

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本公告全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。



CHINA EVERGRANDE NEW ENERGY VEHICLE GROUP LIMITED

中國恒大新能源汽車集團有限公司

(於香港註冊成立之有限公司)

(股份代號：708)

有關截至2023年12月31日止年度年報的 補充公告

茲提述中國恒大新能源汽車集團有限公司(「本公司」，連同其附屬公司統稱為「本集團」)截至2023年12月31日止年度的年報(「2023年年報」)。除本公告另有界定者外，本公告所用詞彙與2023年年報所界定者具相同涵義。

減值

誠如2023年年報所披露，本公司分別就物業、廠房及設備、無形資產、使用權資產及其他應收款錄得減值虧損人民幣1,443百萬元、人民幣3,349百萬元、人民幣19百萬元及人民幣926百萬元。

導致於截至2023年12月31日止年度確認減值虧損的原因及情況

誠如2023年年報第129頁所披露，恒馳5車型新能源汽車製造業務(為一個單一的現金產生單位)之可收回金額已由管理層參考使用價值計算方法釐定，該方法採用經管理層正式批准的最近財務預算進行現金流量預測。於批准財務預算時，管理層已考慮到為整合本集團的資源推廣恒馳5而於報告年度內暫停開發其他車型及停止電池業務所導致的業務計劃變動，預期經濟狀況下行趨勢及預計經營困難。鑒於除恒馳5外暫停開發其他車型、與恒馳5汽車製造有關的預期銷售及利潤率的變動，以及經本公司管理層審閱後停止電池業務，本

公司於2023年年報中更改有關恒馳5製造(包括其開發成本)的輸入數據及除恒馳5外其他車型開發成本的減值方法以及電池製造的輸入數據及減值方法，相比本公司截至2022年12月31日止年度年報所採用的相應輸入數據及方法有所變動。

誠如第81頁所披露，其他應收款已根據不同信貸風險及特徵(包括過往結算記錄及過往經驗)按集體及個別基準進行減值評估，並據此將其分為分組一、分組二及分組三進行評估。

減值評估

本公司已委聘擁有相關資格及經驗的獨立合資格估值師漢華評估(上海)資產評估有限公司(「估值師」)對新能源汽車(「**新能源汽車**」)製造及新能源電池(「**新能源電池**」)製造進行減值測試。就新能源汽車製造而言，使用使用價值計算(「**使用價值**」)以釐定預期將產生的未來現金流量現值，與上一年度相比所使用的估值方法保持不變(「**估值**」)。然而，為審慎起見，除恒馳5外其他車型的相關開發成本已作出全數減值，以反映管理層決定暫停開發該等車型，而此與上一年度使用的**使用價值**計算相比有所變動。就新能源電池製造而言，截至2023年12月31日止年度，由於資源由新能源電池製造重新調配至新能源汽車製造，管理層已停止電池業務，因此與上一年度相比，本公司更改新能源電池製造的估值方法並對其(包括(其中包括)開發成本及在建工程)作出減值，有關減值乃根據2023年的新能源電池製造業務按公允價值減出售成本釐定。

應收第三方的其他款項已由估值師根據不同的信貸風險特徵進行集體減值評估。管理層已根據預期信貸虧損對應收關聯方的其他款項進行減值評估。

(i) 恒馳5新能源汽車製造

根據新能源汽車估值師就恒馳5擬備的估值報告，新能源汽車製造現金產生單位(「現金產生單位」)資產的可收回金額為人民幣15,800百萬元，而現金產生單位的賬面值為人民幣17,341百萬元，因此汽車集團資產組別的減值總額為人民幣1,541百萬元。本公司按各項資產的賬面值佔比分配減值總額，且各項資產減值後的賬面值不低於其個別資產的可收回金額。在此基礎上，由於在建工程的賬面值為人民幣12,224百萬元，佔新能源汽車現金產生單位賬面值的70.49%，因此減值金額按比例分配為人民幣1,086百萬元。估值的主要估值輸入數據及假設載列如下：

估值前提

估值乃根據國際估值準則委員會頒佈的國際估值準則(「國際估值準則」)編製，該準則訂明應以符合適用財務報告準則(包括香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)及香港會計準則(「香港會計準則」))規定之方式提供為載入財務報表而進行之估值。

