

股票代號
2258



FOXTRON
鴻華先進科技

鴻華先進科技股份有限公司

民國113年度 年 報



年報查詢網址

公開資訊觀測站：<https://mops.twse.com.tw>
本公司網站：<https://www.foxtrenev.com>

刊印日期
中華民國114年3月31日

一、公司發言人： 代理發言人：
姓名：王理巍 姓名：褚昱良
職稱：協理 職稱：副理
電話：(02)5590-6168
電子郵件信箱：ir@foxtronev.com

二、總公司、分公司、工廠之地址及電話

公司/工廠	地址	電話
總公司	新北市新店區寶高路 26 號 7 樓	(02)5590-6168
南科分公司	高雄市鹽埕區崛江街 7 號	(02)5590-6168

三、辦理股票過戶機構

名稱：福邦證券股份有限公司
地址：台北市忠孝西路一段 6 號 6 樓
電話：(02)2371-1658
網址：<https://www.gfortune.com.tw>

四、最近年度財務報告簽證會計師之姓名、事務所名稱、地址、電話及網址

姓名：徐潔如會計師、徐聖忠會計師
名稱：資誠聯合會計師事務所
地址：台北市基隆路一段 333 號 27 樓
電話：(02)2729-6666
網址：<https://www.pwc.tw>

五、海外有價證券掛牌買賣之交易場所名稱：無

六、公司網址：<https://www.foxtronev.com>

目 錄

壹、致股東報告書	1
貳、公司治理報告	5
一、董事、總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料	5
二、公司治理運作情形	18
三、簽證會計師公費資訊	55
四、更換會計師資訊	55
五、公司之董事長、總經理、負責財務或會計事務之經理人、最近一年內曾任職於簽證會計師所屬事務所或其關係企業	55
六、董事、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權移轉及股權質押變動情形	55
七、持股比例占前十名股東，其相互間之關係資料	56
八、公司、公司之董事、監察人、經理人及公司直接或間接控制之事業對同一轉投資事業之持股數，並合併計算綜合持股比例	57
參、募資情形	58
一、資本及股份	58
二、公司債辦理情形	60
三、特別股(附認股權特別股)辦理情形	60
四、海外存託憑證之辦理情形	60
五、員工認股權憑證辦理情形	60
六、限制員工權利新股辦理情形	62
七、併購或受讓他公司股份發行新股辦理情形	62
八、資金運用計畫執行情形	62
肆、營運概況	64
一、業務內容	64
二、市場及產銷概況	76
三、最近二年度及截至年報刊印日止從業員工資料	85
四、環保支出資訊	85
五、勞資關係	85
六、資通安全管理	87
七、重要契約	89

七、 重要契約	89
伍、財務狀況及財務績效之檢討分析與風險事項	90
一、 財務狀況比較分析	90
二、 財務績效比較分析	91
三、 現金流量分析	92
四、 最近年度重大資本支出對財務業務之影響	92
五、 最近年度轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫	93
六、 風險事項評估	93
七、 其他重要事項	96
陸、特別記載事項	96
一、 關係企業相關資料	96
二、 最近年度及截至年報刊印日止，私募有價證券辦理情形	96
三、 其他必要補充說明事項	96
柒、對股東權益或證券價格有重大影響之事項	96
一、 最近年度及截至年報刊印日止，如發生本法第三十六條第三項第二款所定對股東權益或證券價格有重大影響之事項	96

壹、致股東報告書

民國 113 年度台灣汽車市場在需求回穩下，全年銷售量達 457,830 輛，年減約 4%，其中電動車市場約為 38,033 輛，較民國 112 年成長率上升達 53.5%。台灣電動車市場在政策推動、需求增長、使用環境優化、各車廠產品逐漸多元等因素下，處於正成長期。而全球電動車市場在全球經濟動盪與受地緣政治影響，以及部分國家市場環境由政策推動轉向市場推動而稍微減輕成長力道，但整體仍呈現正成長，全年銷售量約 1,100 萬輛，較民國 112 年增長約 10.3%。

在永續發展及淨零目標推動下，預期全球新能源車市場可望持續成長擴大，鴻華先進科技股份有限公司（下稱本公司）秉持「以開放平台為核心，推動電動車普及化」的理念，將持續投入電動車研發，並以立基台灣放眼全球為目標，帶動產業共同成長。

本公司事業發展方向包含乘用車、商用車及技術服務三大類別。其中自主研發之電動巴士 MODEL T 自民國 111 年交付以來，已提供台灣多間客運業者於多縣市上路營運，並於民國 113 年取得國家隊資格；為推動巴士電動化，本公司於民國 113 年啟動高雄橋頭新廠建設案，將打造新世代電動巴士工廠與電動車研究基地。首款乘用車產品 MODEL C 於民國 112 年第四季起批量交付給客戶，民國 113 年結合客戶行銷規劃展開擴量交付至消費市場，產品獲該年度台灣電動車市場銷售第二名之佳績。在二類主要產品支撐下，本公司民國 113 年營收較 112 年大幅成長，以下為民國 113 年公司營運概況及 114 年展望。

一、民國 113 年度營業結果

（一）營業計畫實施成果

本公司民國 113 年度合併營業收入為新台幣（以下同）8,520,611 仟元，較民國 112 年合併營業收入 1,043,992 仟元增加 716%。因成本及費用管控得宜，本期淨損也優於公司內部預算目標。茲將本公司民國 113 年度經營績效報告如下：

財務數據與獲利能力分析				
單位：新台幣仟元；%				
項目	113 年度	112 年度	增(減)金額	變動比率(%)
營業收入	8,520,611	1,043,992	7,476,619	716
營業毛利	1,609,876	157,098	1,452,778	925
營業淨(損)	(2,675,568)	(2,380,559)	(295,009)	12
稅前淨(損)	(2,473,680)	(2,192,674)	(281,006)	13
稅後淨(損)	(2,137,329)	(1,927,201)	(210,128)	11
每股虧損	(1.23)	(1.20)	(0.03)	3

(二) 民國 113 年研究發展狀況

本公司民國 113 年度投入 6,093,007 仟元研發經費，強化車型發展及量產推進、技術整合及軟體建置、產研基地建設等多項目，研發成果如下：

- MODEL B：於鴻海科技日（HHTD 2024）展示全驅 AWD 及後驅 RWD 版本與新車色，並於活動期間開放試乘體驗，展示階段成果。
- MODEL C：首發量產車型於民國 113 年交付至消費市場，同年底推出長續航版本；北美向版本同步研發，於鴻海科技日（HHTD 2024）首次亮相。
- MODEL D：完成原型車設計，於鴻海科技日（HHTD 2024）首次亮相。
- MODEL U：完成原型車設計，於鴻海科技日（HHTD 2024）首次亮相。
- MODEL T：持續對應客戶群需求，並於民國 113 年 11 月取得國家隊認證。
- 橋頭新廠：啟動高雄橋頭新廠建設案，於民國 113 年底完成鋼構及上樑儀式等階段成果。

