企業通常需要更長的時間來建立新的客戶關係；(ii)後進入市場的新企業不具備先發優勢，如品牌知名度、客戶忠誠度、制定標準或價格的能力；及(iii)新企業尚未能利用規模經濟效益並達到最佳運營效率，這種激烈的競爭導致中國動力電池行業的新企業平均有三到五年處於淨虧損狀態。因此，彼等在產品及技術創新、建立及維持客戶關係方面需要更長時間及投入更多資金，並實施其他戰略，才能與知名品牌競爭並脫穎而出，導致與早期進入市場的企業相比，需要更長的時間才能實現盈虧平衡和盈利。

然而，借助電池技術的快速發展和整體市場需求的預期增長，中國動力電池行業中(i)在研發和產能方面進行了充足的前期投資；(ii)建立了相當規模的主機廠客戶群（特別是有獨家供應安排的主機廠客戶群）；及(iii)具備提高生產設施利用率（整體利用率超過60%）的能力的企業將有能力實現盈利並保持長期可持續發展。

概 要

我們的歷史經營業績

於2021年、2022年及2023年，我們的淨虧損分別為人民幣402.3百萬元、人民幣1,720.0百萬元及人民幣589.9百萬元。我們於2024年的淨利潤為人民幣91.0百萬元。我們於2021年至2023年出現淨虧損狀況的主要原因是：(i)我們基於研發策略大量投入技術和產品開發；(ii)在擴大產能方面產生了大量支出；(iii)歷史產品組合和定價策略；(iv)於往績記錄期間WM客戶事件的一次性影響；及(v)於往績記錄期間原材料價格（主要為碳酸鋰價格）的波動。關於導致我們於2024年轉為盈利狀況的因素，請參閱「— 近期發展及無重大不利變動」。

大量投入技術和產品開發

我們在技術創新和產品開發方面投入大量資源。截至最後實際可行日期，我們在海空應用電池產品上的投資尚未實現大規模商業化。於2021年、2022年、2023年及2024年，我們的研發開支分別為人民幣221.0百萬元、人民幣329.3百萬元、人民幣424.1百萬元及人民幣556.2百萬元。研發開支佔總收入的百分比由2021年的14.7%降至2022年的10.0%，主要由於我們的銷售收入大幅增加。於2022年、2023年及2024年，其後相關百分比保持相對穩定，分別為10.0%、10.2%及10.8%。詳情請參閱「財務資料 — 影響我們財務狀況及經營業績的重大因素 — 影響我們經營業績的特定因素 — 季節性」。

產能尚未形成規模效應

我們未來的增長和盈利能力取決於我們擴大產能以迎合持續增長的市場需求的能力。截至最後實際可行日期，我們仍在積極擴大產能，目前的規模尚未達到最佳規模經濟效益。不斷擴大的產能需要大量及持續的資本化支出，這將導致大量的折舊和攤銷，從而推高我們的單位產品成本。

產品組合及定價戰略

為我們的產品爭取溢價的談判能力需要客戶的高度信任和依賴，而這種信任和依賴需要時間來建立。由於我們仍處於新產品發佈的早期階段，並正在形成具有競爭力的產品組合，因此我們的議價能力可能不如一些更成熟的同行，因為後者擁有更先進的產品組合、與客戶的銷售關係更長、實現的規模經濟效益更高。

概 要

一名主機廠客戶的一次性影響

於2022年11月，我們因WM客戶事件而停止向WM客戶交付用於BEV的三元電池產品，導致我們三元電池的銷量及銷售收入減少。WM客戶事件還導致我們在2022年發生存貨及貿易應收款項減值虧損，這對我們同年的銷售成本、毛利率和整體經營業績產生了重大不利影響。截至最後實際可行日期，我們的營運過程中並無發生類似WM客戶事件的事件。

