

此 乃 要 件 請 即 處 理

閣下如對本通函任何方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之持牌證券交易商或註冊證券機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已出售或轉讓名下所有之五菱汽車集團控股有限公司股份，應立即將本通函連同隨附之代表委任表格送交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓之銀行、持牌證券交易商或註冊證券機構或其他代理人，以便轉交買主或承讓人。

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通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不會就本通函全部或任何部份內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



五菱汽車集團控股有限公司
WULING MOTORS HOLDINGS LIMITED

(於百慕達註冊成立之有限公司) (股份代號 Stock Code : 305)

持續關連交易
二零二六年至二零二八年
智能物流產品框架協議

本公司財務顧問



獨立董事委員會及獨立股東之
獨立財務顧問



董事會函件載於本通函第6頁至第23頁。獨立董事委員會致獨立股東之函件載於本通函第24頁及第25頁。獨立財務顧問函件(當中載有其致獨立董事委員會及獨立股東之意見)載於本通函第26頁至第59頁。

本公司謹訂於二零二六年七月三十一日(星期五)上午十時正假座香港干諾道中168-200號信德中心西座34樓3406室舉行股東特別大會，大會通告載於本通函第SGM-1頁及第SGM-2頁。

無論閣下能否出席股東特別大會，務請將隨附之代表委任表格按其上印列之指示填妥，並盡快交回本公司之香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，惟無論如何最遲須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，股東仍可依願出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

二零二六年七月十三日

目 錄

	頁次
釋義	1
董事會函件.....	6
獨立董事委員會函件	24
獨立財務顧問函件	26
附錄 一 一般資料	60
股東特別大會通告	SGM-1

釋 義

於本通函內，除非文義另有所指，下列詞彙應具有以下涵義：

「二零二六年至二零二八年產品及服務雙向供應框架協議」	指	五菱工業與廣西汽車所訂立日期為二零二五年十一月二十一日有關現有持續關連交易之框架協議，自二零二六年一月一日起至二零二八年十二月三十一日止為期三年
「二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議」	指	元控與五菱新能源所訂立日期為二零二六年六月十日之框架協議，內容有關自二零二六年六月十日起至二零二八年十二月三十一日止期間之銷售(材料及零件)交易及採購(成品)交易的持續關連交易
「二零二六年智能物流產品交易」	指	二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下的持續關連交易，包括銷售(零部件)交易及採購(成品)交易，預期將於股東特別大會前展開，以應付一名獨立第三方戰略客戶的即時需求，其詳情於日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈中披露
「年度上限」	指	二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議所載截至二零二八年十二月三十一日止三個年度各年之持續關連交易年度上限
「董事會」	指	董事會
「本公司」	指	五菱汽車集團控股有限公司，一間根據百慕達法律註冊成立的有限公司，其已發行股份於聯交所主板上市(股份代號：305)
「關連人士」	指	具有上市規則賦予的涵義

釋 義

「現有持續關連交易」	指	五菱工業集團根據二零二六年至二零二八年產品及服務雙向供應框架協議將與廣西汽車集團進行的持續關連交易，詳情已於本公司日期為二零二五年十一月二十一日之公佈及本公司日期為二零二五年十二月二十三日的通函中披露
「董事」	指	本公司董事
「二零二六財年」	指	截至二零二六年十二月三十一日止年度
「二零二七財年」	指	截至二零二七年十二月三十一日止年度
「二零二八財年」	指	截至二零二八年十二月三十一日止年度
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「廣西汽車」	指	廣西汽車集團有限公司，一間於中國成立的國有控股企業，現時由廣西國控(一間由廣西國資委全資擁有的公司)擁有80%及由廣西國資委擁有約19%，並為控股股東，於最後實際可行日期，其透過其直接全資附屬公司五菱香港於已發行股份總數中擁有約56.54%權益
「廣西汽車集團」	指	廣西汽車、其附屬公司及聯繫人(不包括本集團及本集團之附屬公司，以及廣西國控及其附屬公司及聯繫人(本集團及廣西汽車集團旗下者除外))
「廣西國控」	指	廣西國控資本運營集團有限責任公司，為廣西國資委全資擁有的公司及廣西國資委的自治區級國有資本投資運營公司，於最後實際可行日期通過其於廣西汽車的80%股權被確認為控股股東

釋 義

「廣西國資委」	指	廣西壯族自治區人民政府國有資產監督管理委員會
「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立董事委員會」	指	本公司成立之獨立董事委員會(包括全體獨立非執行董事)以考慮二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之條款，包括(i)採購(成品)交易；及(ii)銷售(零部件)交易，連同二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下之建議年度上限
「獨立財務顧問」或「華金」	指	華金融資(國際)有限公司，一間可從事證券及期貨條例(香港法例第571章)項下第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團及為獨立董事委員會及獨立股東就有關(i)銷售(零部件)交易；及(ii)採購(成品)交易，連同二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下建議年度上限的獨立財務顧問
「獨立股東」	指	廣西汽車及其聯繫人以外之股東
「最後實際可行日期」	指	二零二六年七月八日，即在本通函付印前為確定當中所載若干資料之最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「中國」	指	中華人民共和國，惟僅就本通函而言及除文義另有所指外，本通函所指「中國」並不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣

釋 義

「採購(成品)交易」	指	元控向五菱新能源採購智能物流新能源汽車及元控與五菱新能源之間可能訂立任何類似性質之交易
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「銷售(零部件)交易」	指	元控向五菱新能源銷售各類零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)及元控與五菱新能源可能訂立任何類似性質之交易
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例
「股東特別大會」	指	本公司將於二零二六年七月三十一日(星期五)舉行之股東特別大會，以批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易，包括建議年度上限
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.004港元之普通股
「股東」	指	本公司股本中之股份持有人
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「五菱香港」	指	五菱汽車(香港)有限公司，一間於香港註冊成立的有限公司，於最後實際可行日期持有本公司1,864,698,780股股份
「五菱工業」	指	柳州五菱汽車工業有限公司，一間於中國成立之公司及於最後實際可行日期為本公司之一間非全資附屬公司
「五菱工業集團」	指	五菱工業及其附屬公司

釋 義

「五菱新能源」	指	柳州五菱新能源汽車有限公司，一間於中國成立之公司，於最後實際可行日期由廣西汽車、本公司及五菱工業擁有65.80%、13.36%及12.34%權益
「元控」	指	廣西元控智驅科技有限公司，一間於中國成立的公司，於最後實際可行日期為五菱工業的全資附屬公司
「%」	指	百分比



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)

執行董事：

袁智軍先生(主席)

朱鳳豔女士

宋偉先生

非執行董事：

李正先生

獨立非執行董事：

葉翔先生

徐勁力先生

劉介明先生

註冊辦事處：

Victoria Place, 5th floor,

31 Victoria Street

Hamilton HM10

Bermuda

總部及香港主要

營業地點：

香港

干諾道中168-200號

信德中心

西座

34樓3406室

敬啟者：

持續關連交易

緒言

股東特別大會擬於二零二六年七月三十一日(星期五)上午十時正假座香港干諾道中168-200號信德中心西座34樓3406室舉行。本通函旨在向股東提供有關將於股東特別大會上提呈之二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議相關決議案之進一步資料，以使股東能作出知情決定。

茲提述本公司日期為二零二六年六月十日的公佈，內容有關二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的持續關連交易。

本通函旨在向閣下提供以下各項(其中包括)：(i)二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限的詳情；(ii)獨立董事委員會致獨立股東之函件，當中載有其就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易之推薦建議；(iii)獨

董事會函件

立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之函件，當中載有其有關二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限之意見；(iv)股東特別大會(「股東特別大會」)通告；及(v)上市規則規定的其他資料。

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議

日期：二零二六年六月十日

訂約方：

- (a) 元控(元控智驅科技有限公司，五菱工業之全資附屬公司，而五菱工業則為本公司非全資附屬公司)；及
- (b) 五菱新能源(柳州五菱新能源汽車有限公司，廣西汽車之非全資附屬公司，而廣西汽車為本公司控股股東，於本通函日期間接擁有本公司已發行股本總額約56.54%權益，根據上市規則屬本公司之關連人士)。

將提供之產品及服務範疇： (i) 銷售(零部件)交易

元控同意向五菱新能源供應各種用於製造智能物流新能源汽車的零部件(包括驅動單元、鉸金件、底盤及貨箱總成)。

(ii) 採購(成品)交易

元控同意向五菱新能源採購智能物流新能源汽車。

期限：自二零二六年六月十日起至二零二八年十二月三十一日止(包括首尾兩日)。

定價原則：二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下產品的定價將按以下方式釐定：

(i) 參考相關市場價格；及

- (ii) 倘無市場價格可供參考，則按公平合理基準，參考實際或合理成本加合理利潤率(參考最終產品的估計利潤率)釐定，並按一般商業條款或不遜於元控可從獨立第三方獲得或五菱新能源向獨立第三方提供的條款訂立。

有關定價政策基準之進一步詳情載於下文「建議年度上限」及「內部監控政策」各節。

付款條款：

根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議供應的產品及服務的款項，將根據訂約方不時訂立的具體產品及服務合約所列明之協定時間及方式，以現金或雙方協定的其他方式結算。

付款條款將按市場條款訂立，其不遜於元控向獨立第三方所獲得之條款，或五菱新能源向獨立第三方所提供之條款。

先決條件：

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及相關交易須待達成以下條件(如適當)後，方可作實，惟二零二六年智能物流產品交易(其詳情已於本公司日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈及下文「提前執行二零二六年智能物流產品交易」一節中作更全面披露)除外。

- (i) 於股東特別大會上就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及其各自年度上限取得獨立股東批准；及

- (ii) 訂約方遵守任何其他適用法律及法規(包括但不限於上市規則)。

終止：

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議將在發生下列任何事件時終止：

- (i) 倘其項下任何交易未能符合上市規則下持續關連交易之規定，有關交易應立即終止；
- (ii) 倘任何特定產品及服務合約或其項下擬進行交易未能符合二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議的原則，或將導致相關交易的實際金額按年計超逾相關年度上限，則該特定產品及服務合約應立即終止；
- (iii) 任何一方向另一方發出三個月的事先書面通知後，可終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議，惟倘任何一方提出終止而導致另一方出現重大資產閒置，雙方應就合理損失協商賠償；或
- (iv) 倘任何一方違反二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議的任何條文，且未能在守約方指定的合理期限內糾正有關違約行為，則守約方可終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議。

董 事 會 函 件

此外，倘其項下所有交易已根據上述安排終止，則二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議須予終止。終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議不應影響任何一方已產生之任何權利或義務或已產生之任何負債。

建議年度上限

A. 銷售(零部件)交易

下表載列二零二六財年、二零二七財年及二零二八財年銷售(零部件)交易的建議年度上限：

	二零二六財年 人民幣千元	二零二七財年 人民幣千元	二零二八財年 人民幣千元
銷售零部件	202,500	337,500	472,500
包括：			
— 驅動單元(單位均價每組 人民幣8,050元)	120,750 (15,000件)	201,250 (25,000件)	281,750 (35,000件)
— 鈑金件(單位均價每組 人民幣450元)	6,750 (15,000件)	11,250 (25,000件)	15,750 (35,000件)
— 底盤(單位均價每組 人民幣1,100元)	16,500 (15,000件)	27,500 (25,000件)	38,500 (35,000件)
— 貨箱總成(單位均價每組 人民幣3,900元)	58,500 (15,000件)	97,500 (25,000件)	136,500 (35,000件)
約10%的緩衝額度	20,250	33,750	47,250
建議年度上限	222,750	371,250	519,750

銷售(零部件)交易的年度上限乃由元控及五菱新能源參考以下各項釐定：

- (i) 五菱新能源將生產並需要元控提供零部件的智能物流新能源汽車的估計數量；

董 事 會 函 件

- (ii) 元控就不同類別零部件提供的估計價格，乃經(A)參考相關市價估計，或(B)(倘無該等價格)按成本加成基準(於實際或合理生產成本上加適用加價幅度)，按不遜於就相同或類似零部件向至少兩名獨立第三方提供的條款釐定。然而，由於銷售(零部件)交易項下涵蓋的零部件乃為五菱新能源專門生產及供應，以製造隨後轉售予元控的成品車輛，故目前並無獨立第三方製造商提供具有該等特定安排及同等規格的可資比較成品。因此，為作比較而向獨立第三方取得報價，在實務上並不可行。取而代之，定價乃透過毛利率基準比較及按貢獻分配利潤(誠如「內部監控政策」所述)進行驗證；及
- (iii) 10%的緩衝額度，以應對任何不可預見情況，包括但不限於：(a)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外銷售交易；(b)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(c)政府對汽車行業之政策有變。