截至2023年12月31日止年度恒馳5新能源汽車製造的估值乃按持續經營前提並根據香港會計準則第36號「資產減值」按使用價值基準進行。

估值方法

估值師遵照並參考香港會計準則第36號，於估計資產或現金產生單位的使用價值時涉及：(i)估計將從持續使用資產及從其最終出售產生的未來現金流入及流出；及(ii)對該等未來現金流量應用適當的貼現率。

因此，使用價值的估計符合估值所用收入法項下的貼現現金流量法，該方法注重由一項業務的收入產生能力所產生的經濟利益。該方法的相關理論為，一項業務的價值可按該業務的可用年期內將獲得的經濟利益的現值計量。

財務模型

估值已採用公司自由現金流量(「公司自由現金流量」)模型。公司自由現金流量指扣除所有營運開支、稅項、營運資金淨額變動及資本開支後，債務及股權持有人均可得之現金金額。

估值師之估值意見乃透過採用經管理層批准的財務預算進行的現金流量預測而得出。財務預算乃根據上述計劃編製，其中考慮過往業績、中長期增長目標的實現情況。其後採用恆定終期增長率估計預測期之後的現金流量。釐定可收回金額時所採用除稅前貼現率及終期增長率分別為約18.25%及3%。

搜索可資比較公司

在搜索可資比較公司時已採用下列挑選標準：

- 具有流動市場交易及充足資料的上市公司；
- 主要生產及製造新能源汽車；及
- 主要營業地點位於亞太區；

根據來自同花順的資料，估值師竭盡所能選出以下可資比較公司：

公司名稱	股份代號
比亞迪股份有限公司	1211.HK
理想汽車集團	LI.O
XPeng Inc. (小鵬汽車有限公司*)	XPEV.N
北汽藍谷新能源科技股份有限公司	600733.SH
蔚來集團	NIO.N

貼現率

貼現率指投資者基於資產擁有權之固有風險水平而就該擁有權的購買價所要求的預期總回報率。是次估值中，就本集團應佔現金流量所使用之貼現率為加權平均資本成本（「加權平均資本成本」）。

截至2023年12月31日止年度的主要參數及輸入數據列示如下：

參數	輸入數據	資料來源	附註
無風險比率	2.94%	同花順	中國通用10年期及以上政府債券收益率平均值
市場風險溢價	6.75%	同花順	剔除過去10年中國市場最大值及最小值後的中國股市指數及政府債券收益率平均值
再槓桿化貝他值	1.0492	同花順	非槓桿化貝他值為0.8080，取自可資比較公司的貝他值中位數
規模溢價	1.39%	二零二三年證券價格研究中心(CRSP)十分位數規模溢價	
權益成本	20.40%	本集團	
債務權益比率	39.81%	同花順	
債務成本	13%	本集團	
除稅後債務成本	9.75%	本集團	
加權平均資本成本	17.36%	本集團	
加權平均資本成本 (約整)	17.00%	本集團	

採用迭代計算釐定除稅前貼現率為18.25%，故此，使用除稅前現金流量及除稅前貼現率釐定之使用價值與使用除稅後現金流量及除稅後貼現率釐定之使用價值相等。

截至2023年12月31日，有關新能源汽車現金產生單位開發成本的減值虧損為人民幣3,337百萬元，其中與恒馳5有關的金額為人民幣176百萬元，與除恒馳5外其他車型(即恒馳6及7)有關的金額為人民幣3,161百萬元。有關減值評估的詳情載列如下：

(i) 有關恒馳5開發成本的減值評估

估值師根據新能源汽車現金產生單位的減值虧損及其按賬面值百分比分配的減值金額，對恒馳5的開發成本進行減值虧損評估。作為評估的一部分，估值師根據香港會計準則第36號資產減值估計使用價值，當中涉及(i)估計將從持續使用資產及從其最終出售產生的未來現金流入及流出，及(ii)應用釐定可收回金額時所用的適當除

稅前貼現率及終期增長率，分別為約18.25%及3%。估值方法與上一年度一致，計算除稅前貼現率的主要參數及輸入數據與上表所示相同。同樣，計算的減值虧損已按比例分配至新能源汽車現金產生單位的不同類型資產（包括物業、廠房及設備、無形資產及開發成本以及使用權資產）。