原材料價格波動

原材料成本（尤其是碳酸鋰價格）在動力電池的總體成本中佔比最大。於2021年、2022年、2023年及2024年，原材料成本分別佔總銷售成本的77.7%、71.7%、73.8%及74.6%，及分別佔收入的76.1%、78.0%、70.1%及63.7%。根據弗若斯特沙利文的資料，2022年動力電池的主要原材料價格大幅上漲。此後，由於鋰礦產資源的進一步開採和提煉工藝的提升，鋰相關原材料的供應量增加，導致2023年原材料價格下降。

盈利路徑

鑒於上述歷史經營業績的背景，從歷史上看，我們於2021年、2022年及2023年錄得淨虧損。然而，我們於2024年錄得淨利潤。同時，我們擬採取以下措施，以期在2025年保持淨利潤狀況。

進一步增加銷售收入

在全球電動汽車行業蓬勃發展的帶動下，全球對動力電池的需求預計將不斷擴大。為了抓住這一不斷擴大的市場，我們擬進一步開發覆蓋更多陸海空應用互聯的產品組合。同時，我們擬改善我們的產品結構，致力於銷售毛利率較高的產品。我們計劃積極拓闊各種產品的客戶群，我們已在核心電池技術研發方面進行大量投入。該等產品包括由於具有較高附加值而能提供更高利潤率的電池包形式的BEV及EREV產品以及PHEV產品。PHEV電芯由於容量較小和功率要求較高，且項目通常包括完整的電池包，因此單位價格（以KWh計）較高。電池包組件的定價也相對穩定，受市場波動影響較小。

概 要

加強成本管控

我們與主機廠合作，通過採用標準化電芯、打造平台化電池包並通過差異化電化學體系，重新定義產品開發方法，從而使我們的產品能夠更高效、低成本地整合到不同車型中。

我們亦致力於不斷優化生產流程，探索最佳的生產線配置，靈活調節各產線生產速度，從而提高整體生產效率，降低單位成本。

對於價格波動較大的原材料，我們還計劃通過與供應商簽訂長期供應協議或戰略合作來管理原材料採購成本，我們計劃在協議或合作中約定採購價格將根據公開市場價格進行調整。

我們亦計劃加強整個組織的內部控制，確保所有支出均符合預先批准的預算，避免過度和不必要的支出。

形成規模經濟效益

我們相信，隨著我們不斷擴大整體業務規模，固定成本及經營開支將按增長的銷量進行分攤，從而降低我們的單位成本，提高盈利能力，因此我們有能力獲得不斷增長的規模經濟效益。特別是，在我們的研發策略下，我們有望開發和推出覆蓋更多應用場景的新型多元電池產品。我們相信，日益豐富的產品組合的推出、量產和交付預計將推動我們業務規模實現顯著擴張。

與豐田汽車的合營企業

新中源豐田是豐田汽車在中國的主要合營主機廠的主要電池包供應商。我們擬進一步利用這種密切關係，探索其他商機。

儘管我們於往績記錄期間前三個年度處於淨虧損狀態，但我們認為我們的業務可持續發展，並有充足的流動資金來源支持我們的持續運營和增長，這主要得益於：(i) 預期持續開發多樣化產品；(ii) 拓展優質客戶群和多元化的海外業務擴張前景；(iii) 加強產品開發、製造和原材料採購的成本控制；(iv) 預期形成規模經濟效益，我們相信隨著我們規模的擴大，規模經濟效益將進一步提升；及(v) 合營企業的貢獻。我們於2024

概 要

年錄得淨利潤人民幣91.0百萬元。截至2024年12月31日，我們有未動用銀行融資人民幣3,142.8百萬元；此外，於2022年及2023年，我們的經營活動均產生了正現金流。因此，我們認為流動資金狀況亦能支持我們未來的可持續增長。

[編纂]用途

我們估計，假設[編纂]為每股股份[編纂]港元（即指示性[編纂]的中位數），經扣除本公司應付的[編纂]及[編纂]（假設全額支付[編纂]）以及估計開支後，我們將自[編纂]收取[編纂]淨額約[編纂]港元。