二、民國 114 年度營業計畫概要

(一) 經營方針

1. 乘用車：既有銷售車型結合客戶行銷規劃持續交付；新車型邁向量產推進工作；全車型精進產品品質及成本管控，推進國內外市場發展。
2. 商用車：全力滿足客戶群需求，推動橋頭園區建置以提高總產能；新車型邁向量產推進工作；精進產品品質及成本管控，推進國內外市場發展。

3. 公司營運：掌握 2050 淨零排放趨勢，積極推動載具電動化；以永續發展組織，推動永續發展政策，落實企業永續經營目標。

(二) 預期銷售數量及依據

1. 本公司預期銷售主要影響因素：(1)乘用及商用電動車市場持續成長
(2)電動車使用環境持續完善(3)政策推動商用車電動化 (4)橋頭新廠建設營運。
2. 本公司將持續對應國內外客戶群需求及拓展業務機會，以期對公司業績及利基可以提升。

(三) 重要產銷政策

1. 鞏固乘用車與商用車既有客戶群關係，以 CDMS(Contract Design and Manufacturing Service)合作模式拓展國內外新客戶機會，並持續發展新車型產品。
2. 建立供應鏈良好的合作及策略夥伴關係，以確保技術、產能與交期、品質及競爭力。
3. 掌握市場動態及技術趨勢，持續加強新技術研發。

三、未來公司發展策略

本公司致力於「以開放平台為核心，推動電動車普及化」，以平台的分享來降低開發費用及縮短開發時程，以平台的共用來聚集眾人智慧形成規模經濟，藉本公司之專業技術實現跨客戶共享平台之目標。在集團 CDMS 合作模式發展策略下，本公司將扮演提供設計、供應鏈管理等要角，提供多品牌客戶 CDMS 服務，經產業垂直整合與專業分工，預期可協助公司提高技術能量、增進研發效率、降低成本與擴大市場。

四、受到外部競爭環境、法規環境及整體經營環境之影響

本公司之營運係依循國內外相關法令及規範執行，並隨時注意各主流市場及產品銷售區域重要政策及法規變動情形，亦隨時關注區域政策、市場趨勢、掌握相關技術發展及產業動態，以及時因應環境變化並採取適當的因應對策。

面對全球對 ESG 的要求日益提高，本公司於民國 113 年度成立永續

發展推動辦公室並著手導入 IFRS 準則，向淨零排放、社會參與及公司治理的目標邁進，同年度完成第一本鴻華先進永續報告書，並逐步推展永續推動組織及分工，遵循集團「永續經營=EPS+ESG」之策略，將永續發展理念於營運中，並持續監視法律和環境的變化，積極制定應對策略，以最大化降低營運風險。

本公司於民國 114 年將持續強化研發能量以及拓展國內外客戶關係、優化產品品質及成本控管。財務操作以穩健保守為原則，視營運規劃投入必要資源。加強專業人才培育，建立強健團隊以對應多元客戶需求及因應隨時變動的外部競爭環境及法規環境需求，結合 2050 淨零排放目標，持續推動電動車普及化。公司經營團隊及全體員工將秉持「誠信、專業、開放」的理念，因應民國 114 年的各項挑戰，進而提升股東價值。

董事長 劉揚偉



貳、公司治理報告

一、董事、總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料

(一)董事資料

114 年 03 月 25 日

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別 年齡	選(就)任 日期	任期	初次 選任 日期	選任時 持有股份		現在 持有股份		配偶、未成 年子女現在 持有股份		利用他人名義持 有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司 之職務	具配偶或二 親等以內關 係之其他主 管、董事或 監察人			備 註 (註)	
							股數	持股 比率 %	股數	持股 比率%	股數	持股 比率 %	股數	持股 比率 %			職稱	姓名	關係		
董事長	中華民國	鴻海精密工業(股)公司	—	112.10.17	3	109.9.24	794,400,000	49.92	794,400,000	45.62	—	—	11,029,000	0.63	—	—	註 1	—	—	—	—
	中華民國	法人代表人：劉揚偉	男 61~70 歲	112.10.17	3	109.9.24	—	—	—	—	—	—	—	—	虹晶科技(股)公司董事長 鴻海精密工業(股)公司董事長特助 普誠科技(股)公司 PTC 總經理 ADSL IC Design House, Integrated Telecom Express Inc.創辦人 聯陽半導體(股)公司創辦人 Young Micro Systems 創辦人 南加州大學電子工程與電腦科學碩士	鴻海精密工業(股)公司董事長及總經理 京鼎精密科技(股)公司董事長 能創半導體(股)公司董事長 富泰國際投資(股)公司董事 財團法人 MIH EV 研發院董事長 SiliconAuto B.V.董事 Ceer National Automotive Company 董事	—	—	—	—	
副董事長	中華民國	華創車電技術中心(股)公司	—	112.10.17	3	109.9.24	763,200,000	47.96	763,200,000	43.83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	中華民國	法人代表人：左自生	男 71~80 歲	112.10.17	3	109.9.24	—	—	—	—	—	—	—	—	裕隆汽車製造(股)公司特別顧問 華創車電技術中心(股)公司副總經理 中華汽車工業(股)公司特別助理 東南汽車工業(股)公司總經理 必翔實業(股)公司總經理 政治大學企管系企業家經營管理研究班	納智捷汽車(股)公司董事長 裕融企業(股)公司董事	—	—	—	—	
董事	中華民國	鴻海精密工業(股)公司	—	112.10.17	3	109.9.24	794,400,000	49.92	794,400,000	45.62	—	—	11,029,000	0.63	—	—	註 1	—	—	—	—
	日本	法人代表人：關潤	男 61~70 歲	112.10.17	3	112.10.17	—	—	—	—	—	—	—	—	Nidec Representative Director, President and CEO	Foxconn and Chief Strategic Officer for EV	—	—	—	—	