(ii) 有關除恒馳5外其他車型開發成本的減值評估

由於本集團並無足夠財政資源完成最終設計及全面的測試週期階段，管理層於截至2023年12月31日止年度暫停除恒馳5外其他車型（即恒馳6、恒馳7）的開發及驗證程序。因此，為審慎起見，恒馳6及恒馳7迄今產生的開發成本已按照相關會計準則作出全數減值，而上一年度的減值評估則採用使用價值計算。

(ii) 新能源電池製造

由於電池業務於2023年因其資源被重新分配至恒馳5汽車製造而停止，故新能源電池現金產生單位的估值乃由估值師根據香港會計準則第36號「資產減值」，按公允價值減出售成本釐定。公允價值計量被分類為第2級，公允價值的主要假設為成新率介乎49%至84%。然而，由於新能源電池製造業務於年內停止，且賬面值低於可收回金額，故已作出相關減值。就新能源電池資產（主要包括在建樓宇及在建安裝設備）相關在建工程的可收回金額而言，按各項資產的公允價值減出售成本計算，並於賬面值低於可收回金額時作出相應的減值撥備。

就在建樓宇而言，估值方法採用重置成本法，公允價值 = 重置全價 × 成新率。樓宇的重置全價包括建設及安裝成本、建設前及其他成本以及資金成本。計算重置全價的公式如下：

重置全價 = 建設及安裝成本 + 建設前及其他成本 + 資金成本。

成新率根據房屋建築的經濟耐用年限和已使用年限，並結合現場調查確定。成新率為78%。

就在建安裝機械及設備而言，估值方法採用重置成本法，公允價值 = 重置全價 × 成新率。由於評估的機械及設備規模大、用途明確，市場上難以搜索到相關報價案例，故

採用價格指數調整法將機械及設備的重置全價調整至原賬面價值。成新率主要根據機械及設備的經濟可用年限及已使用年限計算。

根據上述估值方法，新能源電池現金產生單位的樓宇及安裝機械及設備相關在建工程的減值金額為人民幣50百萬元。連同新能源汽車製造項下在建工程的減值金額人民幣1,086百萬元，在建工程的減值總額為人民幣1,136百萬元。

(iii) 其他應收款

其他應收款主要包括與第三方及關聯方的結餘。與第三方的結餘主要由於本集團日常業務過程中產生的交易，而與關聯方的金額共計人民幣16,906百萬元，其中總額人民幣14,573百萬元於2023年5月12日出售健康管理（「健康管理」）後重新分類（「重新分類結餘」）。於出售健康管理之前，重新分類結餘主要來自附屬公司之間因經營業務及其他活動而進行的資金借貸。

就與第三方的其他應收款而言，管理層根據歷史結算記錄及過往經驗定期就其他應收款的可收回性作出集體評估及個別評估。本集團在初始確認資產時考慮違約的可能性，也評估在每個報告期間信貸風險是否會持續顯著增加。在評估信貸風險是否顯著增加時，本集團將報告日期資產發生違約的風險與初始確認日期發生違約的風險進行比較，同時也考慮可獲得的合理及支持性前瞻資訊。特別是結合了以下指標：

- 內部信用評級
- 外部信用評級
- 實際發生的或者預期的營業狀況、財務狀況和經濟環境中的重大不利變化，預期導致借款人履行償付義務的能力產生重大變化
- 借款人的經營成果實際發生或者預期發生重大變化
- 同一名借款人的其他財務工具信貸風險顯著增加
- 借款人的預期表現及行為發生重大變化，包括本集團內借款人付款情況的變化及借款人經營成果的變化。

本集團通過及時就預期信貸虧損適當計提撥備將其信貸風險入賬。於計算預期信貸虧損率時，本集團會考慮各類別其他應收款的歷史虧損率，並就前瞻性的宏觀經濟數據作出調整。

作為審閱過程的一部分，本集團基於自初始確認以來的信貸質素變動採用「三階段」減值模式，概述如下：

類別	本集團對各類別的釋義	確認預期信貸虧損撥備的基準
正常	客戶違約風險很低且有能力產生合約要求的現金流量	十二個月預期虧損。對於預期存續期在十二個月之內的資產，預計虧損基於其預期存續期計量(第1階段)
關注	應收款的信貸風險顯著增加；若利息及／或本金還款逾期90天，則推定為信貸風險顯著增加	全期預期虧損(第2階段)
不良(信貸減值)	利息及／或本金還款逾期365天或客戶很可能會破產	全期預期虧損(第3階段)
撇銷	合理預期無法收回	撇銷資產