B. 採購(成品)交易

下表載列二零二六財年、二零二七財年及二零二八財年採購(成品)交易的建議年度上限：

	二零二六財年 人民幣千元	二零二七財年 人民幣千元	二零二八財年 人民幣千元
採購智能物流新能源汽車	720,000	1,175,000	1,575,000
	(15,000 台)	(25,000 台)	(35,000 台)
價格範圍：			
每台人民幣45,000元至人民幣48,000元			
約10%的緩衝額度	72,000	117,500	157,500
建議年度上限	792,000	1,292,500	1,732,500

採購(成品)交易的年度上限乃由元控及五菱新能源參考以下各項釐定：

- (i) 元控將向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車的估計數量；

- (ii) 五菱新能源就智能物流新能源汽車所提供的估計價格，乃經(A)參考可比車輛的市場價格，或(B)(倘無該等市場價格)按項目特定基準(參考成品車輛預期可賺取之毛利率，並與本集團基準歷史毛利率進行比較，而預期將賺取之總利潤將按各方對項目的各自貢獻進行分配)，以及按不遜於獨立第三方提供的條款釐定；及
- (iii) 10%的緩衝額度，以應對任何不可預見情況，包括但不限於：(a)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外採購交易；(b)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(c)政府對汽車行業之政策有變。

提前執行二零二六年智能物流產品交易

誠如本公司日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈所披露，由於來自一名獨立第三方戰略客戶(中國一家領先的L4級自動駕駛配送車供應商)的即時採購訂單，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下之若干交易事項，即銷售(零部件)交易及採購(成品)交易(即「二零二六年智能物流產品交易」)，預期將於在股東特別大會上取得獨立股東批准前展開。

二零二六年智能物流產品交易屬試驗性質，並將於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議成為無條件前執行。二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議已正式簽署，並對訂約方具法律約束力。從管理層角度而言，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議已全面生效，僅須待一項未達成之先決條件達成後方可成為無條件，即就已超出須獲獨立股東批准門檻的各建議年度上限，於即將召開的股東特別大會上取得獨立股東批准。二零二六年智能物流產品交易將於二零二六年至二零二八年智能物流框架協議成為無條件前(即於股東特別大會召開前)執行。該提前執行乃為履行一名獨立第三方戰略客戶發出的若干即時採購訂單(第一筆訂單預期將於二零二六年六月底至七月初交付)，在商業上實屬必要。二零二六年智能物流產品交易本身受到嚴格管理，以確保最高適用百分比率維持在上市規則第14A.76條項下5%的門檻以下。因此，儘管大規模全面實施二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議仍須待獨立股東批准後方可作實，惟於二零二六年至二零二八年智能物流框架協

董 事 會 函 件

議成為無條件前，該等二零二六年智能物流產品交易獲豁免遵守獨立股東批准的規定，並屬於上市規則第14A.76條項下的豁免範圍。

二零二六年智能物流產品交易之詳情載列如下：

交易性質	概約價值 人民幣千元	狀態
銷售(零部件)	15,188	
包括：		
— 驅動單元(單位均價每組 人民幣8,050元)	9,056 (1,125組)	於二零二六財年 建議年度上限內
— 鈑金組(單位均價 每組人民幣450元)	506 (1,125組)	於二零二六財年 建議年度上限內
— 底盤(單位均價 每組人民幣1,100元)	1,238 (1,125組)	於二零二六財年 建議年度上限內
— 貨箱總成(單位均價 每組人民幣3,900元)	4,388 (1,125組)	於二零二六財年 建議年度上限內
建議年度上限	222,750	

交易性質	概約價值 人民幣千元	狀態
採購(成品)		
— 採購智能物流新能源汽車價格 範圍：每台人民幣45,000元至 人民幣48,000元	54,000 (1,125台)	於二零二六財年 建議年度上限內
建議年度上限	792,000	

二零二六年智能物流產品交易將構成上文「建議年度上限」一節所披露之二零二六財年建議年度上限的一部分。

歷史交易記錄

於二零二六年六月十日訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議前，銷售(零部件)交易及採購(成品)交易並無任何歷史交易金額。元控在低

速智能駕駛產品領域的業務正處於初始發展階段，而二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下的交易，屬元控與五菱新能源之間的新業務安排。

儘管如上文所述，誠如日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈所披露，二零二六年智能物流產品交易涉及銷售(零部件)交易的價值約人民幣15,200,000元及涉及採購(成品)交易的價值約人民幣54,000,000元，預期將於股東特別大會前執行，以應付一名獨立第三方戰略客戶的即時需求。該等交易屬試驗性質，並將於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議成為無條件前予以執行。

倘未能於股東特別大會上取得獨立股東批准，二零二六年智能物流產品交易將不會被撤銷，因為該等二零二六年智能物流產品交易完全屬於上市規則第14A.76條項下毋須獨立股東批准的豁免範圍，符合上市規則第14A章的規定。

訂約方資料

本公司

本公司為於百慕達註冊成立的有限公司，為一間投資控股公司。於本通函日期，本公司之控股股東為廣西汽車(其間接擁有本公司已發行股本約56.54%)及廣西國控(其擁有廣西汽車80%股權)。

本集團

本集團透過五菱工業主要從事汽車零部件、汽車動力系統及商用整車之製造及銷售業務，以及原材料貿易及水電供應服務。

元控

元控為一間於中國成立的公司及五菱工業的全資附屬公司，而五菱工業由本公司及廣西汽車分別擁有約60.90%及39.10%權益。元控目前主要從事低速智能駕駛業務，專注於線控底盤與低速智能無人車之研發、製造及提供一體化解決方案。主要產品包括系列化線控底盤產品及場景化整車產品，其均可滿足智能充電機器人、無人接駁、無人物流等方面的需求。

五菱新能源

五菱新能源為一間於二零二一年六月四日在中國註冊成立的公司。於本通函日期，五菱新能源由廣西汽車擁有65.80%、本公司擁有13.36%及五菱工業擁有12.34%。五菱新能源主要於中國(於遵守適用法律法規的要求下)從事研發、製造和銷售新能源汽車，包括但不限於極具競爭力的純電動和插電式混合動力新能源汽車，以及其他新能源智能出行產品。

訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之理由及裨益

誠如本公司截至二零二五年十二月三十一日止年度之年報所載，本集團旨在透過於二零二五年十一月成立元控，加快其於低速智能駕駛產品業務分部之發展。預期成立元控將使本集團能夠借助其現有資源及優勢，進一步孵化、賦能及加強其在前景廣闊的智能駕駛業務市場的發展。

自二零二五年底開始營運以來，元控一直堅持核心零部件產品全域自研的戰略路徑，使其具備了對涵蓋線控轉向底盤及智能駕駛域控制器，以及感知決策算法等功能的關鍵零部件研發及生產技術的自主掌控能力。此舉為快速響應低速智能場景下多樣化的產品需求奠定了堅實的基礎。

同時，元控亦透過參與各類展會及推廣活動，以及與潛在業務夥伴及客戶訂立戰略合作協議，積極向市場推廣其低速智能駕駛業務產品(包括智能物流產品)，其中若干業務計劃及方案已開始具體化，並於近期成功取得客戶小批量訂單。鑑於不斷推出新產品及積極的營銷計劃，預期元控在低速智能駕駛產品業務分部的業務量將於未來數年大幅增長。

自二零二二年以來，五菱工業集團一直作為主要供應商，為五菱新能源生產新能源汽車供應原材料(主要是鋼材)、汽車零部件及配件並提供改裝服務。基於五菱工業集團與五菱新能源之間長期而密切的合作關係，五菱工業集團一直熟悉汽車零部件的規格，並且在理解五菱新能源要求的標準和規格方面具有競爭優勢。

五菱工業集團一直為製造各類智能物流新能源汽車生產各種零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)。鑑於五菱工業集團與五菱新能源之間長期而密切的合作關係，五菱工業的全資附屬公司元控對五菱新能源要求的規格及質量標準有深入的了解。銷售(零部件)交易使元控能夠穩定及具成本效益地供應此等專用零部件，從而提升本集團的整體營運效率。

另一方面，由於五菱新能源開發的新能源車型號獲市場廣泛接受，採購(成品)交易將使元控能向五菱新能源採購成品新能源車，讓本集團得以繼續擴展其低速智能駕駛產品組合，而毋須產生重大額外資本開支。

考慮到上述因素，董事(不包括獨立非執行董事，彼等將於考慮獨立財務顧問的推薦建議後形成自己的觀點)認為，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易(包括建議年度上限)乃於本集團日常及一般業務過程中訂立，按正常商業條款進行，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

內部監控政策

五菱工業集團(包括元控)已就所有銷售及採購交易(包括銷售(零部件)交易及採購(成品)交易)採納及實施標準內部監控程序，以確保上述交易之付款條款及定價基準將依據市場條款或不遜於向獨立第三方提供或自獨立第三方取得之條款。

定價政策：

元控已就其與獨立第三方及五菱新能源的交易實施其標準定價政策。

銷售(零部件)交易：

就標準製造流程而言，元控的銷售部(「銷售部」)依據自五菱工業集團可得之資料，參考(i)來自至少兩名獨立供應商的類似零部件的最新市價；(ii)來自至少兩名獨立供應商的最新報價；及(iii)與至少兩名獨立第三方的過往交易價格。銷售部會收集及分析相關市場資料以釐定銷售價格，該等價格包括元控或五菱工業集團就該等產品向其現有客戶收取的相關價格。在成本加成法機制下，適

用加價以成本百分比呈列，並參考本集團的內部成本會計制度釐定。加價旨在彌補間接費用並產生合理利潤，此舉與本集團就供應予獨立第三方的可資比較零部件的定價常規一致。具體加價率屬商業敏感資料，並無差別地統一應用於關連第三方及獨立第三方。本公司確認，該等費率不遜於元控或五菱工業集團可從獨立第三方獲得的費率，或五菱新能源向獨立第三方提供的費率。

然而，由於銷售(零部件)交易項下涵蓋的零部件乃為五菱新能源專門生產及供應，以製造其後轉售予元控的成品車輛，目前並無獨立第三方製造商提供具有該等特定安排及同等規格的可資比較成品。因此，向獨立第三方取得報價以作比較並不可行。取而代之，定價乃透過下文所述的毛利率基準比較及按貢獻分配利潤進行驗證。

採購(成品)交易：

就標準製造流程而言，元控的採購部(「採購部」)在五菱工業集團技術部及製造部的協助下，依據自五菱工業集團可得之資料，參考來自獨立第三方的至少兩份可資比較報價的現行市價及來自獨立第三方的至少兩款類似產品的成本結構，評估五菱新能源所提供價格的合理性。

就全新高度定製化開發項目而言，並無可從獨立第三方獲得的直接可資比較智能物流新能源車。該等車輛乃透過元控與五菱新能源的協作開發，結合了元控的專有技術與五菱新能源的專業生產能力。目前並無獨立製造商生產具有同等綜合規格的車輛。因此，本公司不會就成品的交易層面定價參考特定的可資比較車輛型號。取而代之，定價乃透過毛利率基準比較及成本構成法(誠如下文所述)進行驗證。

成本分析及利潤率審閱：

元控的財務部與五菱工業集團的銷售部、採購部、技術部及製造部合作，進行成本分析及利潤率審閱。

就標準製造流程而言，最終定價乃經每年比較與五菱新能源的交易所賺取的利潤率及與至少兩名獨立第三方的交易所賺取的利潤率後釐定。

就全新高度定製化開發項目而言，於開始生產前，各方財務部門會共同計算智能物流新能源成品車的預計毛利率。此計算出的毛利率乃以本集團於二零二四財年及二零二五財年介乎10.8%至13.2%的過往毛利率為基準進行比較。由於並無專門從事L4級自動駕駛低速智能物流新能源汽車且公開披露相關財務數據的上市公司，故本公司無法為該等產品識別直接可資比較的同儕。儘管不存在直接可資比較的同儕，本集團亦會考慮更廣泛汽車行業內若干公司的集團層面毛利率，其於二零二四財年及二零二五財年介乎10%至17%。本集團聯合協作項目的目標毛利率乃經計算及評估，以確保其與本集團自身的過往利潤率參數一致。一旦總毛利率根據市場基準進行驗證，預期賺取的毛利率將根據項目參與各方對項目的各自貢獻(包括在技術知識、產品開發、營銷工作以及實際生產成本方面的貢獻)在彼等之間分配。最終分配比例乃透過結構化的跨部門磋商釐定，當中各方的銷售、採購及財務部門會獨立審閱、磋商及批准成本結構與分配參數。

於實施毛利基準比較及按貢獻分配利潤的過程中，各部門於定價審閱及釐定機制中擔當不同角色：(1)銷售部門將參考類似產品的現行市價(如有)及本集團的毛利率，以得出成品的目標價格範圍；(2)採購部門將要求供應商(包括五菱新能源)提供生產成本的詳細分析以供評估；及(3)財務部門將收集銷售部門、採購部門及其他部門(如技術及生產部門)提供的所有資料，以評估定價是否合理，並就高度定製化開發項目得出分配基準。根據所收集的全部數據及所達致的分配基準，本集團將按各方各自的貢獻分配利潤。透過該跨部門審閱程序，本集團確保最終定價條款屬公平合理，並按不遜於獨立第三方訂立之一般商業條款訂立。