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別 年齡	選(就)任 日期	任期	初次 選任 日期	選任時 持有股份		現在 持有股份		配偶、未成 年子女現在 持有股份		利用他人名義持 有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司 之職務	具配偶或二 親等以內關 係之其他主 管、董事或 監察人			備 註 (註)		
							股數	持股 比率 %	股數	持股 比率%	股數	持股 比率 %	股數	持股 比率 %			職稱	姓名	關係			
															Alliance SVP (Renault, Nissan, Mitsubishi), Production Engineering Senior Vice President National Defense Academy of Japan	ZF Foxonn Chassis Modules GmbH 董事 Indigo Technologies, Inc. 董事 財團法人 MIH EV 研發院 執行長						
董事	中華民國	鴻海精密工業(股)公司	—	112.10.17	3	109.9.24	794,400,000	49.92	794,400,000	45.62	—	—	11,029,000	0.63	—	—	註 1	—	—	—	—	
	中華民國	法人代表人：黃英士	男 51~60 歲	112.10.17	3	112.1.16	—	—	—	—	—	—	—	—	安永財務管理諮詢(股)公司資深協理 精誠資訊(股)公司協理 惠普科技(股)公司協理 國立中正大學會計學研究所	—	註 2	—	—	—	—	
董事	中華民國	華創車電技術中心(股)公司	—	112.10.17	3	109.9.24	763,200,000	47.96	763,200,000	43.83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	中華民國	法人代表人：許國興	男 61~70 歲	113.08.01 註 3	3	113.08.01	—	—	—	—	—	—	—	—	裕融企業(股)公司總經理 台灣科技大學機械工程系	裕隆汽車製造(股)公司董事兼總經理 中華汽車工業(股)公司董事 納智捷汽車(股)公司董事 裕融企業(股)公司副董事長 行企(股)公司董事長 先進動力機械(股)公司董事 裕隆經管企業(股)公司董事 裕隆建設(股)公司副董事長 裕隆日產汽車(股)公司董事 新安東京海上產物保險(股)公司副董事長	—	—	—	—	—	—
獨立董事	中華民國	孫 欣	女 41~50 歲	112.10.17	3	112.10.17	—	—	—	—	—	—	—	—	KPMG 台灣所稅務投資部資深顧問 安侯法律事務所執行顧問 中華開發金控/中華開發工業銀行法務處協理 美國波士頓大學金融法碩士	創拓國際法律事務所合夥律師 大井泵浦工業(股)公司獨立董事	—	—	—	—	—	—
獨立董事	中華民國	蕭幸金	女 51~60 歲	112.10.17	3	112.10.17	—	—	—	—	—	—	—	—	國立臺北商業大學會計資訊系教授兼 副校長、財經學院院長、系主任 財團法人中小企業信用保證基金董事	國立臺北商業大學會計資訊系教授	—	—	—	—	—	—

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別 年齡	選(就)任 日期	任期	初次 選任 日期	選任時 持有股份		現在 持有股份		配偶、未成 年子女現在 持有股份		利用他人名義持 有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司 之職務	具配偶或二 親等以內關 係之其他主 管、董事或 監察人			備 註 (註)
							股數	持股 比率 %	股數	持股 比率%	股數	持股 比率 %	股數	持股 比率 %			職稱	姓名	關係	
獨立董事	中華民國	林柄村	男 61~70 歲	112.10.17	3	112.10.17	—	—	—	—	—	—	—	—	財團法人台灣中小企業聯合輔導基金會董事 臺灣期貨交易所紀律委員會委員 中華民國會計師公會全國聯合會 ESG 永續發展委員會顧問 AI 金融科技協會第一屆理事 中華民國會計師公會全國聯合會會計師專業責任鑑定委員會委員 中華民國內部稽核協會理事暨編譯出版委員會委員 政治大學會計學博士					
獨立董事	中華民國	黃秀英	女 61~70 歲	112.10.17	3	112.10.17	—	—	—	—	—	—	—	—	金屬工業研究發展中心顧問 國立高雄科技大學第一校區工學院院長 工業技術研究院特聘研究 瑞士蘇黎世聯邦理工學院機械與過程工程系研究 美國密西根大學機械工程博士	國立高雄科技大學機電工程系講座教授	—	—	—	—

註：公司董事長與總經理或相當職務者(最高經理人)為同一人、互為配偶或一親等親屬者，應說明其原因、合理性、必要性及因應措施(例如增加獨立董事席次，並應有過半數董事未兼任員工或經理人等方式)之相關資訊：無此情形。

註 1：該法人代表人董事所代表之法人目前兼任本公司及其他公司之職務為寶鑫國際投資(股)公司法人董事、鴻揚創業投資(股)公司法人董事、利億國際投資(股)公司法人董事、鴻揚半導體(股)公司法人董事、鴻元國際投資(股)公司法人董事、鴻棋國際投資(股)公司法人董事、三創數位(股)公司法人董事、鴻晶科技(股)公司法人監察人、沛博科技(股)公司法人董事、陽程科技(股)公司法人董事、富泰國際投資股份有限公司法人董事。

註 2：鴻海精密工業(股)公司經營管理資深處長、揚信科技(股)公司董事長、國創半導體(股)公司董事、安科諾科技有限公司董事、富鼎先進電子(股)公司董事、康聯生醫科技(股)公司董事長、芯量科技(股)公司董事長、法博智能量移動(股)公司董事長、康誠生技(股)公司董事長、鴻晶科技(股)公司董事長、鑫蘊林科(股)公司董事、廣宇科技(股)公司董事、訊芯科技控股(股)公司董事、盛特材料(股)公司董事、北京恒譽新能源汽車租賃有限公司董事、富士高新事業發展集團有限公司董事、能創半導體(股)公司董事、富士高新能源汽車產業發展(河南)有限公司董事長、Foxconn EV Netherlands Holdings 董事、富士康新能源電池(鄭州)有限公司董事、榮炭科技(股)公司董事、鴻揚半導體(股)公司董事、青島新核芯科技有限公司董事、珠海艾盛科技有限公司董事。

註 3：法人董事華創車電技術中心(股)公司改派代表人，董事姚振祥於 113.08.01 卸任；新任董事許國興董事於 113.08.01 新任。

(二)法人股東之主要股東

114 年 03 月 31 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東	持股比例%
鴻海精密工業股份有限公司	郭台銘	12.54
	新制勞工退休基金	1.77
	渣打託管列支敦士登銀行投資專戶	1.27
	花旗託管新加坡政府投資專戶	1.25
	渣打託管先進星光先進總合國際股票指數	1.22
	花旗託管挪威中央銀行投資專戶	1.16
	美商大通託管梵加德新興市場股票指數基金	1.10
	中國信託託管元大台灣卓越50	1.00
	德商德意志託管iShares新興市場ETF投資專戶	0.77
	中華郵政股份有限公司	0.69

114 年 03 月 31 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東	持股比例%
華創車電技術中心股份有限公司	裕隆汽車製造股份有限公司	99.99
	宏達國際電子股份有限公司	0.00
	英源達投資股份有限公司	0.00
	華晶科技股份有限公司	0.00