其他應收款已根據不同的信貸風險特徵進行集體減值評估且就評估目的分類如下：

- 分組1 應收關聯方的其他應收款及收購土地使用權的按金
- 分組2 收購土地使用權的按金以外的其他按金
- 分組3 其他

與關聯方的結餘(應收非控股股東款項人民幣142百萬元除外)為非貿易性質、無抵押及不計息，且無固定還款期，乃應收中國恒大集團同系附屬公司、聯營公司及合營企業款項。同時，本集團亦有其他應付中國恒大集團同系附屬公司、聯營公司及合營企業款項為數人民幣23,230百萬元，本公司一直與中國恒大集團相關同系附屬公司商討有關抵銷債務及負債的安排(以直至報告日期一直存在抵銷權利為基準)。有鑒於此，管理層認為應收關聯方款項(應收非控股股東款項人民幣142百萬元除外)的信貸風險偏低，

原因為對手方的違約風險不大，可於近期內履行合約現金流量責任或抵銷相關負債（倘存在抵銷權利）。本集團亦已採用12個月預期信貸虧損法按預期信貸虧損第1階段評估與關聯方的結餘。根據有關評估，並無計提任何撥備。

就與第三方及非控股股東的結餘人民幣142百萬元而言，本公司已委聘擁有相關資格及經驗的獨立合資格估值師漢華評值（上海）資產評估有限公司（「估值師」）對預期信貸虧損進行評估。估值師根據不同信貸風險特徵按集體基準進行減值評估，並基於自初步確認以來的信貸質素變動採用「三階段」減值模式（於下文概述）。就屬第1階段及第2階段的其他應收款而言，估值師主要採用違約概率／違約損失率方法計量預期信貸虧損，即預期信貸虧損 = 違約概率 × 違約損失率 × 違約風險敞口 × 前瞻性調整因子。

在計算預期信貸虧損時，本公司將考慮無需不必要額外成本或努力即可獲得的前瞻性資料，包括但不限於宏觀經濟因素、行業政策及行業環境等，並根據前瞻性資料對預期信貸虧損計量作出調整。

就屬第3階段的其他應收款而言，估值師計量減值金額時會考慮前瞻性資料、債務人的財產及信用狀況，以及各種角度的其他資料。

估值師已採用12個月預期信貸虧損法評估與非控股股東及收購土地使用權的按金有關的預期信貸虧損為並不重大及屬第1階段。

估值師已採用全期預期虧損法評估分組2及分組3屬第3階段，包括由於信貸減值預付款項將先前屬第2階段的款項移入第3階段。

截至2023年12月31日止年度主要參數及輸入數據載列如下：

	違約損失率	違約概率	前瞻性 調整因子
90日內	8.48%	100.00%	99.66%
91日至180日	8.48%	100.00%	99.66%
181日至365日	8.48%	100.00%	99.66%
1年至2年	22.05%	100.00%	99.66%
2年至3年	82.26%	100.00%	99.66%
3年至4年	100.00%	100.00%	100%
超過4年	100.00%	100.00%	100%

截至2023年12月31日，其他應收款的賬面總值和虧損撥備按類別釐定如下：

	第1階段		第2階段		第3階段	
	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元	賬面總值 人民幣千元	虧損撥備 人民幣千元
截至2023年 12月31日						
分組1	16,953,802	(169,950)	—	—	—	—
分組2	—	—	64,531	(49,679)	73,093	(73,093)
分組3	—	—	1,445,764	(157,156)	842,280	(842,280)
總計	<u>16,953,802</u>	<u>(169,950)</u>	<u>1,519,295</u>	<u>(286,835)</u>	<u>915,373</u>	<u>(915,373)</u>

為收回其他應收第三方公司的款項，本公司一直積極尋求收回該等款項。就應收關聯方款項結餘而言，本公司一直在梳理應收及應付相同關聯方（尤其是健康管理分部下的公司）的款項，力圖透過抵銷安排（倘存在抵銷權利）收回到期結餘。

除上文所披露者外，2023年年報的內容維持不變。

為及代表董事會
中國恒大新能源汽車集團有限公司
董事長
肖恩

香港，2025年2月18日

於本公告日期，執行董事為肖恩先生及蔡偉康先生；而獨立非執行董事為謝武先生、梁家進先生及傅曼儀女士。

* 僅供識別