年度審閱：

本公司核數師將對持續關連交易進行年度審閱，以(i)確認交易金額在年度上限內；及(ii)確保該等交易在所有重大方面均符合二零二六年至二零二八年

董事會函件

智能物流產品框架協議所載的條款。同時，五菱新能源將向本公司核數師提供其相關記錄，以方便本公司核數師對持續關連交易進行年度審閱。

此外，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的交易亦將由本公司獨立非執行董事每年審閱。

由本公司核數師及獨立非執行董事對持續關連交易進行審閱的結果，連同二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行交易的資料，將遵照上市規則載於本公司年報內。

鑑於上文所述，董事(包括獨立非執行董事)認為內部監控程序有效確保涉及銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的持續關連交易將按正常商業條款進行，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。

監控二零二六年智能物流產品交易：

鑒於在股東特別大會前提前執行二零二六年智能物流產品交易，元控財務部須備存登記冊，以記錄根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議進行的所有交易之累計價值。倘二零二六年智能物流產品交易的累計價值接近上市規則第14A.76條項下5%門檻，管理層須立即通知董事會並暫停其項下任何進一步交易，直至遵守上市規則第14A章的相關規定(包括在需要時取得獨立股東批准)為止。

董事會(包括獨立非執行董事)認為，內部監控程序可有效確保二零二六年智能物流產品交易將按正常商業條款進行，屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益，且於獨立股東在股東特別大會上批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議前，適用百分比率將不會超過5%的門檻。

上市規則的涵義

於本通函日期，(i)五菱新能源由廣西汽車、本公司及五菱工業分別擁有65.80%、13.36%及12.34%權益；及(ii)廣西汽車於已發行股份總數中擁有約56.54%權益，並為本公司控股股東。因此，根據上市規則，五菱新能源為本公

董事會函件

司之關連人士。根據上市規則，訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議構成本公司之持續關連交易。

由於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易各自建議年度上限之最高適用百分比率(如上市規則第14.07條所載)按年計超過5%，而該等建議年度上限超過10,000,000港元，銷售(零部件)交易及採購(成品)交易構成本公司之持續關連交易，並須遵守上市規則第14A章項下之申報、公佈、年度審閱及獨立股東批准規定。

二零二六年智能物流產品交易構成二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之一部分並據此執行，根據上市規則第14A章構成持續關連交易。由於就二零二六年智能物流產品交易項下將予執行的各項銷售交易及採購交易的建議年度上限而言，最高適用百分比率按年計超過0.1%但低於5%，故執行二零二六年智能物流產品交易須遵守上市規則第14A.76條項下的申報、年度審閱及公佈規定，惟獲豁免遵守上市規則第14A章項下的獨立股東批准規定。

董事會確認，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議乃根據上市規則第14A.52條按有條件基礎訂立。二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議已正式簽署，並對訂約方具法律約束力。從管理層角度而言，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議已全面生效，僅須待一項未達成之先決條件達成後方可成為無條件，即就已超出須獲獨立股東批准門檻的各建議年度上限，於即將召開的股東特別大會上取得獨立股東批准。儘管已於股東特別大會前執行二零二六年智能物流產品交易，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議仍須待於股東特別大會上取得獨立股東批准並遵守上市規則項下所有適用規定後，方可作實。於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議成為無條件前，二零二六年智能物流產品交易獲豁免遵守上市規則第14A.76條項下的獨立股東批准規定，並屬於上市規則第14A.76條項下的豁免範圍。

董事會函件

董事會已於二零二六年六月十日批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限。於最後實際可行日期，由於董事以及廣西汽車集團之董事及／或高級行政人員袁智軍先生、朱鳳豔女士、宋偉先生(於二零二六年六月二十九日獲委任)及韋明鳳先生(於二零二六年六月二十九日辭任)於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議中擁有重大權益，彼等已就批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限之董事會決議案放棄投票。除上文所披露者外，概無其他董事被視為於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限中擁有重大權益。因此，並無其他董事須就批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行交易的決議案放棄投票。

獨立非執行董事及獨立股東之批准

獨立董事委員會(由全體獨立非執行董事組成)已告成立，以就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之條款向獨立股東提供意見。獨立董事委員會成員概無於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議擁有任何重大權益。獨立董事委員會函件載於本通函第24及25頁。

鑑於彼等於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議中之權益，廣西汽車及其聯繫人(合共持有或擁有1,864,698,780股股份權益，相當於本公司已發行股份約56.54%)將於股東特別大會上就有關二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及銷售(零部件)交易和採購(成品)交易之建議年度上限之決議案放棄投票。

除上文所披露者外，經董事作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無其他股東須於股東特別大會上就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議以及銷售(零部件)交易和採購(成品)交易之建議年度上限放棄投票。

獨立財務顧問

華金融資(國際)有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議以及銷售(零部件)交易和採購(成品)交易之建

議年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。獨立財務顧問函件載於本通函第26頁至第59頁。

股東特別大會

本公司謹訂於二零二六年七月三十一日(星期五)上午十時正假座香港干諾道中168-200號信德中心西座34樓3406室舉行股東特別大會，會上將向獨立股東提呈普通決議案，以考慮及酌情批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及銷售(零部件)交易和採購(成品)交易之建議年度上限，股東特別大會通告載於本通函第SGM-1頁及第SGM-2頁。

股東特別大會通告所載普通決議案將由獨立股東以投票方式表決。本公司將於股東特別大會結束後刊發公佈，以知會閣下大會之結果。

本通函隨附股東特別大會適用之代表委任表格。無論閣下能否親身出席股東特別大會(或其任何續會)，務請按隨附之代表委任表格上列印之指示填妥表格，並盡早交回本公司之香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，惟無論如何須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

以投票方式表決

根據上市規則第13.39(4)條，除大會主席將決定之若干程序或行政事宜外，股東大會的所有股東表決將以投票方式進行。因此，根據公司細則，股東特別大會主席將就每項將於股東特別大會提呈表決的決議案要求以投票方式進行。

暫停辦理股份過戶登記

為釐定股東出席股東特別大會並於會上投票之資格，本公司將於二零二六年七月二十八日(星期二)至二零二六年七月三十一日(星期五)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續。於二零二六年七月三十一日(星期五)(即記錄日期)營業時間結束時名列本公司股東名冊之股東將有權出席股東特別大會並於會上投票。於上述期間，將不會辦理任何股份過戶登記手續。為符合資格出席股東特別大會，所有填妥之過戶表格連同有關本公司股票，最遲須於二零二六年

董事會函件

七月二十七日(星期一)下午四時三十分前送達本公司之香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。

推薦建議

敬請 閣下垂注本通函第24及25頁所載之獨立董事委員會函件，當中載有其就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議以及銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的建議年度上限向獨立股東提供的推薦建議。

敬請 閣下亦垂注本通函第26至59頁所載之獨立財務顧問函件，當中載有其就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供的推薦建議，以及其達致推薦建議時所考慮的主要因素及理由。

董事(包括獨立非執行董事，其意見載於本通函獨立董事委員會函件，但不包括於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、其項下擬進行的交易及建議年度上限中擁有重大權益之袁智軍先生、朱鳳豔女士及宋偉先生)認為，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限的條款屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。因此，董事建議獨立股東於股東特別大會上就將予提呈有關二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議以及銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的建議年度上限的普通決議案投贊成票。

其他資料

閣下請垂注本通函附錄所載之一般資料。

此 致

列位股東 台照

代表董事會
五菱汽車集團控股有限公司
主席
袁智軍先生
謹啟

二零二六年七月十三日

下文載列獨立董事委員會之意見函件全文，乃為載入本通函而編製，當中載有其就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易(包括建議年度上限)向獨立股東提供的推薦建議：



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)

敬啟者：

持續關連交易

吾等提述本公司致股東日期為二零二六年七月十三日之通函(「**通函**」)，本函件乃其中一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函內所界定者具有相同涵義。

吾等已獲董事會委任為獨立董事委員會成員，就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議(連同其建議年度上限)之條款向閣下提供意見。華金融資(國際)有限公司已獲委任為獨立財務顧問，就此向閣下及吾等提供意見。彼等之建議詳情，連同彼等於給予該等建議時所考慮之主要因素及理由，載於本通函第26至59頁。

經考慮二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之條款，並計及獨立財務顧問之意見(尤其是其函件所載之主要因素、理由及推薦建議)，吾等認為，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限之條款乃按正常商業條款訂立，且在本公司之一般及日常業務過程中進行，就獨立股東而言屬公平合理，而訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議符合本公司及股東之整體利益。

獨立董事委員會函件

吾等亦注意到日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈，內容有關在股東特別大會前提前執行二零二六年智能物流產品交易。

就有關主要考慮因素及合規事宜而言，吾等注意到，此次提前執行乃出於商業需要，乃因應一名獨立第三方戰略客戶提出具嚴格交付時限之緊急採購訂單所致。該等交易屬試驗性質，並擬維持在上市規則第14A.76條項下的5%門檻內。吾等已審閱本集團監控該等交易累計價值的內部監控措施。吾等信納該等措施在確保遵守5%門檻規定方面屬充分且有效。

因此，吾等建議獨立股東就將於股東特別大會上提呈以批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及建議年度上限之決議案投贊成票。

此 致

列位獨立股東 台照

為及代表

五菱汽車集團控股有限公司

獨立董事委員會

獨立非執行董事

葉翔先生 徐勁力先生 劉介明先生

謹啟

二零二六年七月十三日



敬啟者：

持續關連交易

緒言

吾等提述吾等獲委任為獨立財務顧問，以就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易以及二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易之建議年度上限(「**建議銷售年度上限**」)及採購(成品)交易之建議年度上限(「**建議採購年度上限**」)向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。銷售(零部件)交易、建議銷售年度上限、採購(成品)交易及建議採購年度上限之詳情載於 貴公司日期為二零二六年七月十三日之通函(「**通函**」)所載之「董事會函件」內，本函件構成通函一部分。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與通函內所界定者具有相同涵義。

茲提述 貴公司日期為二零二六年六月十日的公佈，內容有關(其中包括)銷售(零部件)交易及採購(成品)交易。五菱工業全資附屬公司元控與五菱新能源訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議，包括(1)銷售(零部件)交易，據此，元控同意向五菱新能源供應各種用於製造智能物流新能源汽車的零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)；及(2)採購(成品)交易，據此，元控同意向五菱新能源採購智能物流新能源汽車。

於最後實際可行日期，(i)五菱新能源由廣西汽車、貴公司及五菱工業分別擁有65.80%、13.36%及12.34%權益；及(ii)廣西汽車於已發行股份總數中擁有約56.54%權益，並為貴公司控股股東。因此，根據上市規則，五菱新能源為貴公司之關連人士。因此，根據上市規則第14A章，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易將構成貴公司之持續關連交易。

由於二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易各自之建議年度上限的最高適用百分比率(如上市規則第14.07條所載)按年計超過5%，而建議銷售年度上限及建議採購年度上限分別超過10,000,000港元，故銷售(零部件)交易及採購(成品)交易構成貴公司之持續關連交易，並須遵守上市規則第14A章項下之申報、公佈、年度審閱及獨立股東批准規定。

獨立董事委員會

由全體獨立非執行董事(即葉翔先生、徐勁力先生及劉介明先生)組成之獨立董事委員會已告成立，以考慮二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款以及建議銷售年度上限及建議採購年度上限，並經考慮獨立財務顧問之推薦建議後，就(i)訂立銷售(零部件)交易及採購(成品)交易是否於貴集團日常及一般業務過程中訂立及是否符合貴公司及股東的整體利益；(ii)二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款是否按正常商業條款訂立及是否公平合理；(iii)建議銷售年度上限及建議採購年度上限是否公平合理；及(iv)獨立股東應如何就銷售(零部件)交易及採購(成品)交易以及建議銷售年度上限及建議採購年度上限之決議案投票向獨立股東提供意見。

獨立財務顧問

華金融資(國際)有限公司為一間可根據香港法例第571章證券及期貨條例進行第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團。作為獨立董事委員會及獨立股東之獨立財務顧問，吾等之職責為就(i)訂立銷售(零部件)交易及採購(成品)交易是否於貴集團日常及一般業務過程中及符合貴公司及股東的整體利益；(ii)二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款是否按正常商業條款訂立及是否公平合理；(iii)建議銷售年度上限及建議採購年度上限是否公平合理；及(iv)獨立股東應如何就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易以及建議銷售年度上限及建議採購年度上限之決議案投票，向獨立董事委員會及獨立股東提供獨立意見。