(三)法人股東之主要股東為法人者其主要股東

114 年 03 月 29 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東	持股比例%
裕隆汽車製造股份有限公司	台元紡織股份有限公司	17.43
	中華汽車工業股份有限公司	16.02
	嚴陳莉蓮	3.19
	瑞士銀行台北分行受嚴珮瑜信託財產專戶	3.17
	瑞士銀行台北分行受嚴向南信託財產專戶	3.17
	泛德投資股份有限公司	1.96
	財團法人嚴慶齡工業發展基金會	1.03
	威泰投資股份有限公司	0.80
	大通託管先進星光先進總合國際股票指數	0.76
	威文投資股份有限公司	0.76

(四)董事專業資格及獨立董事獨立性之情形

姓名 條件	專業資格與經驗	獨立性 情形	兼任其他 公開發行 公司獨立 董事家數
鴻海精密工業(股)公司 代表人：劉揚偉 (董事長)	77 年在美國自創主機板品牌 Young Micro Systems、在矽谷創立 IC 設計公司 ITE Tech，並以 ADSL 晶片產品創立 ITeX。ITeX 於 90 年成功在納斯達克 NASDAQ 上市。 96 年獲得鴻海創辦人郭台銘延攬，於 108 年接任鴻海董事長，提出「3+3」發展策略，以「電動車、數位健康、機器人」三大新興產業以及「人工智能、半導體、新世代通訊技術」三項新技術領域作為鴻海集團重要的長期發展策略。	-	0
華創車電技術中心(股)公司 代表人：左自生 (副董事長)	豐富的汽車產業營運經驗及完整技術背景，參與過裕隆飛羚汽車設計製造，擔任多項車廠、車電廠要職。現任、納智捷汽車股份有限公司董事長及裕融企業股份有限公司董事。	-	0
鴻海精密工業(股)公司 代表人：關潤 (董事)	75 年加入日產汽車公司，於日本汽車產業服務多年，並於 108 年擔任雷諾-日產-三菱汽車聯盟副營運長，民國 112 年獲鴻海延攬擔任鴻海電動車策略長一職。	-	0
鴻海精密工業(股)公司 代表人：黃英士 (董事)	現任鴻海精密工業股份有限公司經營管理資深處長、國創半導體股份有限公司董事、訊芯科技股份有限公司董事、揚信科技股份有限公司董事長等。曾任安永財務管理諮詢股份有限公司資深協理、精誠資訊股份有限公司協理。	-	0
華創車電技術中心(股)公司 代表人：許國興 (董事)	具備豐富的汽車產業及製造經驗，曾任多家車廠要職，現任裕隆汽車製造股份有限公司董事兼總經理、裕隆日產汽車股份有限公司董事、納智捷汽車股份有限公司董事、中華汽車工業股份有限公司董事、裕融企業股份有限公司副董事長等。	-	0
孫 欣 (獨立董事)	現任創拓國際法律事務所合夥律師、大井泵浦工業股份有限公司獨立董事。曾任 KPMG 台灣所稅務投資部資深顧問、安侯法律事務所執行顧問、中華開發金控/中華開發工業銀行法務處協理。	註 1	1
蕭幸金 (獨立董事)	現任國立臺北商業大學會計資訊系教授。曾任國立臺北商業大學會計資訊系教授兼副校長、財經	註 1	0

姓名 條件	專業資格與經驗	獨立性 情形	兼任其他 公開發行 公司獨立 董事家數
	學院院長、系主任、財團法人中小企業信用保證基金董事、財團法人台灣中小企業聯合輔導基金會董事、臺灣期貨交易所紀律委員會委員、中華民國會計師公會全國聯合會ESG永續發展委員會顧問、AI金融科技協會第一屆理事、中華民國會計師公會全國聯合會會計師專業責任鑑定委員會委員、中華民國內部稽核協會理事暨編譯出版委員會委員。		
林栢村 (獨立董事)	現任國立高雄科技大學機電工程系講座教授。曾任金屬工業研究發展中心顧問、國立高雄科技大學第一校區工學院院長、工業技術研究院特聘研究、瑞士蘇黎世聯邦理工學院機械與過程工程系研究。	註 1	0
黃秀英 (獨立董事)	現任國立臺北科技大學車輛工程學系副教授兼學務處學輔中心主任。 曾任國立臺北科技大學車輛工程學系系主任、美國福特汽車資深工程師。	註 1	0

註：全體董事未有公司法第 30 款各款情事。

註 1：獨立董事於選任前二年及任職期間符合公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法第 3 條第 1 項所述情事：

- (1) 本人、配偶、二親等以內親屬均未在本公司或關係企業擔任何職位。
- (2) 本人、配偶、二親等以內親屬(或利用他人名義)未持有公司股份。
- (3) 未有公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法第 3 條第 1 項 5~8 款規定之情形。
- (4) 最近 2 年內無提供本公司或關係企業商務、法務、財務、會計等服務並取得報酬之情形。

(五) 董事會多元化及獨立性

1. 董事會多元化

本公司為強化公司治理及促進董事會組成與結構之健全發展，本公司董事會擬訂多元化政策。本公司董事會成員選任均以用人唯才為原則，具備跨產業領域之多元互補能力，包括性別、年齡、國籍及文化等基本條件，亦各自具備有專業產業背景及相關經歷等，以落實執行及具體管理目標，健全本公司之董事會結構。

本公司已訂定「公司治理實務守則」規定董事普遍具備執行職務所必需之知識、技術及素養。為達到公司之理想目標，董事會整體宜具備之能力如下：

- (1) 營運判斷能力。
- (2) 會計及財務分析能力。

- (3) 經營管理能力。
- (4) 危機處理能力。
- (5) 產業知識。
- (6) 國際市場觀。
- (7) 領導能力。
- (8) 決策能力。

本公司亦注重董事會成員組成之性別平等，目前 9 位董事成員中有 3 位女性董事，占比達 33%。本公司董事皆不具本公司員工身份。

本公司現任董事會成員多元化政策及落實情形如下：

董事姓名	職稱	國籍	性別	年齡 (歲)	多元化核心項目							
					營運判斷能力	會計及財務分析能力	經營管理能力	危機處理能力	產業知識	國際市場觀	領導能力	決策能力
鴻海精密工業(股)公司 代表人：劉揚偉	董事長	中華民國	男	61-70	V	V	V	V	V	V	V	V
華創車電技術中心(股)公司 代表人：左自生	副董事長	中華民國	男	71-80	V	-	V	V	V	V	V	V
鴻海精密工業(股)公司 代表人：關潤	董事	日本	男	61-70	V	-	V	V	V	V	V	V
鴻海精密工業(股)公司 代表人：黃英士	董事	中華民國	男	51-60	V	V	V	V	V	V	V	V
華創車電技術中心(股)公司 代表人：許國興	董事	中華民國	男	61-70	V	-	V	V	V	V	V	V
孫 欣	獨立董事	中華民國	女	41~50	V	V	V	V	-	V	V	V
蕭幸金	獨立董事	中華民國	女	51~60	V	V	V	V	-	V	V	V
林栢村	獨立董事	中華民國	男	61~70	V	-	V	V	V	V	V	V
黃秀英	獨立董事	中華民國	女	61~70	V	-	V	V	V	V	V	V

