

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公佈全部或任何部份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。



力世紀有限公司

WE SOLUTIONS LIMITED

(於開曼群島註冊成立之有限公司)

(股份代號：860)

**截至二零一九年九月三十日止年度
之全年業績公佈及年報
之補充公佈**

茲提述(i)本公司日期為二零一九年十二月二十三日之公佈(「**年度業績公佈**」)；及(ii)本公司於二零二零年一月二十三日所刊發之年度報告(「**年報**」)，內容有關本公司及其附屬公司截至二零一九年九月三十日止年度之經審核綜合業績。除非文義另有所指，否則本公佈內所用詞彙與年報內所界定者具有相同涵義。

本公司謹此以下列有關截至二零一九年九月三十日止年度之商譽減值及應收貸款減值之資料補充全年業績公佈及年報。

商譽減值

截至二零一九年九月三十日止年度之商譽減值評估基準

減值之會計基準

根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈香港會計準則第36號「資產減值」(「香港會計準則第36號」)以及年報所載本集團截至二零一九年九月三十日止年度之綜合財務報表(「財務報表」)附註2.4「主要會計政策概要」所載，商譽乃每年進行減值測試，本集團於九月三十日進行其商譽的年度減值測試。

如財務報表附註16所載，於報告期末，本集團擁有透過業務合併所得之商譽，其分配至本集團電動車現金產生單位(「電動車現金產生單位」)，主要指本集團附屬公司GLM之業務運營及承諾)。

如財務報表附註16所詳述，就截至二零一九年九月三十日止年度之年度減值測認而言，電動車現金產生單位之可收回金額乃根據香港會計準則第36號使用貼現現金流量預測(「現金流量預測」)計算之公平值減出售成本釐定。

充滿挑戰的外部環境及政策法規之變動對過往年度收購GLM所產生商譽減值測試之影響

於二零一七年，本集團完成收購GLM85.5%的股權(「GLM收購事項」)。GLM收購事項完成後，GLM主要於日本從事製造及銷售電動車以及提供電動車工程方案。本公司認為，由於人們對大氣污染問題的日益關注以及各國政府紛紛推出改善環保支持性政策，電動車的開發及使用成為汽車行業的全球趨勢。然而，如財務報表附註16所進一步詳述，外部環境充滿挑戰以及相關市場若干政策及法規於截至二零一九年九月三十日止財政年度下半年有所變動，其整體影響於進行有關

年終減值檢討之策略規劃及預測過程後更為明顯，按電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之可收回金額約1,572,700,000港元計算，導致年內出現商譽減值約199,300,000港元。

充滿挑戰的外部環境

截至二零一九年九月三十日止財政年度，中美之間的貿易緊張局勢及衝突繼續升級，隨之而來對中國國內經濟及相關行業的下行壓力持續增加（「充滿挑戰的外部環境」）。該等衝突及不確定性可能會對全球供應鏈及相關生態系統產生重大的相應影響和破壞，尤其是在中國內地（作為GLM、其部分業務夥伴及客戶的主要地理擴張市場之一）。部分該等影響已反映於中國的國內生產總值（「GDP」）增長率。根據中國國家統計局的資料，二零一九年十月所發佈中國於二零一九年前三季度之初步GDP增長率僅為6.2%。外部環境在二零一九年第二及第三季度變得更具挑戰性，導致中國二零一九年第二及第三季度的GDP增長率分別進一步下降至6.2%及6.0%，後者為近年來最為緩慢的季度增長率。二零一九年十月，國際貨幣基金組織（「國際貨幣基金組織」）將中國的GDP估計增長率下調至二零一九年的6.1%及二零二零年的5.8%。其他國家的GDP增長率亦可能直接或間接受此情形影響。

政策法規之變動

截至二零一九年九月三十日止財政年度，中國財政部、工業和信息化部、科學技術部及國家發展和改革委員會聯合發佈《關於進一步完善新能源汽車推廣應用財政補貼政策的通知》（以下簡稱「通知」）。根據通知，於二零一九年六月底結束之過渡期階段，新能源汽車補貼將減少。過渡期後，補貼率已進一步降低，總體補貼最終將減少50%以上，地方政府對新能源汽車的補貼將取消。此外，提高有關新能源汽車範圍及電池密度的技術要求意味著部分新能源汽車不再符合補貼資格。本公司預期中國新能源汽車行業將逐步由政策驅動向市場驅動改變，以刺激創新及引發整合。此舉主要旨在與中國政府的新能源汽車發展規劃路線圖保持一致，據此，對中國新能源汽車行業的支持將逐步轉變為非補貼政策。本公司認為短期內，減少新能源汽車補貼將對