獨立性聲明

吾等與貴公司、銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的訂約方或彼等各自的核心關連人士或聯繫人概無聯繫或關連。於緊接最後實際可行日期前兩年內，吾等就(i)貴公司日期為二零二五年十二月二十三日之通函所披露之若干持續關連交易；及(ii)是項有關二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易之委聘獲委任為貴公司之獨立財務顧問(統稱「獨立財務顧問委聘」)。除獨立財務顧問委聘外，吾等並未與貴公司、銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的訂約方或彼等各自的核心關連人士或聯繫人有任何其他關係或於其中擁有任何利益，且吾等並未擔任貴公司其他交易之獨立財務顧問，而可能被合理視作影響吾等於上市規則項下定義之獨立性。此外，吾等就各項獨立財務顧問委聘之薪酬為正常專業費用，且不會影響吾等之獨立性。因此，吾等認為，吾等合資格就銷售(零部件)交易及採購(成品)交易提供獨立意見。

吾等意見的基準

於達致吾等之意見時，吾等已審閱(其中包括)(i)二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議；(ii) 貴公司截至二零二五年十二月三十一日止年度之年報(「二零二五年年報」)；及(iii)通函所載之其他資料。

吾等亦已依賴通函所載或所提述及／或由 貴公司、董事及 貴集團管理層(「管理層」)向吾等提供之聲明、資料、意見及陳述。吾等已假設，通函所載或所提述及／或向吾等提供之所有聲明、資料、意見及陳述於作出之時為真實、準確及完整，並將直至股東特別大會日期繼續如此。董事願就此共同及個別承擔全部責任，當中包括為遵照上市規則之規定就提供有關 貴集團之資料而發佈之詳情。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，通函所載資料於各重大方面均屬準確完整，且無誤導或欺詐成分，通函亦無遺漏任何其他事實，致使通函所載的任何聲明有所誤導。

吾等無理由相信，吾等於達致意見時所依賴之任何聲明、資料、意見或陳述屬不真實、不準確或具誤導性，吾等亦不知悉有任何重大事實遺漏，以致提供予吾等之聲明、資料、意見或陳述屬不真實、不準確或具誤導性。

吾等認為，吾等已獲提供並已審閱充足資料，以達致知情意見並為吾等之意見提供合理基準。然而，吾等並無對所提供之資料進行任何獨立核實，亦無對 貴集團之業務、財務狀況及事務或未來前景進行任何獨立調查。

基於上文所述，吾等確認，吾等於達致吾等之意見及推薦建議時，已採取上市規則第13.80條所指適用於銷售(零部件)交易之建議銷售年度上限及採購(成品)交易之建議採購年度上限之所有合理步驟。

主要因素及理由

1. 背景

1.1 有關 貴公司及 貴集團的資料

貴公司為於百慕達註冊成立的有限公司，為一間投資控股公司。於最後實際可行日期，貴公司之控股股東為廣西汽車(其間接擁有 貴公司已發行股本約56.54%)及廣西國控(其擁有廣西汽車80%股權)。

貴集團透過五菱工業主要從事汽車零部件、汽車動力系統及商用整車之製造及銷售業務，以及原材料貿易及水電供應。

下文載列摘錄自二零二五年年報之 貴集團截至二零二五年十二月三十一日止兩個年度(「二零二四財年」及「二零二五財年」)之綜合財務資料概要：

	截至十二月三十一日止年度	
	二零二五年	二零二四年
	人民幣千元	人民幣千元
	(經審核)	(經審核)
收入	8,250,131	7,949,439
— 銷售發動機及相關部件及其他動力系統產品	1,815,357	1,737,084
— 銷售汽車零部件及配件	5,168,568	4,771,393
— 銷售專用汽車(包括新能源汽車)	613,487	718,758
— 其他	619,657	689,460
— 租金收入總額之收入	33,062	32,744
毛利	1,092,100	860,097
年內溢利	171,642	111,245

貴集團於二零二五財年之收入約為人民幣8,250百萬元，較二零二四財年增加約3.8%。收入增加乃主要由於來自主要客戶的業務有所回暖，連同不斷擴大的市場中客戶帶來的業務增長，此惠及汽車零部件及其他工業服務分部，惟部分被二零二五財年不利的經濟環境以及貴集團商用整車分部的重新定位策略所抵銷，該等因素持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。

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，貴集團於二零二五財年之毛利增加至人民幣1,092百萬元，較二零二四財年增加約27.0%。

同時，儘管由於五菱新能源處於早期發展階段，以及為貴集團(尤其是汽車零部件及其他工業服務分部)進行的新產品及開發項目導致研發開支大幅增加，使其於二零二五財年應佔虧損大幅增加至人民幣97.1百萬元，惟貴集團於二零二五財年仍錄得淨溢利約人民幣172百萬元。該溢利較二零二四財年增加約54.3%，乃得益於貴集團核心業務分部(具體而言為汽車動力系統分部及汽車零部件分部)表現持續改善以及應佔其他聯營公司及合營企業的溢利增加。

1.2 有關元控的資料

元控為一間於二零二五年十一月在中國成立的公司及五菱工業的全資附屬公司，而五菱工業由貴公司及廣西汽車分別擁有約60.90%及39.10%權益。元控目前主要從事低速智能駕駛業務，專注於線控底盤與低速無人車之研發、製造及提供一體化解決方案。主要產品包括系列化線控底盤產品及場景化整車產品，其均可滿足智能充電機器人、無人接駁、無人物流等方面的需求。

1.3 有關五菱新能源之資料

五菱新能源為一間於二零二一年六月四日在中國註冊成立的公司。於最後實際可行日期，五菱新能源由廣西汽車擁有65.80%、貴公司擁有

13.36%及五菱工業擁有12.34%。五菱新能源主要於中國(於遵守適用法律法規的要求下)從事研發、製造和銷售新能源汽車，包括但不限於極具競爭力的純電動和插電式混合動力新能源汽車，以及其他新能源智能出行產品。

2. 持續關連交易的理由及裨益

吾等自管理層了解到，貴集團旨在透過於二零二五年十一月成立元控，加快其於低速智能駕駛產品業務分部之發展。預期成立元控將使貴集團能夠借助其現有資源及優勢，進一步孵化、賦能及加強其在前景廣闊的自動駕駛業務市場的發展。

自二零二五年底開始營運以來，元控一直堅持核心零部件產品全域自研的戰略路徑，使其具備了對涵蓋線控轉向底盤及智能駕駛域控制器，以及感知決策算法等功能的關鍵零部件研發及生產技術的全方位掌控能力。此舉為快速響應各種低速智能技術應用場景下多樣化的產品需求奠定了堅實的基礎。

同時，元控亦透過參與各類展會及推廣活動，以及與潛在業務夥伴及客戶訂立戰略合作協議，積極向市場推廣其低速自動駕駛業務產品(包括智能物流產品)，其中若干業務計劃及方案已開始具體化，並於近期成功取得客戶小批量訂單。鑑於不斷推出新產品及積極的營銷計劃，預期元控在低速智能駕駛產品業務分部的業務量將於未來數年大幅增長。

自二零二二年以來，五菱工業集團一直作為主要供應商，為五菱新能源生產新能源汽車供應原材料(主要是鋼材)、汽車零部件及配件並提供改裝服務。基於五菱工業集團與五菱新能源之間長期而密切的合作關係，五菱工業集團熟悉汽車零部件的規格，並且在理解五菱新能源要求的標準和規格方面具有競爭優勢。

自二零二五年以來，五菱工業集團一直為製造各類智能物流新能源汽車生產各種零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)。鑑於五菱工業集團與五菱新能源之間長期而密切的合作關係，五菱工業的全資附屬公司元控對五

菱新能源要求的規格及質量標準有深入的了解。銷售(零部件)交易使元控能夠穩定及具成本效益地供應此等專用零部件，從而提升 貴集團的整體營運效率。

另一方面，由於五菱新能源開發的各款新能源汽車型號獲市場廣泛接受，採購(成品)交易將使元控能向五菱新能源採購成品智能物流新能源汽車，讓 貴集團得以繼續擴展其低速智能駕駛產品組合，而毋須產生用於建設產能的重大額外資本開支。

基於上述原因，元控與五菱新能源訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議，以合作生產及銷售智能物流新能源汽車，並規管元控與五菱新能源之間的交易。

於評估訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之理由及裨益時，吾等已考慮董事會對該等事宜的意見，並在向管理層作出若干審閱及查詢後達致結論。

2.1 銷售(零部件)交易

就來自五菱新能源的銷售(零部件)交易而言，在國家及地方政府鼓勵大規模應用智能物流及無人配送設備的政策支持下，近年來中國物流新能源汽車行業中新能源汽車所佔的業務量及市場份額均已顯著增長。根據中國交通運輸協會投融資分會發佈的《2025–2026年中國無人配送物流車市場發展報告》(「《中國交通運輸協會報告》」)，於二零二六年第一季度，累計無人配送物流車達到47,000輛，較二零二五年的37,000輛增長約27.0%，預計於二零二六年將達到100,000輛或以上。此外，吾等從艾瑞諮詢發佈的《2025年中國無人城配車行業白皮書》(「《艾瑞諮詢報告》」)注意到，中國無人配送物流車的銷量預計將於二零二六年、二零二七年及二零二八年分別達到89,000輛、260,000輛及627,000輛。市場預計未來數年中國無人配送物流車的需求將大幅增長。

誠如董事會函件所述，五菱工業集團一直為製造智能物流新能源汽車生產各種零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)。此外，元控對涵蓋線控轉向底盤及智能駕駛域控制器以及感知決策算法相關功能的關鍵零部件的生產技術擁有全方位掌控能力。

此外，自二零二二年以來，五菱工業集團一直作為主要供應商，為五菱新能源生產新能源汽車供應原材料(主要是鋼材)、汽車零部件及配件並提供改裝服務。誠如二零二五年年報所披露，五菱工業集團於二零二五財年向五菱新能源的銷售額逐步增加至人民幣206.2百萬元，產品涵蓋用於生產各種新能源汽車的各類汽車零部件。經向 貴公司查詢後，吾等獲悉，該數字較二零二四年同期增加約63.4%。

鑑於(i)向五菱新能源提供的該等零部件乃用於生產及組裝元控將根據採購(成品)交易採購的智能物流新能源汽車；及(ii)五菱工業集團與五菱新能源之間長期而密切的合作關係，五菱工業的全資附屬公司元控對五菱新能源製造智能物流新能源汽車所需的規格及質量標準有深入的了解，銷售(零部件)交易使元控能夠穩定且具成本效益地供應該等專用零部件，從而提升 貴集團的整體營運效率。

2.2 採購(成品)交易

誠如董事會函件所述，元控一直堅持核心零部件產品全域自研的戰略路徑，使其具備了對涵蓋線控轉向底盤及智能駕駛域控制器，以及感知決策算法等功能的關鍵零部件研發及生產技術的全方位掌控能力。同時，五菱新能源擁有先進及規模化的生產設施，能夠滿足元控在製造及組裝智能物流新能源汽車等低速智能駕駛產品方面的需求。

就此而言，根據採購(成品)交易向五菱新能源採購智能物流新能源汽車，可讓元控受益於五菱新能源的現有產能來擴展其低速智能駕駛產品組合，而毋須為建立自有生產線而產生重大額外資本開支。

2.3 提前執行二零二六年智能物流產品交易

誠如董事會函件所述，吾等經查詢後獲悉，由於一名獨立第三方戰略客戶（「客戶」）以嚴格的交付期限下達緊急採購訂單，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下的小部分銷售(零部件)交易及採購(成品)交易預期將於股東特別大會上獲得獨立股東批准前執行。該客戶為中國L4級別自動駕駛配送車的領先供應商，而貴集團致力與該客戶建立開發及供應智能物流新能源汽車之長期業務關係。於股東特別大會前，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下之二零二六年智能物流產品交易毋須取得獨立股東批准，且將於上市規則第14A.76(2)條項下的適用百分比率門檻內進行。有關緊急情況印證了客戶對元控的智能物流新能源汽車存在堅實且迫切的需求。

誠如董事會函件所述，儘管貴集團已訂立二零二六年智能物流產品交易並預期於股東特別大會上取得獨立股東批准前執行，惟貴集團將密切及嚴格監控二零二六年智能物流產品交易的金額，以確保適用百分比率不會超過上市規則第14A.76條所規定的5%門檻。倘二零二六年智能物流產品交易接近5%的門檻，貴公司將立即遵守上市規則第14A章的相關規定，包括立即暫停任何進一步有關活動，直至於股東特別大會上取得獨立股東批准為止。鑑於該名客戶為貴集團戰略客戶，貴公司珍視其帶來的商業機會，故以試點形式開始該等交易，而全面生產須待二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議於股東特別大會上取得獨立股東批准而完全生效後，方可作實。