2. 多元化政策之具體管理目標與目前達成情形

(1) 具體管理目標：

全體董事會成員中至少須有 2 位董事具備上表任一能力。

個別董事至少須具備上表 5 項能力。

(2) 目前達成情形：

目前董事會成員皆達成多元化政策目標。

3. 董事會獨立性

本公司現任董事會成員 9 位，包含 5 位董事及獨立董事 4 位，獨立董事占比為 44.44%，全數獨立董事任期年資在 3 年以下。

本公司獨立董事均符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」之規範，各董事及獨立董事間無證券交易法第 26 條之 3 第 3 項規定之情事，本公司董事會具獨立性，有關董事專業資格與經驗及獨立董事獨立性情形請參閱第 9~10 頁。

(六)總經理、副總經理、各部門及分支機構主管資料

114 年 3 月 25 日

職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經（學）歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註 (註)
					股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係	
總經理/電子電機系統設計群主管(兼)	中華民國	李秉彥	男	109.09.24	1,926,000	0.11	—	—	—	—	鴻騰精密科技(股)公司副總經理 宏達國際電子(股)公司副總經理 美國加州理工學院電機工程碩士	鴻華先進科技(杭州)有限公司董事	—	—	—	—
副總經理/整車設計群主管	中華民國	陳清亞	男	109.09.24	946,500	0.05	—	—	—	—	華創車電技術中心(股)公司車型專案副總經理 中華汽車工業(股)公司技術開發 Group 副總經理 成功大學機械所碩士	南京富騰新能源汽車科技有限公司董事 鴻華先進科技(杭州)有限公司董事 鴻華先進科技(股)公司南科分公司 總經理	—	—	—	—
副總經理/整車專案管理群主管	中華民國	黃景賢	男	111.01.01	765,500	0.04	—	—	—	—	Ford Motor Company 底盤模組整合工程主管 華創車電技術中心(股)公司車型專案協理 Ford Motor Company 工程單位主管 Modern Engineering 專案主管 美國德克薩斯大學(阿靈頓分校)機械工程所碩士	—	—	—	—	—
會計主管 財務主管(兼)	中華民國	黃致穎	女	111.11.09 113.09.02	80,000	0.00	—	—	—	—	鴻海精密工業(股)公司資深專員 全暉科技(股)公司財務主管 政治大學財政系	—	—	—	—	—
稽核主管	中華民國	林彤	女	111.11.09	72,000	0.00	—	—	—	—	鎧勝控股有限公司經營 勤業眾信聯合會計師事務所審計 東吳大學會計系	—	—	—	—	—
公司治理主管	中華民國	呂妙芝	女	112.12.25	30,000	0.00	—	—	—	—	鴻海精密工業(股)公司資深股務主管 元大證券股務代理部 群益證券股務代理部 輔仁大學金融與國際企業學系金融碩士	鴻海精密工業(股)公司資深股務主管	—	—	—	—

註：總經理或相當職務者(最高經理人)與董事長為同一人、互為配偶或一親等親屬時，應揭露其原因、合理性、必要性及因應措施(例如增加獨立董事席次，並應有過半數董事未兼任員工或經理人等方式)之相關資訊；無此情形。

(七)最近年度給付董事及主要經理人酬金

1.一般董事及獨立董事之酬金

單位:新台幣仟元

職稱	姓名	董事酬勞						A、B、C 及 D 等四項總額及占稅後純益(損)之比例%	兼任員工領取相關酬金						A、B、C、D、E、F 及 G 等七項總額及占稅後純益(損)之比例%	領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金				
		報酬(A)		退職退休金(B)		董事酬勞(C)			薪資、獎金及特支費等(E)		退職退休金(F)		員工酬勞(G)							
		本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	現金金額	股票金額	現金金額	股票金額			
董事長	鴻海精密工業(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
董事長	代表人：劉揚偉	—	—	—	—	—	—	24	24	24 (0.0011)	24 (0.0011)	—	—	—	—	—	—	24 (0.0011)	24 (0.0011)	(註 1)
副董事長	華創車電技術中心(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
副董事長	代表人：左自生	—	—	—	—	—	—	24	24	24 (0.0011)	24 (0.0011)	—	—	—	—	—	—	24 (0.0011)	24 (0.0011)	—
董事	鴻海精密工業(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
董事	代表人：關潤	—	—	—	—	—	—	12	12	12 (0.0006)	12 (0.0006)	—	—	—	—	—	—	12 (0.0006)	12 (0.0006)	(註 1)
董事	鴻海精密工業(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
董事	代表人：黃英士	—	—	—	—	—	—	30	30	30 (0.0014)	30 (0.0014)	—	—	—	—	—	—	30 (0.0014)	30 (0.0014)	(註 1)
董事	華創車電技術中心(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
董事	代表人：許國興(註 2)	—	—	—	—	—	—	18	18	18 (0.0008)	18 (0.0008)	—	—	—	—	—	—	18 (0.0008)	18 (0.0008)	—
董事	華創車電技術中心(股)公司	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
董事	代表人：姚振祥(註 2)	—	—	—	—	—	—	12	12	12 (0.0006)	12 (0.0006)	—	—	—	—	—	—	12 (0.0006)	12 (0.0006)	—
獨立董事	孫 欣	400	400	—	—	—	—	30	30	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—	—	—	—	—	—	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—
獨立董事	蕭幸金	400	400	—	—	—	—	30	30	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—	—	—	—	—	—	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—
獨立董事	林栢村	400	400	—	—	—	—	30	30	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—	—	—	—	—	—	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—