我們擬將自[編纂]收取的[編纂]淨額用於下列用途：

- [編纂]淨額中約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元），將用於產能擴張及建設智能製造設施及柔性生產線；
- [編纂]淨額中約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元），將用於各項研發活動；及
- [編纂]淨額中約[編纂]%或[編纂]港元（相當於約人民幣[編纂]元），將用作為營運資金及其他一般公司用途撥資。

有關我們[編纂]用途的更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]用途—[編纂]用途」。

[編纂]開支

下表載列按[編纂]中位數[編纂]港元（假設[編纂]未獲行使）計算的[編纂]的[編纂]開支明細。

[編纂]開支	按[編纂] [編纂]港元計算 (千港元)
非[編纂]相關開支	
法律及審計開支	[編纂]
其他開支	[編纂]
[編纂]相關開支	[編纂]
總計	[編纂]

概 要

我們預計已／將於我們的損益及其他全面收益表中扣除[編纂]開支約人民幣[編纂]元([編纂]港元)，其中人民幣[編纂]元([編纂]港元)於2024年已扣除。我們預計與[編纂]股份直接應佔[編纂]開支有關的約人民幣[編纂]元([編纂]港元)將從權益中扣減。

[編纂]

概 要

[編纂]

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或派付任何股息。截至最後實際可行日期，我們並無正式股息政策或固定派息率。任何股息宣派及派付以及股息金額將受我們的公司章程及適用法律法規約束。未來任何股息宣派及派付將由股東大會酌情釐定，並將視乎多項因素而定，包括但不限於我們的盈利、資本需求、整體財務狀況及合約限制。我們或會通過普通決議案議決以任何貨幣宣派股息，並授權從本公司合法可用的資金中派付股息。概不保證於任何年度將宣派將予分配的任何金額股息。我們將繼續根據我們的財務狀況及當前的經濟環境重新評估我們的股息政策。

COVID-19疫情的影響

自2020年第一季度以來，COVID-19疫情對全球經濟產生重大不利影響。由於COVID-19疫情期間實施的客戶控制措施，COVID-19疫情令海外原材料供應商進入中國面臨更多限制，部分導致2021年及2022年原材料短缺及價格上漲。此外，COVID-19疫情期間海外船運的貨運成本大幅上漲，亦令原材料價格有所上升。COVID-19疫情亦對我們部分僱員的活動造成負面影響。然而，COVID-19疫情對我們整體生產及研發過程的影響有限。我們為應對COVID-19實施了各種應對措施。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無因COVID-19疫情而暫時關閉或關停我們

概 要

的辦公室或生產設施，我們的生產活動並無遭受任何重大中斷，我們的產品交付亦無受到重大影響。因此，董事認為，COVID-19的爆發並無亦不會對我們的業務、財務狀況或經營業績產生任何重大不利影響。

近期發展及無重大不利變動

於2025年1月及2月，碳酸鋰的價格分別為人民幣76.7千元／噸及人民幣76.3千元／噸。自2024年以來，碳酸鋰價格的變化是由於碳酸鋰供需的重新平衡以及南美低成本鹽湖擴張和非洲鋰項目觸發的成本驅動市場調整所致。根據弗若斯特沙利文的資料，此類價格預計在不久的將來將繼續下降。於往績記錄期間，碳酸鋰的原材料價格呈現下降趨勢。根據弗若斯特沙利文的資料，2023年1月碳酸鋰的原材料平均價格為人民幣485.1千元／噸，到2024年12月下降至人民幣76.3千元／噸。

董事確認，直至本文件日期，我們的財務或經營狀況或前景自2024年12月31日以來概無重大不利變動，且自2024年12月31日以來概無發生對文件附錄一會計師報告所載資料構成重大影響的事件。根據弗若斯特沙利文的資料，截至本文件日期，行業及市場環境自2024年12月31日以來未發生任何對我們的業務營運造成任何重大不利影響的重大變動。截至本文件日期，概無主要政府政策會對我們的業務及財務表現造成重大不利影響。