2.4 吾等之意見

訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的銷售(零部件)交易及採購(成品)交易，將使貴集團能夠向五菱新能源提供用於組裝智能物流新能源汽車的零部件，藉此優化當前的經營方式，同時孵化、賦能及促進其於自動駕駛業務市場的發展。經考慮(i)元控及五菱新能源的主要業務活動及相應業務優勢；(ii)五菱新能源根據採購(成品)交易向元控供應的智能物流新能源汽車的市場需求；及(iii)吾等與管理層就上文

所載訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的銷售(零部件)交易及採購(成品)交易所帶來裨益之理由進行的討論，吾等同意董事的意見，認為訂立銷售(零部件)交易及採購(成品)交易將繼續促進貴集團的業務增長，屬於貴集團日常及一般業務過程，並符合貴公司及股東的整體利益。

3. 歷史交易記錄

據管理層告知，於二零二六年六月十日訂立二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議前，並無有關銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的歷史交易金額。二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的交易屬元控與五菱新能源之間的新業務安排。

4. 二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議的主要條款

以下載列二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議之主要條款，其詳情載於董事會函件「二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議」一節。

日期：

二零二六年六月十日

訂約方：

(a) 元控(五菱工業之全資附屬公司，而五菱工業則為貴公司非全資附屬公司)；及

(b) 五菱新能源(廣西汽車之非全資附屬公司，而廣西汽車為貴公司控股股東，於本通函日期間接擁有貴公司已發行股本總額約56.54%權益，根據上市規則屬貴公司之關連人士)。

將提供之產品及服務範疇：

(i) 銷售(零部件)交易

元控同意向五菱新能源供應各種用於製造智能物流新能源汽車的零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)；及

(ii) 採購(成品)交易

元控同意向五菱新能源採購智能物流新能源汽車。

期限：

自二零二六年六月十日起至二零二八年十二月三十一日止(包括首尾兩日)。

定價原則：

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下產品的定價將按以下方式釐定：

(i) 參考相關市場價格；及

(ii) 倘無市場價格可供參考，則按公平合理基準，參考實際或合理成本加合理利潤率(參考最終產品的估計利潤率)釐定，並按一般商業條款或不遜於元控可從獨立第三方獲得或五菱新能源向獨立第三方提供的條款訂立。

有關定價政策基準之進一步詳情載於董事會函件「建議年度上限」及「內部監控政策」各節。

付款條款：

根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議供應的產品及服務的款項，將根據訂約方不時訂立的具體產品及服務合約所列明之協定時間及方式，以現金或雙方協定的其他方式結算。

付款條款將按市場條款訂立，其不遜於元控向獨立第三方所獲得之條款，或五菱新能源向獨立第三方所提供之條款。

先決條件：

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及相關交易須待達成以下條件後，方可作實，惟二零二六年智能物流產品交易(其詳情已於 貴公司日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈及董事會函件「提前執行二零二六年智能物流產品交易」一節中作更全面披露)除外(如適當)：

- (i) 於股東特別大會上就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議、銷售(零部件)交易、採購(成品)交易及其各自年度上限取得獨立股東批准；及
- (ii) 訂約方遵守任何其他適用法律及法規(包括但不限於上市規則)。

終止：

二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議將在發生下列任何事件時終止：

- (i) 倘其項下任何交易未能符合上市規則下持續關連交易之規定，有關交易應立即終止；

- (ii) 倘任何特定產品及服務合約或其項下擬進行交易未能符合二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議的原則，或將導致相關交易的實際金額按年計超逾相關年度上限，則該特定產品及服務合約應立即終止；
- (iii) 任何一方向另一方發出三個月的事先書面通知後，可終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議，惟倘任何一方提出終止而導致另一方出現重大資產閒置，雙方應就合理損失協商賠償；或
- (iv) 倘任何一方違反二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議的任何條文，且未能在守約方指定的合理期限內糾正有關違約行為，則守約方可立即終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議。

此外，倘其項下所有交易已根據上述安排終止，則二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議須予終止。終止二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議不應影響任何一方已產生之任何權利或義務或已產生之任何負債。

5. 建議年度上限

5.1 銷售(零部件)交易

5.1.1 有關銷售(零部件)交易的建議年度上限

下表載列有關銷售(零部件)交易的建議年度上限：

	二零二六財年 人民幣千元	二零二七財年 人民幣千元	二零二八財年 人民幣千元
銷售零部件	202,500	337,500	472,500
包括：			
— 驅動單元 (單位均價每組 人民幣8,050元)	120,750 (15,000組)	201,250 (25,000組)	281,750 (35,000組)
— 鈑金件 (單位均價每組 人民幣450元)	6,750 (15,000組)	11,250 (25,000組)	15,750 (35,000組)
— 底盤 (單位均價每組 人民幣1,100元)	16,500 (15,000組)	27,500 (25,000組)	38,500 (35,000組)
— 貨箱總成 (單位均價每組 人民幣3,900元)	58,500 (15,000組)	97,500 (25,000組)	136,500 (35,000組)
約10%的緩衝額度	20,250	33,750	47,250
建議年度上限	222,750	371,250	519,750

經參閱董事會函件，建議銷售年度上限乃參考以下基準釐定：

- (i) 五菱新能源將生產並需要元控提供零部件的智能物流新能源汽車的估計數量；
- (ii) 元控就不同類別零部件提供的估計價格，乃經(A)參考相關市價估計，或(B)(倘無該等價格)按成本加成基準(於實際或合理生產成本估計上加適用加價幅度)，按不遜於就相同或類似零

部件向至少兩名獨立第三方提供的條款釐定。然而，由於銷售(零部件)交易項下涵蓋的零部件乃為五菱新能源專門生產及供應，以製造隨後轉售予元控的成品車輛，故目前並無獨立第三方製造商提供具有該等特定安排及同等規格的可資比較成品。因此，為作比較而向獨立第三方取得報價，在實務上並不可行。取而代之，定價乃透過毛利率基準比較及按貢獻分配利潤(誠如董事會函件內「內部監控政策」一節所述)進行驗證；及

- (iii) 已設定10%的緩衝額度，以應對任何不可預見情況，包括但不限於：(a)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外銷售交易；(b)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(c)政府對汽車行業之政策有變。

5.1.2 定價原則

元控向五菱新能源提供的產品的定價將按以下方式釐定：(A)經參考可資比較車輛的市價；或(B)(倘無該等市價)按個別項目基準，經參考將自成品車輛賺取的預期毛利率，並與貴集團的基準過往毛利率作比較，而預期賺取的總利潤將根據各方對項目的各自貢獻在彼等之間分配，且條款不遜於元控向獨立第三方所提供者。

經參閱董事會函件「內部監控政策」一節，五菱工業集團已就所有買賣交易(涵蓋銷售(零部件)交易)採納及實施標準內部監控程序，以確保其付款條款及定價基準將按市場條款或不遜於元控向獨立第三方提供之條款訂立。吾等認為，有效落實內部監控程序將確保銷售(零部件)交易的公平定價並符合其定價政策，因此，吾等認為銷售(零部件)交易的定價政策屬公平合理。

5.1.3 將供應產品之估計數量

根據銷售(零部件)交易將供應的產品的詳細類型及性質、估計數量及單價載於董事會函件「建議年度上限」一節。

為進行盡職調查，吾等已與管理層討論並取得五菱新能源將生產的智能物流新能源汽車估計數量所需的產品類型、性質及估計數量。吾等亦獲告知，該等車輛將根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議出售予元控，以向客戶作出進一步銷售。

吾等注意到，截至二零二八年十二月三十一日止三個年度將予出售零部件(包括驅動單元、鈑金件、底盤及貨箱總成)的估計數量與元控將向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車的估計數量以及將出售予客戶的車輛數目一致。據管理層告知，將予出售零部件的估計數量主要根據元控估計的智能物流新能源汽車預測銷量釐定。為進行盡職調查，吾等已取得(i)元控的業務計劃，並注意到智能物流新能源汽車的預測銷量連同其估計基準；及(ii)元控與客戶之間的戰略合作協議(「**戰略合作協議**」)及銷售合約。事實上，為滿足客戶的迫切需求，元控根據二零二六年智能物流產品交易將出售予五菱新能源用於生產智能物流新能源汽車的零部件估計數量為1,125組。

吾等亦對智能物流新能源汽車的市場需求進行了案頭研究，以佐證零部件以及智能物流新能源汽車的估計銷量增長。根據《中國交通運輸協會報告》，中國累計無人配送物流車已由二零二五年第一季度的37,000輛增加約27.0%至二零二六年同期的47,000輛，預計於二零二六年將達到100,000輛或以上。此外，吾等從《艾瑞諮詢報告》注意到，中國無人配送物流車的銷量預計將於二零二六年、二零二七年及二零二八年達到89,000輛、260,000輛及627,000輛。有關智能物流新能源汽車市場需求的詳情，載於下文「5.2.3將採購智能物流新能源汽車的估計數量」分節。

基於上文所述，吾等認為銷售(零部件)交易項下零部件的預測銷量增長與中國無人配送物流車需求的市場估計之相關依據一致。

5.1.4 將供應產品之估計單價

吾等自管理層了解，智能物流新能源汽車乃為客戶的規格而全新研製，因此根據銷售(零部件)交易將予出售的零部件並無同類產品。因此，並無過往直接可資比較價格或獨立第三方的相關報價可供參考。

此外，由於該等零部件乃為五菱新能源專門生產及供應，以製造隨後將出售予元控的智能物流新能源汽車，故 貴集團不會單獨評估銷售(零部件)交易的毛利率。相反， 貴集團會評估成品整體的目標毛利率。

基於此項特別安排，於開始生產前，各相關訂約方的財務部門會在參考 貴集團於二零二四財年及二零二五財年的過往毛利率後，共同釐定智能物流新能源成品車的項目毛利率。該毛利其後將根據相關訂約方各自的貢獻(包括但不限於技術知識、產品開發、營銷工作及實際生產成本)在彼等之間進行分配。最終分配比例乃透過結構化的跨部門磋商釐定，當中各方的銷售、採購及財務部門會獨立審閱、磋商及批准成本結構與分配參數，確保最終定價條款屬公平合理，且按不遜於獨立第三方可獲得的一般商業條款訂立。有關成品的成本分析及利潤率審閱的詳情，載於下文「5.2.4 將予採購智能物流新能源汽車的估計單價」分節。

儘管如上文所述，為證明 貴公司建議的平均產品單價的合理性，吾等已取得並審閱二零二五年至二零二六年超過十組性質類似的歷史銷售記錄，以將類似產品的歷史單價與銷售(零部件)交易項下各類別的建議平均單價進行交叉核對。具體而言，吾等審閱了二零二五年至二零二六年超過十組零部件的銷售收據，將元控向五菱新能源收取的

售價與五菱工業集團就類似項目向獨立第三方收取的歷史價格進行比較。吾等注意到，元控向五菱新能源收取的售價因項目而異，高於或低於向獨立第三方收取的價格或者與之相若。誠如前段所述，價格差異主要歸因於零部件在性質、規格、技術複雜度、數量及質量標準方面的差異。具體而言，吾等已向管理層進一步查詢有關元控向五菱新能源收取的售價低於向獨立第三方所提供若干類似產品之原因。吾等獲告知，供應予獨立第三方的該等產品要求更複雜的規格及更高的品質標準，導致生產成本增加。此外，儘管向五菱新能源提供之價格較低，五菱新能源產生之毛利率較獨立第三方所產生者為高。

此外，吾等獲告知，貴集團協作項目的目標毛利率乃經計算及評估，以確保與貴集團的過往利潤率參數一致。就此而言，吾等已評估元控將向五菱新能源收取的毛利率之合理性。因此，吾等已將根據銷售(零部件)交易將出售的各類產品的目標毛利率約5.02%至9.89%與向獨立第三方出售的超過十組類似產品的過往毛利率4.85%至9.47%作比較。吾等注意到，預期毛利率高於或與二零二五年及二零二六年售予獨立第三方的類似產品的過往毛利率相符。因此，吾等認為根據銷售(零部件)交易將出售的產品的預期毛利率屬公平合理且按正常商業條款訂立。

同時，基於(i)吾等所審閱樣本中類似產品的價格及過往毛利率，(ii)全面涵蓋上述所有類型的零部件，及(iii)並無任何發現會令吾等質疑樣本的有效性，吾等認為抽樣測試屬充分、公平及具代表性。

鑑於上文所述，吾等認為銷售(零部件)交易採納的估計單價乃按正常商業條款訂立，或按不遜於元控提供予獨立第三方客戶的條款訂立。

5.1.5 緩衝額度

貴公司在釐定銷售(零部件)交易的建議年度上限時，對銷售(零部件)交易的建議年度上限應用了10%的緩衝額度。經董事告知，應用緩衝額

度乃為應對不可預見情況，例如：(a)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外銷售交易；(b)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(c)政府對汽車行業之政策有變。吾等亦從其他香港上市公司有關持續關連交易的通函中注意到，在建議年度上限中納入10%的緩衝額度屬香港上市公司的普遍做法。鑑於上文所述，吾等認為截至二零二八年十二月三十一日止三個年度銷售(零部件)交易的建議年度上限緩衝額度屬公平合理。