獨立董事	黃秀英	400	400	—	—	—	—	30	30	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—	—	—	—	—	—	—	30 (0.0201)	30 (0.0201)	—
1. 請敘明獨立董事酬金給付政策、制度、標準與結構，並依所擔負之職責、風險、投入時間等因素敘明與給付酬金數額之關聯性：																					
(1)給付政策、制度、標準與結構																					
A.獨立董事報酬及出席費依董事會通過之「董事及經理人薪資報酬辦法」規定辦理。																					
B.獨立董事出席費：為執行業務之所得，依其親自出席董事會、審計委員會及薪酬委員會或列席股東會之次數為核發標準。																					
(2)所擔負之職責、風險、投入時間等因素敘明與給付酬金數額之關聯性																					
A.本公司章程第 26 條訂定董事酬勞為零。																					
B.獨立董事之報酬，為每季支領固定報酬。																					
C.獨立董事擔任審計委員會及薪酬委員會之委員，參與相關委員會會議之討論及決議，出席費依實際出席次數為核發標準，未發放變動報酬亦無支領其他酬金。																					
D.本公司每年檢討「董事及經理人薪資報酬辦法」，以謀公司永續經營與風險控管之平衡。																					
2. 除上表揭露外，最近年度公司董事提供服務(如擔任母公司/財務報告內所有公司/轉投資事業非屬員工之顧問等)領取之酬金：無。																					

註 1：鴻海精密工業(股)公司之董事領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金總額為 445,757 仟元。

註 2：法人董事華創車電技術中心(股)公司改派代表人，董事姚振祥於 113.08.01 卸任；新任董事許國興於 113.08.01 新任。

酬金級距表

給付本公司各個董事酬金級距	董事姓名			
	前四項酬金總額(A+B+C+D)		前七項酬金總額(A+B+C+D+E+F+G)	
	本公司	財務報告內所有公司 (H)	本公司	母公司及所有轉投資事業 (I)
低於 1,000,000 元	—	—	—	—
1,000,000 元(含)～ 2,000,000 元(不含)	—	—	—	—
2,000,000 元(含)～ 3,500,000 元(不含)	—	—	—	—
3,500,000 元(含)～ 5,000,000 元(不含)	—	—	—	—
5,000,000 元(含)～ 10,000,000 元(不含)	—	—	—	黃英士
10,000,000 元(含)～ 15,000,000 元(不含)	—	—	—	—
15,000,000 元(含)～ 30,000,000 元(不含)	—	—	—	關潤(註)
30,000,000 元(含)～ 50,000,000 元(不含)	—	—	—	—

50,000,000 元(含)~ 100,000,000 元(不含)	—	—	—	—
100,000,000 元以上	—	—	—	劉揚偉
總計	—	—	—	3

註：關潤董事民國 112 年年報酬金揭露期間為 112/10/17~112/12/31， 113 年酬金揭露期間為 113/01/01~113/12/31。

2.總經理及副總經理之酬金

單位:新台幣仟元

職稱	姓名	薪資(A)		退職退休金(B)		獎金及特支費等(C)		員工酬勞金額(D)				A、B、C 及 D 等四項總額及占稅後純益(損)之比例 (%)		領取來自 子公司以外轉投資 事業或母公司酬金
		本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	本公司	財務報告內所有公司	現金 金額	股票 金額	現金 金額	股票 金額	
總經理	李秉彥	3,117	3,117	108	108	14,536	14,536	—	—	—	—	17,761 (0.8)	17,761 (0.8)	—
副總經理	陳清亞	2,316	2,316	108	108	9,401	9,401	—	—	—	—	11,825 (0.6)	11,825 (0.6)	—
副總經理	黃景賢	2,316	2,316	108	108	7,401	7,401	—	—	—	—	9,825 (0.5)	9,825 (0.5)	—

3. 上市上櫃公司前五位酬金最高主管之酬金

單位:新台幣仟元

職稱	姓名	薪資(A)		退職退休金(B)		獎金及特支費等(C)		員工酬勞金額(D)				A、B、C 及 D 等四項總額及占稅後純益(損)之比例 (%)	領取來自 子公司以外轉投資 事業或母 公司酬金	
		本公司	財務報 告內所 有公司	本公司	財務報 告內所 有公司	本公司	財務報 告內所 有公司	本公司		財務報告內 所有公司		本公司	財務報 告內所 有公司	
								現金 金額	股票 金額	現金 金額	股票 金額			
總經理	李秉彥	3,117	3,117	108	108	14,536	14,536	—	—	—	—	17,761 (0.8)	17,761 (0.8)	—
副總經理	陳清亞	2,316	2,316	108	108	9,401	9,401	—	—	—	—	11,825 (0.6)	11,825 (0.6)	—
副總經理	黃景賢	2,316	2,316	108	108	7,401	7,401	—	—	—	—	9,825 (0.5)	9,825 (0.5)	—
會計主管	黃致穎	1,038	1,038	63	63	1,223	1,223	—	—	—	—	2,324 (0.1)	2,324 (0.1)	—
財務主管	柯慧青(註)	685	685	43	43	77	77	—	—	—	—	805 (0.0)	805 (0.0)	—

註： 柯慧青任職期間為 111.03.21 至 113.10.01。

4.分派員工酬勞之經理人姓名及分派情形：不適用。

5.本公司及合併報表所有公司於最近二年度給付本公司董事、總經理及副總經理等之酬金總額占個體或個別財務報告稅後純益比例之分析

項目 職稱	酬金總額占稅後純益(損)比例%			
	112 年度		113 年度	
	本公司	財務報告內 所有公司	本公司	財務報告內 所有公司
董事	(0.03)	(0.03)	(0.09)	(0.09)
總經理及副總經理	(1.81)	(1.81)	(1.84)	(1.84)

6.給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序、與經營績效及未來風險之關聯性

- (1) 本公司章程第 26 條訂定董事酬勞為零。
- (2) 董事(含獨立董事)報酬及出席費依董事會通過之「董事及經理人薪資報酬辦法」規定辦理。
- (3) 董事(含獨立董事)支領出席費，獨立董事每季支領固定報酬。本公司未發放變動報酬。
- (4) 總經理及副總經理：本公司總經理及副總經理之酬金包含薪資、獎金及員工酬勞等。薪資及獎金係依所擔任之職位、所承擔之責任及對本公司之貢獻度，並參酌同業水準訂定；員工酬勞係依本公司章程規定辦理。
- (5) 依本公司章程第 26 條規定，年度如有獲利應提撥 5%~7%為員工酬勞，為定期評估經理人薪資報酬，經理人之薪酬依本公司「董事及經理人薪資報酬辦法」辦理，就辦法之績效評估項目分為一、財務績效指標：依本公司營收成長、稅後利潤及預算達成情形；二、其他各項指標：依經理人個別職責，訂定各項績效指標，如新產品研發情形、新市場業務開發等，計算其經營績效之酬金，並隨時視實際經營狀況及相關法令適時檢討經理人酬金制度。