相關公司造成溢利壓力，且如該溢利壓力將轉換為新能源汽車銷售價格的相應上漲，則可能會影響中國內地新能源汽車的購買情緒。然而，從中長期來看，本公司與若干新能源汽車行業主要企業觀點相似，認為該政策變化將透過鼓勵行業整合、改善產品結構、刺激行業以市場為導及進一步促進行業穩定健康發展從而協助優化競爭格局。據新能源汽車行業先鋒企業預測，先進技術、卓越質量及良好聲譽是市場份額增長的關鍵所在。

儘管中短期內存在潛在挑戰，但從中國政府的角度看，中國新能源汽車行業的長期前景仍然樂觀。根據工業和信息化部於二零一九年底發佈的關於發展新能源汽車行業的提案草案，中國將持續發展電動車電池技術，並改善氫燃料電池汽車及聯網汽車的基礎設施，同時希望於二零二五年，新能源汽車銷量可達到所有汽車銷量的25%左右，超出中國政府二零一七年規劃文件中設定的「超過20%」的目標。

長期策略變動

截至二零一九年九月三十日止年度，本集團及GLM之管理團隊有所變動。新管理團隊具備豐富的市場及行業經驗、見解及專業知識，以及新思路及舉措。鑒於充滿挑戰的外部環境及政策法規之變動，在新管理團隊的參與下，本集團及GLM制定了長期策略，從而設立了若干新的戰略計劃、合營公司及其他舉措。所有上述各項在很大程度上旨在開拓GLM在新能源汽車分部特定市場中的核心競爭力及戰略地位，並應對該分部充滿活力、高增長及創新性質，以及應對充滿挑戰的外部環境及年內相關市場若干政策及法規的變動。財務報表及／或本公司年報其他章節已披露部分上述新發展、舉措及變動，包括(其中包括)GLM、本公司及江蘇吉麥新能源車業有限公司(「吉麥」，江蘇金彭集團有限公司(「金彭」)之關連公司)成立合營公司(「GLM合營公司」)。

預期GLM將向GLM合營公司注入其使用技術、開發資源及品牌資源的權利，及預期GLM合營公司加上GLM其他項目及戰略計劃之相關協同效應及裨益，將為GLM未來幾年之現金流量作出重大貢獻。所有上述變動、新發展、策略及舉措以及對GLM前景之相應影響已反映於現金流量預測內。

對過往年度收購GLM所產生商譽減值測試的影響

前述充滿挑戰的外部環境以及政策法規的變動已突出若干地緣政治風險及監管驅動變動，而這些變動可能對本集團的未來發展產生重大影響。鑒於上述各項以及新管理團隊在本財政年度下半年制定的新策略及業務計劃，新管理團隊在加強年終減值審核的業務預測及現金流量預測中反映其當前估計及假設。

由於受充滿挑戰的外部環境以及政策法規變動影響的部分相關因素的相互關聯性質，無法可靠且單獨地量化各項因素的影響。然而，編製現金流量預測時，管理層已考慮對該等預測有重大影響的所有相關因素及假設，並整體評估該等因素及假設對現金流量預測的影響。

由於新管理團隊於截至二零一九年九月三十日止財政年度下半年為GLM制定新的策略及業務計劃，重心轉移至採納及專注於可利用相關業務及投資夥伴之現有資源、網絡及基礎設施之業務計劃、安排或項目(「**業務計劃**」)，而GLM向相關安排及計劃貢獻其技術專業知識、創新研發能力及行業競爭力(如適用)，而非需要GLM貢獻大量資本及資源(即過往年度的相關資本或資源密集型新能源汽車製造或類似模式)而可能需依賴相關政府現金補貼的業務計劃，尤其是有關中國內地的業務計劃。