經考慮(i)釐定銷售(零部件)交易建議年度上限的基準及因素；(ii)智能物流新能源汽車預測銷量的理據；(iii)待售產品的估計數量及單價與銷售(零部件)交易建議年度上限計算的合理性；及(iv)所應用的10%可接受緩衝額度，吾等認為銷售(零部件)交易的建議年度上限屬公平合理。

5.2 採購(成品)交易

5.2.1 有關採購(成品)交易的建議年度上限

下表載列五菱新能源自二零二六財年至二零二八財年將予提供的採購(成品)交易的建議年度上限詳情：

	二零二六財年 人民幣千元	二零二七財年 人民幣千元	二零二八財年 人民幣千元
採購智能物流新能源汽車	720,000	1,175,000	1,575,000
	(15,000輛)	(25,000輛)	(35,000輛)
價格範圍：每輛人民幣45,000元 至人民幣48,000元			
約10%的緩衝額度	72,000	117,500	157,500
建議年度上限	792,000	1,292,500	1,732,500

經參閱董事會函件，採購(成品)交易的建議年度上限乃經參考以下各項釐定：

- (i) 元控將向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車的估計數量；
- (ii) 五菱新能源就智能物流新能源汽車提供的估計價格將按以下方式釐定：(A)經參考可資比較車輛的市價；或(B)(倘無該等市價)按個別項目基準，經參考將自成品車輛賺取的預期毛利率，並與貴集團的基準過往毛利率作比較，而預期賺取的總利潤將根據各方對項目的各自貢獻在彼等之間分配，且條款不遜於可從獨立第三方獲得者；及
- (iii) 已設定10%的緩衝額度，以應對任何不可預見情況，包括但不限於：(a)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外採購交易；(b)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(c)政府對汽車行業之政策有變。

5.2.2 定價原則

經參閱董事會函件，元控將向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車的定價將按以下方式釐定：(A)經參考可資比較車輛的市價；或(B)(倘無該等市價)按個別項目基準，經參考將自成品車輛賺取的預期毛利率，並與貴集團的基準過往毛利率作比較，而預期賺取的總利潤將根據各方對項目的各自貢獻在彼等之間分配，且條款不遜於元控可從獨立第三方所獲得者。

經參閱董事會函件「內部監控政策」一節，貴集團(包括元控)已就所有採購交易(涵蓋採購(成品)交易)採納及實施標準內部監控程序，以確保其付款條款及定價基準將按市場條款或按不遜於獨立第三方提供

予元控的條款或五菱新能源提供予獨立第三方的條款訂立。吾等認為，有效落實內部監控程序將確保採購(成品)交易的公平定價並符合其定價政策，因此，吾等認為採購(成品)交易的定價政策屬公平合理。

5.2.3 將採購智能物流新能源汽車的估計數量

經參閱董事會函件，採購智能物流新能源汽車乃元控與五菱新能源之間的一項新業務安排，且並無歷史交易量可供參考，因此，將予採購的智能物流新能源汽車的估計數量主要根據元控的預測業務量釐定。

為進行盡職調查，(i)吾等已向管理層查詢元控的業務計劃，並獲悉元控計劃分別於二零二六財年、二零二七財年及二零二八財年向五菱新能源採購15,000輛、25,000輛及35,000輛智能物流新能源汽車，然後出售予客戶；(ii)吾等進一步與管理層討論釐定將採購的智能物流新能源汽車估計數量的基準；(iii)吾等已取得元控就該等智能物流新能源汽車與客戶訂立的戰略協議及銷售合約；(iv)吾等將二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議所示的估計數量與元控的業務計劃進行交叉核對，以確保計入建議採購年度上限計算的估計數量一致；及(v)吾等亦已就智能物流新能源汽車的市場狀況進行獨立的案頭研究，以從市場需求角度評估元控預測銷量的合理性。

根據吾等的案頭研究，吾等注意到國務院以及各部委及地方政府近年來已出台多項政策及規劃，以推廣智能物流新能源汽車廣泛使用，包括但不限於國務院於二零二五年十一月發布的《國務院辦公廳關於加快場景培育和開放推動新場景大規模應用的實施意見》、商務部及其他八個部門於二零二五年三月發布的《加快數智供應鏈發展專項行動計劃》、國務院於二零二四年十一月發布的《有效降低全社會物流成本行動方案》以及交通運輸部及其他十三個部門於二零二四年五月發布的《交通運輸大規模設備更新行動方案》。儘管如此，公安部已於

二零二六年二月發布《智能網聯汽車道路測試與示範應用安全通行規範》(GA/T 2388-2026)，該標準已於二零二六年七月生效。作為中國首個專門針對全場景智能網聯物流車輛的國家標準，該標準規定了涵蓋速度控制、車輛間距、信號及車道規則、基本駕駛規則以及發生交通事故時的責任歸屬等要求。出台該統一標準可消除道路交通安全合規方面的不確定性，加上現有的一系列扶持政策，市場預期這將加速二零二六年智能物流車輛在全國範圍內從試點運營過渡到大規模商業部署。

吾等已就中國無人配送物流車(亦稱為最後一公里智能物流車)的市場規模及未來數年的預期增長進行案頭研究，以評估元控業務計劃的合理性。根據《艾瑞諮詢報告》，預計最後一公里智能物流車的國內銷量將由二零二五年的約22,000輛，分別增加至二零二六年、二零二七年及二零二八年約89,000輛、約260,000輛及約627,000輛。此外，最後一公里智能物流車市場高度集中，而值得注意的是，於二零二六年二月與元控訂立戰略協議的客戶為中國最大的市場參與者，於二零二五年佔市場份額約51.6%。

根據戰略協議，客戶已表示其有意於二零二六年暫定向元控採購20,000輛智能物流新能源汽車。根據戰略協議，客戶須負責設計及供應L4級自動駕駛系統及關鍵模塊，而元控須負責生產及組裝智能物流新能源汽車，從而形成了採購(成品)交易。

儘管戰略協議所述客戶於二零二六年的估計需求為20,000輛，但根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議規定，元控將於二零二六年向五菱新能源採購的估計數量為15,000輛。吾等已向管理層詢問該差異的原因。據管理層稱，客戶的上述估計需求不具有約束力性質，最終訂單量將不時透過訂立正式銷售合約予以確認及協定，而在考慮客戶的指示性需求預測及五菱新能源的最新生產計劃後，由於預期全面投產將略有延遲，管理層最終將二零二六年下半年的估計數量下調

至15,000輛。事實上，根據二零二六年智能物流產品交易，元控將立即向五菱新能源採購的估計數量為1,125輛，以滿足客戶對智能物流新能源汽車的迫切需求。據管理層稱，元控旨在與客戶建立開發及供應智能物流新能源汽車之長期業務關係，而管理層預期每年與客戶重續戰略協議。因此，根據管理層與客戶的磋商及討論，管理層預計於二零二七年及二零二八年，客戶對現有型號的智能物流新能源汽車的全年經常性需求均為25,000輛，而元控擬全數向五菱新能源採購。另外，管理層預期客戶將於二零二八年推出新型號，而於同年這一款新車型將產生10,000輛的額外需求。因此，管理層預計於二零二七年及二零二八年向五菱新能源採購的估計數量將分別為25,000輛及35,000輛。該數量分別僅佔相應年度最後一公里智能物流車國內預測銷量的9.6%及5.6%。

鑑於上文所述，吾等並無觀察到任何不合規之處令吾等懷疑上述元控將採購的智能物流新能源汽車的估計數量。

5.2.4 將採購智能物流新能源汽車的估計單價

根據採購(成品)交易將予採購的智能物流新能源汽車的估計單價詳情載於董事會函件「建議年度上限」一節。

經管理層告知，向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車的估計單價乃經參考可資比較車輛的市價釐定，或倘無市價，則按個別項目基準，經參考貴集團的過往毛利率釐定。於後一種情況下，自成品車輛賺取的預期毛利率將根據相關各方對項目的各自貢獻在彼等之間分配，且條款不遜於元控可從獨立第三方獲得者。

經管理層告知，此乃一項新業務安排，因此並無五菱新能源向獨立第三方銷售智能物流新能源汽車或元控向獨立第三方採購智能物流新能源汽車的歷史交易。此外，目前並無獨立製造商生產具有同等綜合規格的車輛。就此而言，為進行盡職調查，(i)吾等向管理層查詢計入採

購(成品)交易建議年度上限計算的估計單價的釐定基準；(ii)吾等取得元控與該客戶簽訂的銷售合約，以便將其項下轉售價與採購(成品)交易載列的估計單價進行比較；(iii)吾等取得管理層就同行業可比公司的毛利率編製的分析，並重新進行計算，將其與貴集團的毛利率及此系列交易項下的預期總利潤率進行比較；及(iv)吾等進一步向管理層取得智能物流新能源汽車的成本分析，以了解元控與五菱新能源之間預期毛利分配的基準，並評估元控在此系列交易項下的預期毛利率。

據管理層稱，將向五菱新能源採購的智能物流新能源汽車為配備貨艙的L4級自動駕駛低速配送車，主要為最後一公里快遞配送而設計，管理層認為，該等智能物流新能源汽車的生產屬全新高度定製化開發項目，並無可從獨立第三方獲得的完全直接可資比較智能物流車。此外，管理層認為，並無專門從事L4級自動駕駛低速智能物流新能源汽車且公開披露有關產品毛利率的上市公司，因此管理層已將貴集團的過往毛利率作為自智能物流新能源汽車賺取預期毛利率的基準。此外，管理層已編製一份關於三家同樣涉及生產商用物流新能源汽車業務的上市同行業公司的毛利率分析，以驗證該基準。作為吾等盡職調查的一部分，吾等取得並審閱上述同行業公司分析，重新進行其中的計算，並注意到與管理層的計算並無重大差異，吾等亦將貴集團的毛利率與同行業公司分析中詳述的毛利率進行比較，發現該基準在行業範圍內。

儘管如此，吾等取得元控與客戶於二零二六年四月簽訂的一份銷售合約，據此，元控將於二零二六年中前後向客戶供應1,500輛智能物流新能源汽車。吾等從銷售合約中觀察到，向客戶的售價高於計入採購(成品)交易建議年度上限計算的估計單價，即於二零二六財年、二零二七財年及二零二八財年分別為每輛人民幣48,000元、每輛人民幣

47,000元及每輛人民幣45,000元。吾等亦已向管理層詢問納入計算的估計單價下降的理由。吾等獲管理層告知，二零二六財年的估計單價乃根據預算生產成本及將賺取的預期毛利率(詳情如下)釐定，而二零二七財年及二零二八財年的估計單價則按年下調。據管理層稱，根據現行汽車行業慣例，客戶通常會自供應第二年起與其供應商協商小幅降價，而該等價格下調將傳遞至供應鏈各級供應商，因此，管理層已在其對客戶售價、採購(成品)交易的估計單價以及五菱新能源於二零二七財年及二零二八財年的生產成本的預測中分別將小幅下降趨勢納入考慮範圍。

根據上述銷售合約協定的對客戶的售價、同行業公司分析及吾等從管理層取得的智能物流新能源汽車成本分析，元控及五菱新能源整體從此系列交易中賺取的預期毛利率約為13%，與貴集團於二零二四財年及二零二五財年的毛利率(分別約為10.8%及13.2%)相若。儘管如此，元控及五菱新能源整體賺取的預期毛利率亦在擁有商用物流產品組合的同行業公司於二零二四年及二零二五年財政年度的毛利率範圍內，即為約10.0%至16.6%。

此外，根據與管理層的討論，吾等獲悉，管理層擬根據元控及五菱新能源對此項目的相應貢獻(包括彼等在技術知識、產品開發、營銷工作以及實際生產成本方面的貢獻)在彼等之間分配總毛利率。經考慮到(i)智能物流新能源汽車乃透過元控與五菱新能源協作開發，並結合了元控的技術知識與五菱新能源的專業生產能力；(ii)元控已將全部生產及組裝工作分包予五菱新能源；(iii)五菱新能源承擔約三分之二的預算生產成本；(iv)元控從標的交易賺取的預期毛利率與五菱新能源的預期毛利率相若；及(v)智能物流新能源汽車向客戶作出的售價及預算生產成本於二零二六財年至二零二八財年的預計小幅下調，吾等認為元控將從採購(成品)交易中賺取的預期毛利率屬公平，且認為估計單價(即二零二六財年每輛人民幣48,000元、二零二七財年每輛人民幣47,000元及二零二八財年每輛人民幣45,000元)屬合理。