二、公司治理運作情形

(一)董事會運作情形資訊

1.最近年度(民國 113 年度)董事會開會 5 次(A)，董事出席席情形如下：

職稱	姓名	實際出(列) 席次數(B)	委託出 席次數	實際出(列)席率 (%)(B/A)	備註
董事長	鴻海精密工業(股)公司 代表人：劉揚偉	4	1	80	
副董事長	華創車電技術中心(股)公司 代表人：左自生	4	1	80	
董事	鴻海精密工業(股)公司 代表人：關潤	2	3	40	
董事	鴻海精密工業(股)公司 代表人：黃英士	5	0	100	
董事	華創車電技術中心(股)公司 代表人：許國興	3	0	100	113.08.01 新任
董事	華創車電技術中心(股)公司 代表人：姚振祥	2	0	100	113.08.01 卸任
獨立董事	孫欣	5	0	100	
獨立董事	蕭幸金	5	0	100	
獨立董事	林栢村	5	0	100	
獨立董事	黃秀英	5	0	100	

其他應記載事項：

一、董事會之運作如有下列情形之一者，應敘明董事會日期、期別、議案內容、所有獨立董事意見及公司對獨立董事意見之處理：

(一)證券交易法第 14 條之 3 所列事項：本公司已設置審計委員會，不適用證券交易法第 14 條之 3 規定。有關證券交易法第 14 條之 5 所列事項之說明，請參閱審計委員會運作情形(第 23~24 頁)。

(二)除前開事項外，其他經獨立董事反對或保留意見且有紀錄或書面聲明之董事會議決事項：無。

二、董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：

(一)民國 113 年 02 月 29 日解除董事競業禁止之限制案，利害關係人黃英士董事對上述議案迴避不參與表決，其餘出席董事無異議照案通過。

(二)民國 113 年 08 月 06 日擬承租裕隆汽車環境實驗室案，利害關係人許國興董事對上述議案迴避不參與表決，其餘出席董事無異議照案通過。

三、當年度及最近年度加強董事會職能之目標(例如設立審計委員會、提升資訊透明度等)與執行情形評估：本公司設置審計委員會及薪資報酬委員會，分別協助董事會履行其監督責任。

2. 董事會評鑑執行情形

評估週期	評估期間	評估範圍	評估方式	評估內容
每年執行 一次	113/01/01 至 113/12/31	包含董事會、 個別董事成員 及功能性委員 會之績效評估	包含董事會、 董事成員及功 能性委員會之自 我績效評估	<p>一、董事會自我績效評估之衡量項目，包含以下面向：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 對公司營運之參與程度。 2. 提升董事會決策品質。 3. 董事會組成與結構。 4. 董事之選任及持續進修。 5. 內部控制。 <p>二、董事成員自我績效評估之衡量項目，包含以下面向：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公司目標與任務之掌握。 2. 董事職責認知。 3. 對公司營運之參與程度。 4. 內部關係經營與溝通。 5. 董事之專業及持續進修。 6. 內部控制。 <p>三、功能性委員會自我績效評估之衡量項目，包含以下面向：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 對公司營運之參與程度。 2. 功能性委員會職責認知。 3. 提升功能性委員會決策品質。 4. 功能性委員會組成及成員選任。 5. 內部控制。 <p>四、評估結果：</p> <p>本次董事會績效評估結果已於民國 114 年 02 月 27 日送交董事會及功能性委員會報告，民國 113 年度董事會績效評估結果如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 董事會績效自評整體平均分數為 4.71 分(滿分 5 分)；董事成員自評整體平均分數為 4.69 分(滿分 5 分)，整體董事會績效評估結果尚屬有效運作。 2. 審計委員會自評整體平均分數為 4.98 分 (滿分 5 分)。 3. 薪資報酬委員會自評整體平均分數為 4.99 分(滿分 5 分)。

(二)審計委員會運作情形資訊

1.最近年度(民國 113 年度)審計委員會開會 6 次(A)，獨立董事出席率情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數 (B)	委託出席 次數	實際出席率(%) (B/A)	備註
獨立董事 (召集人)	孫 欣	6	0	100%	
獨立董事	蕭幸金	6	0	100%	
獨立董事	林栢村	6	0	100%	
獨立董事	黃秀英	6	0	100%	

其他應記載事項：

一、審計委員會之運作如有下列情形之一者，應敘明審計委員會日期、期別、議案內容、獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容、審計委員會決議結果以及公司對審計委員會意見之處理。

(一)證交法第 14 條之 5 所列事項：詳第 23~24 頁。

(二)除前開事項外，其他未經審計委員會通過，而經全體董事三分之二以上同意之議決事項：無。

二、獨立董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明獨立董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：無。

三、獨立董事與內部稽核主管及會計師之溝通情形（應包括就公司財務、業務狀況進行溝通之重大事項、方式及結果等）。

(一)獨立董事與內部稽核主管及會計師之溝通政策：

1. 每年至少一次召開獨立董事與內部稽核主管及會計師單獨會議，討論已完成之內部稽核主管與會計師外部查核意見，以及根據該年度查核缺失進行溝通，溝通意見做成紀錄。
2. 內部稽核主管每月底前提交上月份稽核報告及每季提交缺失追蹤報告，就年度稽核計劃執行狀況及內控缺失追蹤改善情形提交獨立董事查閱。每季至少一次向獨立董事報告稽核業務進度。若遇重大異常事項，亦會立即作成報告陳核並通知獨立董事，民國 113 年度並無上述異常狀況。
3. 獨立董事與會計師就查核規劃事項及關鍵查核事項進行溝通及討論。
4. 其他：發生重大異常事項，或獨立董事、稽核主管及會計師認為有必要獨立溝通之事宜，可以不定期隨時召開會議溝通。
5. 民國 113 年度及 114 年截至年報刊印日為止，本公司獨立董事與內部稽核主管、會計師溝通狀況良好。

(二)民國 113 年度獨立董事與內部稽核主管、會計師單獨溝通會議之情形：

1. 內部稽核主管與獨立董事單獨溝通情形：

(1)內部稽核主管每季單獨與獨立董事召開溝通會議，民國 113 年度共召開 4 次單獨會議。

(2)溝通情形如下表：

(i) 單獨溝通會議

開會日期	出席 獨立董事	溝通事項	溝通結果
113/02/29	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 112 年第四季內部稽核業務報告。 2. 民國 112 年內部控制制度聲明書。	本次會議無意見。
113/05/08	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第一季內部稽核業務報告。 2. 完成內部稽核數位轉型推動。	本次會議無意見。
113/08/06	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第二季內部稽核業務報告。 2. 內部稽核主管針對會中所提問題進行回覆。	本次會議無意見。
113/11/08	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第三季內部稽核業務報告。 2. 修訂「內部稽核實施細則」。 3. 訂定民國 114 年稽核計畫。 4. 內部稽核主管針對會中所提問題進行回覆。	本次會議無意見。