管理層已於現金流量預測反映其目前將GLM定位為成為領先移動技術解決方案供應商之策略，同時利用各方在相關安排中的優勢。基於相關業務夥伴的輸入數據以及可用行業或歷史數據(如適用)，該等預測反映各相關業務計劃的特定性質，包括預期時間表及重要里程碑。該

等預測亦考慮相關市場現狀以及GLM相關業務計劃之進展，同時計及某些業務計劃之潛在延遲，原因在於上述外部挑戰及政策法規變動以及採納新策略及業務計劃以及相關安排所需時間。

除影響中國內地（就現金流量預測而言，此為GLM的主要市場收益來源）而管理層目前認為可能對GLM的業務計劃之實行時間有一定影響之宏觀經濟因素外，管理層認為其他地域市場之宏觀經濟因素不會對現金流量預測產生重大影響，原因在於(i)與GLM業務計劃相關之業務夥伴為大型跨國企業或日本或臺灣知名企業，因此與彼等之間的預期安排預期不會受上述地緣政治風險的重大不利影響；及(ii)該等業務計劃對政府補貼的依賴不大。

截至二零一九年九月三十日止財政年度所發生之有關挑戰及外部環境變化以及其對預期經濟狀況及市場發展的影響（本集團或市場參與者在上一年中無法可靠地預期）以及對商譽減值評估之相應影響導致截至二零一九年九月三十日止財政年度確認商譽減值虧損約199,300,000港元。鑒於新能源汽車行業及相關市場之特殊（潛在波動）性質，董事認為基於相關會計準則規定所釐定的減值幅度（佔年內匯兌調整後但減值前GLM應佔商譽賬面值的13%以下）並非重大且並非不合理，這可受到上述政策法規變化及外部環境以及GLM及相關市場處於發展早期階段的重大影響。

公平值釐定及主要假設與估計

本集團已委聘獨立專業合資格估值師華信評估及諮詢有限公司(「華信評估」)協助根據收入法使用貼現現金流量預測釐定電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之公平值減出售成本。

電動車現金產生單位現金流量預測乃參考本集團之重大會計政策而編製，而該等政策乃採用於編製財務報表，此亦與適用香港財務報告準則一致。經考慮相關技術之生命週期、管理層目前對相關市場的經濟、行業及市場發展的預期、與若干相關持份者之溝通、本集團的技術及資源以及可得市場及行業數據與預測，管理層認為現金流量預測的財務估計合理。

最終增長率

超過五年期的現金流量乃使用3%的估計長期增長率(「最終增長率」)推算。本公司參考與GLM有關的若干主要市場的若干經濟數據(如電動車現金產生單位)估計最終增長率。由於電動車現金產生單位的長期計劃為專注於中國內地及東南亞的其他相關市場，故本公司認為參考中國內地及東南亞之長期預期平均消費者價格通脹率(由國際貨幣基金組織預測)分別3%及接近3%而估計最終增長率屬合理，將為電動車現金產生單位的預測現金流量帶來作出重大貢獻。因此，本公司認為，就現金流量預測採用3%的最終增長率屬合理，此比率不超過國際貨幣基金組織所預測中國內地及東南亞之長期增長率。

貼現率

經參考若干外部數據，按加權平均資本成本(「WACC」)所釐定25%之貼現率(其已反映GLM之特定風險(包括其發展階段及其他相關因素等))於現金流量預測中獲採用。

WACC經參考以下參數而釐定：

- (a) 債務成本 — 鑒於GLM的主要業務營運(包括其研發中心)位於日本，故採用日本最優惠貸款利率及法定公司稅率。
- (b) 權益成本 — 經參考相關無風險利率(經參考相關政府債券之利率釐定)、國家風險溢價(經參考傑出估值專家達摩德仁(Aswath Damodaran)教授發佈的「國家違約利差及風險溢價」釐定)及規模溢價(經參考獨立專業估值師行Duff & Phelps Corporation發佈的研究數據釐定)等多項因素而得出。
- (c) WACC為債務成本及權益成本之總和乘以債務及權益之相應權重，該權重乃經參考可資比較上市公司之財務報表得出。

本公司認為，由於25%之貼現率處於美國註冊會計師協會會計及估值指引 — 「作為補償發行的私人持有公司股本證券的估值」所指若干刊物所提供風險資本投資者所預期回報率之適用範圍內，故該貼現率合理。