基於上文所述，吾等認為五菱新能源向元控提供的條款不遜於元控可從獨立第三方獲得的條款。

5.2.5 緩衝額度

經參閱董事會函件，計算已納入10%的緩衝額度，以應對任何不可預見情況，包括但不限於(i)元控向五菱新能源進行任何性質類似的額外採購交易；(ii)相關產品及服務之生產成本(包括原材料成本、運輸成本及勞工成本)及售價出現意料之外的波動；及(iii)政府對汽車行業之政策有變。

吾等從其他香港上市公司通函中注意到，香港上市公司在其持續關連交易的建議年度上限中納入10%的緩衝額度乃屬常見做法。此外，吾等注意到 貴公司一直於其他現有持續關連交易的年度上限納入10%的緩衝額度。鑑於上文所述，吾等認為應用於建議採購年度上限的緩衝額度屬公平合理。

經考慮(i)釐定採購(成品)交易建議年度上限的基準及因素；(ii)估計數量及單價的合理性；及(iii)所應用10%的可接受緩衝額度，吾等認為採購(成品)交易的建議年度上限屬公平合理。

股東務請注意，由於銷售(零部件)交易及採購(成品)交易於二零二六財年、二零二七財年及二零二八財年的建議年度上限與未來事件有關，且基於截至二零二八年十二月三十一日整個期間未必仍然有效的假設進行估計，故建議年度上限並非對銷售(零部件)交易及採購(成品)交易將產生收入或成本的預測。因此，吾等對將產生的實際收入與建議年度上限的吻合程度不發表任何意見。

6. 釐定其項下擬進行交易的價格及條款的內部監控措施

經參閱董事會函件，五菱工業集團(包括元控)已就所有銷售及採購交易(包括銷售(零部件)交易及採購(成品)交易)採納及實施標準內部監控程序，以確保上述交易之付款條款及定價基準將依據市場條款或不遜於向獨立第三方提供或自獨立第三方取得之條款。

6.1 定價政策

元控已就其與獨立第三方及五菱新能源的交易實施其標準定價政策。

銷售(零部件)交易：

就標準製造流程而言，元控的銷售部(「**銷售部**」)會根據五菱工業集團可得的資料，參考(i)來自至少兩名獨立供應商的類似零部件的現行市價；(ii)來自至少兩名獨立供應商的最新報價；及(iii)與至少兩名獨立第三方的過往交易價格。銷售部會收集及分析相關市場資料以釐定銷售價格，該等價格包括元控或五菱工業集團就該等產品向其現有客戶收取的相關價格。在成本加成機制下，適用加價以成本百分比呈列，並參考貴集團的內部成本會計制度釐定。加價旨在彌補間接費用並產生合理利潤，此舉與貴集團就供應予獨立第三方的可資比較零部件的定價常規一致。具體加價率屬商業敏感資料，並無差別地統一應用於關連第三方及獨立第三方。貴公司確認，該等費率不遜於元控或五菱工業集團可從獨立第三方獲得的費率，或五菱新能源向獨立第三方提供的費率。

就全新高度定製化開發項目而言，目前並無獨立第三方製造商提供具有同等規格的可資比較成品。因此，為比較成品車輛而向獨立第三方取得報價，在實際上並不可行。相反，定價乃透過同業公司組別毛利率基準比較及按貢獻分配利潤進行驗證。

採購(成品)交易：

就標準製造流程而言，元控的採購部(「**採購部**」)根據五菱工業集團可得的資料，在五菱工業集團技術部及製造部的協助下，參考來自獨立第三方的至少兩份可資比較報價的現行市價及來自獨立第三方的至少兩款類似產品的成本結構，評估五菱新能源所提供價格的合理性。

就全新高度定製化的開發項目而言，並無可從獨立第三方獲得的直接可資比較智能物流新能源車。該等車輛乃透過元控與五菱新能源協作開發，並結合了元控的專有技術與五菱新能源的專業生產能力。目前並無獨立製造商生產具有同等綜合規格的車輛。因此，貴公司不會就成品的交易層面定價參考特定的可資比較車輛型號。相反，定價乃透過毛利率基準比較及成本構成法進行驗證。

6.2 成本分析及利潤率審閱

元控的財務部與五菱工業集團的銷售部、採購部、技術部及製造部合作，進行成本分析及利潤率審閱。

就標準製造流程而言，最終定價乃經每年比較與五菱新能源的交易所賺取的利潤率及與至少兩名獨立第三方的交易所賺取的利潤率後釐定。

就全新高度定製化開發項目而言，於開始生產前，各方財務部門會共同計算智能物流新能源成品車的預計毛利率。此計算出的毛利率乃以貴集團於二零二四財年及二零二五財年10.8%至13.2%的過往毛利率為基準進行比較。由於並無專門從事L4級自動駕駛低速智能物流新能源汽車且公開披露相關財務數據的上市公司，故貴公司無法為該等產品識別直接可資比較的同業公司。儘管不存在直接可資比較的同業公司，貴集團亦會考慮更廣泛汽車行業內若干公司的集團層面毛利率，其於二零二四財年及二零二五財年介乎10%至17%。貴集團聯合協作項目的目標毛利率乃經計算及評估，以確保其與貴集團自身的過往利潤率參數一致。一旦總毛利率根據市場基準進行驗證，預期賺取的毛利率將根據項目參與各方對項目的各自貢獻(包括在技術知識、產品開發、營銷工作以及實際生產成本方面的貢獻)在彼等之間分配。最終分配比例乃透過結構化的跨部門磋商釐定，當中各方的銷售、採購及財務部門會獨立審閱、磋商及批准成本結構與分配參數。

於實施毛利基準比較及按貢獻分配利潤的過程中，各部門於定價審閱及釐定機制中擔當不同角色：(1)銷售部門將參考類似產品的現行市價(如有)及貴集團的毛利率，以得出成品的目標價格範圍；(2)採購部門將要求供應商(包括五菱新能源)提供生產成本的詳細分析以供評估；及(3)財務部門

將收集銷售部門、採購部門及其他部門(如技術及生產部門)提供的所有資料，以評估定價是否合理，並就高度定製化的開發項目得出分配基準。根據所收集的全部數據及所達致的分配基準，貴集團將按各相關方各自的貢獻分配利潤。透過該跨部門審閱程序，貴集團確保最終定價條款屬公平合理，並按不遜於獨立第三方訂立之一般商業條款訂立。

6.3 監控二零二六年智能物流產品交易

誠如董事會函件所述，元控財務部須備存登記冊，以記錄根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議進行的所有交易之累計價值。倘二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下二零二六年智能物流產品交易的累計價值接近上市規則第14A.76條項下5%門檻，管理層須立即通知董事會並暫停其項下任何進一步交易，直至遵守上市規則第14A章的相關規定(包括在需要時取得獨立股東批准)為止。

6.4 年度審閱

貴公司核數師將對持續關連交易進行年度審閱，以(i)確認交易金額在年度上限內；及(ii)確保該等交易在所有重大方面均符合二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議所載的條款。同時，五菱新能源將向貴公司核數師提供其相關記錄，以方便貴公司核數師對持續關連交易進行年度審閱。

此外，二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的交易亦將由貴公司獨立非執行董事每年審閱。

由貴公司核數師及獨立非執行董事對持續關連交易進行審閱的結果，連同二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行交易的資料，將遵照上市規則載於貴公司年報內。

6.5 吾等之意見

吾等獲悉，有關交付成果乃專為此高度定製化的智能物流新能源汽車項目而新近開發。因此，根據董事會函件所載之「內部監控政策」，倘無法取得獨立第三方之比較報價，該等定製化零部件及成品之定價乃透過毛利率基準比較，以及(倘適用)考慮為客戶生產智能物流新能源汽車時訂約方之間按貢獻分配利潤而制定及驗證。

吾等已考慮(i)吾等已取得及審閱的與零部件有關的類似產品的過往價格及毛利率樣本；(ii)吾等已審閱的智能物流新能源汽車成品的生產成本分析及釐定基準利潤率的基準；及(iii) 貴公司核數師及／或獨立非執行董事於二零二五年年報中，就 貴集團現有持續關連交易的條款是否公平合理、該等交易是否遵守有關條款，以及實際交易金額是否遵守相關年度上限發表的意見。根據上述，吾等並無注意到任何事宜，會令吾等對 貴公司為確保遵守二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款而制定的內部監控措施的有效性及充分性產生懷疑。因此，吾等認為，有效落實該等內部監控措施將確保上述持續關連交易的公平定價並符合其定價政策。

7. 有關持續關連交易的上市規則涵義

董事確認， 貴公司須遵守上市規則第14A.53條至第14A.59條的規定，據此(i)銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的價值必須受其各自的建議年度上限所規限。就此而言，元控須設立關聯方交易分類賬，按月匯總實際交易金額，並向 貴公司財務部門報告。倘任何類別的交易金額接近各自建議年度上限，元控須向五菱新能源發出警告。倘達到建議年度上限的100%，元控有權拒絕新訂單，直至取得聯交所豁免或獨立股東重新批准為止；(ii)銷售(零部件)交易及採

購(成品)交易的條款必須由獨立非執行董事每年審閱；(iii)獨立非執行董事對銷售(零部件)交易及採購(成品)交易條款的年度審閱詳情必須載於 貴公司其後刊發的年報。

此外，上市規則亦規定， 貴公司核數師必須向董事會發函，以確認(其中包括)彼等是否注意到任何事宜，令彼等相信銷售(零部件)交易及採購(成品)交易(i)未經董事會批准；(ii)倘交易涉及 貴集團提供貨品或服務，在所有重大方面並無根據 貴集團的定價政策進行；(iii)在所有重大方面並無根據規管交易的相關協議訂立；及(iv)已超出其各自的建議年度上限。倘預計銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的總額將超過其各自的建議年度上限，或經董事確認，銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款有任何建議重大修訂， 貴公司須遵守上市規則中規管持續關連交易的適用條文。

鑑於上市規則對持續關連交易的上述規定，吾等認為已有足夠措施監控銷售(零部件)交易及採購(成品)交易，因此獨立股東的利益將得到保障。

總結

為評估建議年度上限的合理性，吾等進行了上文討論的工作，並總結了董事會所考慮的因素。

履行上述工作後，吾等注意到以下各項：

- 1) 二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款對元控而言不遜於(i)元控可從獨立第三方獲得的條款；或(ii)元控向獨立第三方提供的條款；
- 2) 參照 貴公司提供的銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的建議年度上限計算，上文已詳細討論建議年度上限的基準及所考慮的因素；

- 3) 參照 貴公司提供的業務計劃及供需計劃，將予採購／銷售的產品之估計數量及單價與銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的建議年度上限計算中所納入的數據一致；
- 4) 就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下的二零二六年智能物流產品交易而言，貴集團將採取有效的內部監控程序，以確保二零二六年智能物流產品交易將按正常商業條款進行，屬公平合理，並符合 貴公司及股東的整體利益，且於獨立股東在股東特別大會上批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議前，適用百分比率將不會超過5%的門檻；及
- 5) 納入約10%的緩衝額度乃屬常見及合理。

推薦建議

經考慮上述主要因素後，吾等認為(i)元控訂立銷售(零部件)交易及採購(成品)交易乃於 貴集團日常及一般業務過程中進行，並符合 貴公司及股東的整體利益；(ii)二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行的銷售(零部件)交易及採購(成品)交易的條款乃按正常商業條款訂立，屬公平合理；及(iii)建議銷售年度上限及建議採購年度上限乃屬公平合理。

因此，吾等建議獨立股東以及獨立董事委員會建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈以批准二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易以及建議銷售年度上限及建議採購年度上限的決議案。

此 致

五菱汽車集團控股有限公司
獨立董事委員會及獨立股東 台照

為及代表
華金融資(國際)有限公司

董事
譚經緯

董事
張詣迪

謹啟

二零二六年七月十三日

獨立財務顧問函件

譚經緯先生及張詣廸先生為華金融資(國際)有限公司的董事，並為根據證券及期貨條例獲發牌可進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動的負責人員。譚先生及張先生各自於香港擁有逾17年企業融資經驗，曾參與並完成多項財務顧問及獨立財務顧問交易。

1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則之規定，以提供有關本公司的資料，而董事就本通函共同及個別承擔全部責任。董事經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料於各重大方面均屬準確完整，且無誤導或欺詐成分；及本通函亦無遺漏任何其他事項，致使當中所載任何聲明有所誤導。

2. 權益披露

本公司董事及最高行政人員

除下文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司董事或最高行政人員概無於本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債券中，擁有或被視為擁有(i)根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所之任何權益及淡倉(包括根據證券及期貨條例有關條文彼等被當作或視為擁有之權益及淡倉)；或(ii)須根據證券及期貨條例第352條記錄於該條文所述本公司登記冊內之權益及淡倉；或(iii)須根據上市規則附錄C3所載上市公司董事進行證券交易的標準守則知會本公司及聯交所之權益及淡倉。

於本公司股份、相關股份及債券中之好倉

			佔於最後 實際可行 日期已發行 股份總數 概約百分比
董事／ 最高行政人員姓名	身份	所持股份數目	
袁智軍先生	實益擁有人	3,000,000	0.09%
葉翔先生	實益擁有人	1,030,300	0.03%
韋明鳳先生 (於二零二六年六月 二十九日辭任)	實益擁有人	270,000	0.01%
楊杰先生	實益擁有人	390,000	0.01%

於本公司相聯法團之股份、相關股份及債權證之好倉

執行董事宋偉先生持有本集團聯營公司五菱新能源約0.04%股權。

主要股東

除下文披露者外，於最後實際可行日期，據本公司董事或最高行政人員所知，概無其他人士於本公司股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露或根據證券及期貨條例第XV部第336條須於本公司存置的登記冊內記錄的權益或淡倉：

好倉

股東姓名／名稱	身份	權益性質	所持股份 數目	佔於最後 實際可行 日期已發行 股份總數 概約百分比
俊山發展有限公司 (「俊山」)(附註1)	實益擁有人	公司	356,622,914	10.81%
關度延女士(「關女士」)	受控制公司之 權益(附註2)	公司	356,622,914	10.81%
	配偶所持權益 (已故)(附註3)	家族	4,636,350	0.14%
	實益擁有人 (附註4)	個人	2,472,720	0.08%
	小計		363,731,984	11.03%
五菱汽車(香港)有限公司 (「五菱香港」)	實益擁有人	公司 (附註5)	1,864,698,780	56.54%
廣西汽車集團有限公司 (「廣西汽車」)(附註6)	受控制公司之 權益	公司 (附註5)	1,864,698,780	56.54%

股東姓名／名稱	身 份	權 益 性 質	所 持 股 份 數 目	佔 於 最 後 實 際 可 行 日 期 已 發 行 股 份 總 數 概 約 百 分 比
廣西國控資本運營集團 有限責任公司 (「廣西國控」)(附註6)	受控制公司之 權益	公 司	1,864,698,780	56.54%

附註：

1. 俊山由關女士(亦為其唯一董事)全資擁有，實益擁有356,622,914股股份。
2. 指上文附註1所述俊山持有的同一批股份。
3. 指關女士的配偶李誠先生(已故)持有的股份。
4. 指關女士個人持有的股份。
5. 五菱香港全部已發行股本現時由廣西汽車持有。故此，廣西汽車根據證券及期貨條例被視作於五菱香港擁有權益之股份中擁有權益。董事會主席及執行董事袁智軍先生亦為五菱香港和廣西汽車之董事。本公司執行董事朱鳳豔女士、宋偉先生(於二零二六年六月二十九日獲委任)及韋明鳳先生(於二零二六年六月二十九日辭任)亦為廣西汽車集團高級行政人員。
6. 廣西汽車現時由廣西國控擁有80%權益，而廣西國控為廣西壯族自治區人民政府國有資產監督管理委員會全資擁有的公司。因此，根據證券及期貨條例，廣西國控被視為於廣西汽車被視為擁有權益的同一批股份中擁有權益。

3. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司已訂立並非於一年內屆滿或本公司不可於一年內不付賠償(法定賠償除外)而終止之服務合約。

4. 董事於本集團資產或對本集團而言屬重大之合約或安排之權益

除元控與五菱新能源訂立的二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議(有關全部詳情均於本通函披露)外，本公司及其附屬公司訂立下列於本通函日期現存且對本集團業務屬重大的合約或安排：

- (a) 二零二六年至二零二八年產品及服務雙向供應框架協議。
- (b) 五菱工業與五菱新能源於二零二六年一月二十一日訂立的框架協議，內容有關改裝服務之持續關連交易(「**二零二六年至二零二八年改裝服務框架協議**」)，期限自二零二六年一月一日起至二零二八年十二月三十一日止。二零二六年至二零二八年改裝服務框架協議的詳情於本公司日期為二零二六年一月二十一日之公佈披露。
- (c) 五菱工業(作為租戶)與廣西汽車(作為業主)就廣西汽車向五菱工業集團出租若干土地及物業而訂立之租賃協議(「**二零二五年至二零二六年總租賃協議**」)，租期為兩年，自二零二五年一月一日起至二零二六年十二月三十一日止。二零二五年至二零二六年總租賃協議之詳情於本公司日期為二零二四年十一月二十八日之公佈披露。
- (d) 五菱工業(作為寄銷人)與柳州五菱置業投資有限公司(「**五菱置業**」)(作為承銷人)就五菱工業與五菱置業之間有關銷售於製造過程中產生並經適當篩選、加工及回收程序處理後轉化為有價值物料之若干工業廢料及廢棄物之代銷安排而訂立之框架協議(「**二零二五年至二零二七年代銷框架協議**」)，期限為三年，自二零二五年一月一日起至二零二七年十二月三十一日止。有關二零二五年至二零二七年代銷框架協議之詳情於本公司日期為二零二四年十一月二十八日之公佈披露。
- (e) 在股東特別大會前根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議執行的二零二六年智能物流產品交易，其詳情已於本公司日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈中披露。

袁智軍先生、朱鳳豔女士、宋偉先生(於二零二六年六月二十九日獲委任)及韋明鳳先生(於二零二六年六月二十九日辭任)，彼等為董事及廣西汽車集團之董事及／或高級行政人員。

除本通函所披露者外，於最後實際可行日期，(i)概無董事於本集團任何成員公司自二零二五年十二月三十一日(即本集團最近期已刊發經審核綜合財務報表之編製日期)以來已收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何權益；及(ii)概無董事於本集團任何成員公司所訂立且於最後實際可行日期仍然存續並對本集團業務而言屬重大之任何合約或安排中擁有重大權益。

5. 董事於競爭業務之權益

董事會主席袁智軍先生，亦於上汽通用五菱擔任多個高級職位，該公司於中國成立，為上海汽車集團股份有限公司、通用汽車(中國)投資有限公司與廣西汽車組建之合營企業，亦為五菱工業集團之發動機及汽車零部件業務之主要客戶。上汽通用五菱主要從事汽車及發動機生產及買賣業務，可能直接或間接與本集團業務構成競爭。雖然袁智軍先生因同時出任上汽通用五菱之董事而被視為於該公司擁有競爭性權益，彼履行其受信責任，確保於任何時候均以股東及本公司整體最佳利益行事。此外，由於上汽通用五菱由一間公眾上市公司經營及管理，於管理及行政層面上獨立，故董事確信本集團可以按公平原則以獨立於上汽通用五菱業務之方式進行其業務。

除上文披露者外，於最後實際可行日期，根據上市規則，董事或彼等各自之緊密聯繫人概無於對本集團業務構成或可能構成競爭(無論直接或間接)之業務中擁有任何權益(本集團業務除外)。

6. 訴訟

於最後實際可行日期，本公司及其任何附屬公司概無牽涉任何重大訴訟或仲裁，而就董事所知，本公司或其任何附屬公司亦無任何待決或面臨威脅之任何重大訴訟或申索。

7. 專家同意書及資格

以下為名列本通函或曾出具載於本通函內之意見或建議的專家的資格：

名稱	資格
華金融資(國際)有限公司	可根據證券及期貨條例進行第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團

於最後實際可行日期，獨立財務顧問概無直接或間接於本集團任何成員公司中擁有任何股權，亦無擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之任何權利(不論是否可依法強制執行)。

於最後實際可行日期，獨立財務顧問並無於本集團任何成員公司自二零二五年十二月三十一日(即本集團最近期已刊發之經審核綜合財務報表之編製日期)以來已收購或出售或租賃或擬收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

獨立財務顧問已就刊發本通函發出書面同意書，表示同意以本通函之方式及涵義轉載其致獨立董事委員會及獨立股東之函件及引述其名稱，且迄今並無撤回書面同意書。

8. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事確認自二零二五年十二月三十一日(即本集團最近期已刊發經審核綜合財務報表之編製日期)起本集團之財務或交易情況概無重大不利變動。

9. 雜項

- (a) 本公司之公司秘書為黎士康先生。彼現任本公司財務總監，畢業於香港大學及香港浸會大學，並分別持有文學士及公司管治與董事學理學碩士學位。彼現為香港會計師公會、英格蘭及威爾斯特許會計師公會及特許公認會計師公會資深會員。

- (b) 本公司之註冊辦事處位於Victoria Place, 5th Floor, 31 Victoria Street, Hamilton HM10, Bermuda。
- (c) 本公司之總辦事處及香港主要營業地點為香港干諾道中168-200號信德中心西座34樓3406室。
- (d) 本公司香港股份過戶登記分處為卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。
- (e) 本通函之中英文版本如有歧義，概以英文版本為準。

10. 補充公佈

茲提述本公司日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈，內容有關在股東特別大會前根據二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議提前執行二零二六年智能物流產品交易。日期為二零二六年六月二十四日的補充公佈副本已刊載於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(www.wuling.com.hk)。

11. 展示文件

以下文件副本將自本通函日期起14日期間內於聯交所網站(<http://www.hkexnews.hk>)及本公司網站(www.wuling.com.hk)刊載：

- (a) 二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議；
- (b) 董事會函件，全文載於本通函「董事會函件」一節；
- (c) 獨立董事委員會就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易(包括建議年度上限)發出的推薦建議函件，其全文載於本通函第24及25頁；
- (d) 獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東就二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議及其項下擬進行的交易(包括建議年度上限)發出的意見函件，其全文載於本通函第26至59頁；

- (e) 華金融資(國際)有限公司之本附錄第7段所述書面同意書；
- (f) 本通函；及
- (g) 本公司日期為二零二六年六月二十四日有關二零二六年智能物流產品交易的補充公佈。

股東特別大會通告



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)

股東特別大會通告

茲通告五菱汽車集團控股有限公司(「本公司」)謹訂於二零二六年七月三十一日(星期五)上午十時假座香港干諾道中168-200號信德中心西座34樓3406室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以考慮及酌情通過以下決議案(不論是否經修訂)作為本公司普通決議案：

普通決議案

本通告中未明確定義之詞彙應與本公司日期為二零二六年七月十三日之通函(「通函」)中所界定者具有相同涵義。

「動議：

- (a) 批准、追認及確認二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議(其副本已提呈大會並由大會主席簽署以資識別)項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易(包括其各自建議年度上限)；及
- (b) 授權本公司任何一名董事為及代表本公司作出彼可能認為就令二零二六年至二零二八年智能物流產品框架協議項下擬進行之銷售(零部件)交易及採購(成品)交易(包括其各自建議年度上限)及所有其他有關事項生效或與此有關者而言屬必要、適宜或權宜之一切行動及事宜，並簽署一切有關文件以及採取有關步驟。」

代表董事會
五菱汽車集團控股有限公司
主席
袁智軍

香港，二零二六年七月十三日

股東特別大會通告

附註：

1. 根據上市規則，除主席真誠決定允許僅與程序或行政事項有關的決議案以舉手方式進行表決外，大會的決議案以投票方式表決。投票結果將按照上市規則刊載於香港交易及結算所有限公司及本公司的網站。
2. 凡有權出席上述大會及在會上表決的股東，均有權委派一名代表代其出席大會及表決。受委代表毋須為股東。如委派一名以上代表，則須於相關的代表委任表格中指明如此委任的每一名受委代表所代表的股份數目。
3. 隨附股東特別大會適用之代表委任表格，而該表格亦會刊登於聯交所網站(www.hkexnews.hk)。
4. 代表委任表格連同簽署表格之授權書或其他授權文件(如有)或經公證人證明之授權書或授權文件副本，最遲須於大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回本公司股份登記處卓佳證券登記有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)，方為有效。因此，代表委任表格最遲須於二零二六年七月二十九日(星期三)上午十時正前交回。交回代表委任表格後，股東仍可親身出席大會並於會上表決，在此情況下，委任代表文據將視作撤銷論。
5. 為釐定出席上述大會並於會上投票之權利，本公司將由二零二六年七月二十八日(星期二)至二零二六年七月三十一日(星期五)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記手續。於二零二六年七月三十一日(星期五)(即記錄日期)營業時間結束時名列本公司股東名冊之股東將有權出席股東特別大會並於會上投票。於該期間，將不會辦理任何股份過戶登記。為符合資格出席股東特別大會並於會上表決，本公司非登記股份持有人須確保所有過戶文件連同相關股票最遲於二零二六年七月二十七日(星期一)下午四時三十分前送達本公司股份登記處卓佳證券登記有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，以辦理登記手續。
6. 務請股東細閱通函，當中載有關於本通告所提呈決議案之資料。

於本通告日期，董事會包括執行董事袁智軍先生(主席)、朱鳳豔女士及宋偉先生；非執行董事李正先生；以及獨立非執行董事葉翔先生、徐勁力先生及劉介明先生。