其他主要假設

鑑於上文所詳述充滿挑戰的外部環境以及中國內地政策法規的變化，本公司認為相關市場及／或相關業務計劃可能需要較長的時間適應該等挑戰及變化，或根據GLM的新策略，編製及推出某些具體業務計劃可能需要較長的交付時間。本公司認為，就現金流量預測而言，推遲開始日期以及若干業務計劃於特定潛在期間的現金流量(基於該等業務計劃的性質及相關市場(如適用))乃屬適當。因此，本公司於GLM二零二零年的現金流量預測內並無反映大額收益及相關現金流量。

其他主要假設載列如下：

- (i) 現行法律及法規不會產生將對GLM的策略及業務計劃產生重大影響之重大變動。
- (ii) 通脹率、匯率或利率不會產生將對GLM於現金流量預測期間之業績或現金流量造成重大影響之重大意外波動。
- (iii) 相關稅基或稅率不會產生重大變動。
- (iv) GLM之營運及業務不會因超出GLM控制範圍之任何不可抗力事件、不可預見因素或任何不可預見原因(包括但不限於發生自然災害、流行病及重大事故)而受到重大影響或中斷。
- (v) GLM可在重大程度上與其主要業務及投資夥伴、客戶、供應商及其他相關持份者保持關係。

電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之可收回金額乃使用貼現現金流量預測，基於公平值減出售成本計算。電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之賬面值包括收購GLM產生之商譽以及電動車現金產生單位之其他非金融資產，受限於香港會計準則第36號項下之減值評估，包括電動車現金產生單位之物業、廠房及設備。減值虧損於電動車現金產生單位可收回金額低於其賬面值時確認。

估值金額約1,572,700,000港元相當於電動車現金產生單位全部可收回款項。然而，本集團於二零一九年九月三十日僅持有電動車現金產生單位約88.5%股權，且於二零一九年九月三十日分配至電動車現金產生單位之商譽的賬面值為約1,455,500,000港元^(a)(於就年內外匯調整及任何減值作出調整前)。根據香港會計準則第36.C4條，鑒於本集團將非控股權益計量為其按比例所持GLM於收購日期可識別資產淨值之權益，而非按公平值，非控股權益應佔商譽乃計入用作商譽減值測試之相關現金產生單位之可收回金額，但不於本集團綜合財務報表內確認。香港會計準則第36號要求對電動車現金產生單位(本公司非全資擁有)的賬面價值進行名義調整，方法是將分配予電動車現金產生單位的商譽賬面價值進行總計以計入約11.5%非控制性權益應佔商譽金

額約199,700,000港元，以便進行相同比較。然後，此電動車現金產生單位經名義調整賬面值約1,797,800,000港元(包括經悉數名義調整商譽約1,736,600,000港元及須進行香港會計準則第36號減值評估之電動車現金產生單位其他非金融資產(包括電動車現金產生單位物業、廠房及設備)賬面值約61,200,000港元)乃與其可收回款項總額約1,572,700,000港元進行比較。所釐定減值虧損總額約225,100,000港元已按所持電動車現金產生單位股權百分比分配予本集團及非控股權益。因此，本集團獲分配約88.5%之減值虧損約199,300,000港元，並將該等金額確認為年內商譽減值虧損(香港會計準則第36.C8條)。因此，於二零一九年九月三十日，本集團應佔商譽賬面淨值(經確認年內減值虧損及正數匯兌調整分別約199,300,000港元^(b)及約77,500,000港元^(c))為約1,333,800,000港元^(d)。

本集團應佔分
配至GLM的
商譽
千港元

於二零一八年十月一日之賬面淨值	1,455,538 ^(a)
年內減值	(199,257) ^(b)
匯兌調整	<u>77,472^(c)</u>
於二零一九年九月三十日之賬面淨值	<u><u>1,333,753^(d)</u></u>

如財務報表附註16所進一步詳述，電動車現金產生單位於二零一八年九月三十日之公平值乃在若干獨立專業合資格估值師協助下採用市場法(採用市場交易產生之價格及其他相關資料的公認估值方法)項下公司交易法釐定。

基於獲委任以協助釐定電動車現金產生單位於二零一八年九月三十日之公平值減出售成本的估值師之輸入數據，管理層認為，經參考自一名獨立第三方所獲取相關實體之權益工具適用交易價，市場法項下公

司交易法為基於當時可用相關資料釐定電動車現金產生單位於二零一八年九月三十日之公平值之適當方法。自該獨立第三方(「買方」)所收取之價格乃視為於計量日期之公平值指標，原因在於其為近期一項公平交易，因此買方應考慮應已反映於已付價格內之當時市況。根據香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)第13號「公平值計量」(「香港財務報告準則第13號」)之公平值框架，僅於無法獲得活躍市場內對相同資產之報價及其他可觀察輸入數據(使用市場數據得出之輸入數據，進一步闡釋於香港財務報告準則第13號)(統稱可觀察數據)時，實體方可使用另一估值技術計量公平值。

然而，就二零一九年九月三十日之年度商譽減值測試而言，由於有關交易與二零一九年九月三十日之間的時間間隔以及於該期間內市況及電動車現金產生單位業務計劃(包括部分相關項目計劃及時間表)之變化，上年度已付有關價格不可再用於釐定電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之公平值。然而，如無法獲得可觀察價格，則香港財務報告準則第13號允許使用其他估值技術估計公平值，如根據收入法使用貼現現金流量預測，此方法無論如何適當並可獲得此方法相關充足數據以估計公平值。因此，收入法項下之貼現現金流量法已用於釐定電動車現金產生單位於二零一九年九月三十日之公平值，詳情於上文「商譽減值 — 截至二零一九年九月三十日止年度之商譽減值評估基準」一節討論。

應收貸款減值

應收貸款減值之釐定基準

於二零一八年九月三十日，由於應收貸款既無逾期亦無減值且與無近期拖欠記錄之多名借款人相關，故本集團並無根據香港會計準則第39號已產生虧損模式作出任何減值撥備。

本集團於二零一八年十月一日採納香港財務報告準則第9號。香港財務報告準則第9號規定如香港會計準則第39號項下之減值乃根據已產生虧損模式記錄，則其應收貸款減值基於預期信貸虧損（「**預期信貸虧損**」）模式記錄。根據一般方法，預期信貸虧損於兩個階段獲確認。就自初始確認起信貸風險並無顯著增加的信貸風險而言，對因未來十二個月內可能發生的違約事件而導致的信貸虧損計提預期信貸虧損（十二個月預期信貸虧損）。就自初始確認起經已顯著增加的信貸風險而言，虧損撥備基於預期年期期間內金融工具產生之違約風險估計（全期預期信貸虧損）。

本集團委聘外部估值師對其應收貸款於二零一八年十月一日及二零一九年九月三十日之預期信貸虧損進行計量。外部估值師採用概率一加權損失違約模式，當中計及每筆貸款之違約概率、違約損失率、違約風險及貼現因素。

賬面總值及相關預期信貸虧損撥備分析載於財務報表附註21。

於二零一八年十月一日的預期信貸虧損評估

於二零一八年十月一日採納香港財務報告準則第9號後，本集團就總額129,965,000港元之應收貸款確認虧損撥備，其中105,037,000港元乃就兩筆每筆人民幣120,000,000元之貸款（「**中國貸款**」）確認，有關貸款分別按12%之年利率計息借予廣州寶長勝貿易有限公司及貴州國鼎金實礦業有限公司（均為在中國註冊成立的公司，統稱「**借款人**」），均為期36個月，於二零一九年九月二十八日到期。

由於中國貸款當時尚未到期亦未有違約，故其當時認為自初步確認起，信貸風險並無大幅增加，因此中國貸款乃當時分類為第一階段且中國貸款之預期信貸虧損當時按相等於12個月預期信貸虧損之金額計

量。經考慮借款人當時之內部評級及前瞻性資料，參考外部數據（評級機構所發佈有關公司違約率及收回率之研究報告），外部估值師估計中國貸款於二零一八年十月一日之虧損撥備為105,037,000港元。

於截至二零一九年九月三十日止年度的進展情況及於二零一九年九月三十日的預期信貸虧損評估

根據相關貸款協議，中國貸款之還款日期為二零一九年九月二十八日。因此，本集團自二零一九年七月中旬起開始聯絡借款人以討論還款安排。然而，本集團無法聯絡借款人，故於二零一九年七月二十九日，本公司因預期可能出現違約而開始向中國法律顧問（「中國法律顧問」）尋求法律意見。

經審慎考慮該情況，於二零一九年八月七日，中國法律顧問建議如果中國貸款最終於二零一九年九月二十八日還款日期後違約，則本公司採取以下步驟：

1. 嘗試通過各種方式聯繫借款人，包括但不限於派律師前往彼等各自的辦事處、與彼等各自的股東接洽以提醒彼等注意即將償還的貸款，並向當地政府報告該情況以對借款人施壓；
2. 根據貸款協議對借款人提起仲裁。本公司可以申請禁制令凍結借款人的資產及在其附屬公司中的股權，以確保執行仲裁裁決及／或向借款人施壓以討論可能的和解；及
3. 向當地法院申請執行仲裁。本公司可對借款人的法定代表人及／或高級管理人員採取限制性措施。

中國法律顧問已完成步驟1，嘗試與借款人建立對話但未能成功。

於二零一九年九月三十日，本集團評估自初步確認起，應收貸款之信貸風險是否已大幅增加。於作出評估時，本集團將應收貸款於二零一九年九月三十日產生之違約風險與應收貸款於初步確認日期產生之違

約風險比較，並已考慮過無需付出不必要成本或努力即可獲得合理且可支持之資料，包括歷史及前瞻性資料。

由於中國貸款於二零一九年九月三十日已屬拖欠狀況且借款人無法聯繫，故本集團認為收回相關本金及利息不太可能，因此就預期信貸虧損計量將中國貸款分類為第三階段。經考慮最新可得借款人之財務資料（處於負債淨額狀況或財務業績負數）以及中國市況仍然極具挑戰，本集團評估中國貸款之違約損失率為100%。因此，已根據相關應收貸款預期信貸虧損之計量於二零一九年九月三十日作出悉數減值。

最新進展情況

據中國法律顧問表示，本公司一直在考慮對借款人採取進一步的行動，但因中國近期爆發的冠狀病毒，行動受阻。中國法律顧問告知本公司，一旦中國疫情緩和，其將儘快恢復上述行動。

中國貸款之背景資料

誠如本公司日期為二零一七年一月二十七日之公佈披露，中國貸款於二零一六年九月二十九日發放。

於授出中國貸款前，本集團已進行內部風險評估程序，包括：

1. 聘請外部信貸機構對借款人進行信用報告；
2. 獲得證明借款人有財務能力償還貸款之證據；及
3. 自投資委員會及董事會獲得授出中國貸款之批准。

於二零一六年九月九日，本集團委聘外部信貸機構對借款人進行信用報告。為評估借款人之信貸風險，本集團進一步獲得外部估值證據，顯示借款人擁有大量資產，包括價值分別為約人民幣800,000,000元及

人民幣900,000,000元之礦業資產(主要為鉛、鋅及煤)，資產額遠高於中國貸款之價值。於二零一六年九月二十七日，該等材料已呈送當時的投資委員會及當時的董事審批。

當時投資委員會認為中國貸款帶來合理回報，且鑒於根據本公司所獲得證明借款人財務能力之證據，借款人所持資產，借款人之信貸風險在可接受範圍內。基於上述各項，董事會認為提供中國貸款可為本集團帶來合理利息收入，因而符合本集團及本公司股東整體之利益，且提供中國貸款獲當時董事會批准。

當時投資委員會成員為張金兵先生、肖鋼先生及李亦非博士，而當時董事為張金兵先生、王志明先生、俞斐先生、肖鋼先生、譚炳權先生、李亦非博士及朱征夫博士。

上述額外資料不影響全年業績公佈及年報所載其他資料。全年業績公佈及年報內其他資料全部保持不變。

承董事會命
力世紀有限公司
主席
何敬豐

香港，二零二零年四月二十八日

於本公佈日期，董事會包括兩名執行董事，即何敬豐先生(主席)及宋建文先生；一名非執行董事，即張金兵先生(聯席主席)；以及四名獨立非執行董事，即譚炳權先生、張振明先生、翟克信先生及Charles Matthew Pecot III先生。