(ii) 審計委員會

開會日期	出席 獨立董事	溝通事項	溝通結果
113/02/29	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 112 年第四季內部稽核業務報告。 2. 民國 112 年內部控制制度聲明書。	本次會議無意見。
113/05/08	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第一季內部稽核業務報告。	本次會議無意見。
113/08/06	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第二季內部稽核業務報告。	本次會議無意見。
113/11/08	孫 欣 蕭幸金	1. 民國 113 年第三季內部稽核業務報告。	本次會議無意見。

	林栢村 黃秀英	2. 修訂「內部稽核實施細則」。 3. 訂定民國 114 年稽核計畫。	
--	------------	--	--

2. 會計師與獨立董事單獨溝通會議之情形：

(1) 會計師每季單獨與獨立董事召開溝通會議，民國 113 年度共召開 4 次單獨會議。

(2) 溝通情形如下表：

開會日期	出席 獨立董事	溝通事項	溝通結果
113/02/29	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 112 年度合併及個體財報查核總結報告。 2. 民國 111 年度資誠聯合會計師事務所審品質指標溝通簡報。	獨立董事與會計師進行充分溝通，獨立董事無反對意見。
113/05/08	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第一季度合併財報核閱後總結報告。	獨立董事與會計師進行充分溝通，獨立董事無反對意見。
113/08/06	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第二季度合併財報核閱後總結報告。	獨立董事與會計師進行充分溝通，獨立董事無反對意見。
113/11/08	孫 欣 蕭幸金 林栢村 黃秀英	1. 民國 113 年第三季度合併財報核閱後總結報告。 2. 會計師就溝通計畫、主辦會計師之角色及責任、查核策略、會計師之獨立性及會計師事務所之品質管理系統事項進行溝通及討論。	獨立董事與會計師進行充分溝通，獨立董事無反對意見。

四、審計委員會之年度工作重點及運作情形：

(一) 年度工作重點

1. 依據年度稽核計劃定期與內部稽核主管溝通稽核報告結果。
2. 定期與本公司之簽證會計師針對各季財務報表核閱或查核結果進行交流。
3. 審閱財務報告。
4. 內部控制制度有效性之考核。
5. 重大之資產或衍生性商品交易。
6. 簽證會計師之委任、解任或報酬。
7. 簽證會計師資歷及獨立性評估。
8. 審議修訂取得或處分資產、從事衍生性商品交易、資金貸與他人、為他人背書或提

供保證之重大財務業務行為之處理程序。

9. 法令遵循。

(二) 運作情形

審計委員會 日期/屆次	議案內容及後續處理	證交法 14-5 所 列事項	獨立董事反 對意見、保 留意見或重 大建議項目 內容
113/02/29 第 1 屆 第 3 次	1. 本公司民國 112 年度財務報告案。	V	無
	2. 擬預先核准簽證會計師事務所及聯盟所向本公司及子公司提供非確信服務案。	V	無
	3. 本公司民國 113 年度財務報告之查核簽證，擬委請「資誠聯合會計師事務所」辦理，會計師之獨立性評估及服務公費詳如說明案。	V	無
	4. 本公司民國 113 年度 ESG 報告確信，擬委請資誠聯合會計師事務所辦理，另亦擬委請資誠提供相關 ESG 諮詢服務及協助 ESG 報告之撰寫。	V	無
	5. 本公司民國 112 年度內部控制制度聲明書案。	V	無
	審計委員會決議結果(113/02/29)：全體出席委員同意通過		
	公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過		
113/02/29 第 1 屆 第 4 次	1. 本公司民國 112 年度虧損撥補案。	V	無
	2. 本公司民國 112 年度營業報告書案。		無
	審計委員會決議結果(113/02/29)：全體出席委員同意通過		
	公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過		
113/05/08 第 1 屆 第 5 次	1. 本公司民國 113 年第一季財務報告案。		無
	審計委員會決議結果(113/05/08)：全體出席委員同意通過		
	公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過		
	1. 本公司民國 113 年第二季財務報告案。	V	無
113/08/06 第 1 屆 第 6 次	2. 本公司擬承租裕隆汽車環境實驗室案。		無
	審計委員會決議結果(113/08/06)：全體出席委員同意通過		
	公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過		
	1. 本公司民國 113 年第三季財務報告案。		無
113/11/08 第 1 屆 第 7 次	2. 本公司民國 114 年年度稽核計畫案。		無
	3. 修訂本公司「內部稽核實施細則」案。	V	無
	4. 修訂本公司「內部控制制度八大循環」及「電腦化資訊系統處理作業」案。	V	無
	審計委員會決議結果(113/11/08)：全體出席委員同意通過		

		公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過		
113 / 12 / 18 第 1 屆 第 8 次	1.	訂定本公司「永續資訊管理作業辦法」案。		無
	2.	本公司委請資誠聯合會計師事務所提供民國 114 年度 ESG 非確信服務案。	V	無
	3.	本公司中長期營業計劃及民國 114 年預算案。		無
	審計委員會決議結果(113/12/18)：全體出席委員同意通過			
公司對於審計委員會意見之處理：全體出席董事同意通過				

(三)公司治理運作情形及與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
一、公司是否依據上市上櫃公司治理實務守則訂定並揭露公司治理實務守則？	V		本公司訂有「公司治理實務守則」針對保障股東權益、強化董事會職能、尊重利害關係人權益、提升資訊透明度等皆有相關規範；有關本公司公司治理守則，請至本公司官網查詢。	無重大差異。
二、公司股權結構及股東權益 (一)公司是否訂定內部作業程序處理股東建議、疑義、糾紛及訴訟事宜，並依程序實施？	V		本公司設有發言人、代理發言人及股務代理機構，並於年報揭露發言人及股務代理機構聯絡方式，作為處理股東建議、疑義及糾紛事項之管道，以確保股東權益。	無重大差異。
(二)公司是否掌握實際控制公司之主要股東及主要股東之最終控制者名單？	V		本公司已充分掌握主要股東及最終控制者名單，股務代理機構隨時更新相關資訊。	無重大差異。
(三)公司是否建立、執行與關係企業間之風險控管及防火牆機制？	V		本公司透過「關係人、特定公司及集團企業交易作業程序」及「內部控制制度」等相關內控管理辦法，並依相關法令規定辦理，可有效建立風險控管機制。	無重大差異。
(四)公司是否訂定內部規範，禁止公司內部人利用市場上未公開資訊買賣有價證券？	V		本公司訂有「防範內線交易之管理辦法」及「內部重大資訊處理作業程序」，禁止內部人利用市場尚未公開資訊買賣有價證券，並規定封閉期間，董事不得於年度財務報告公告前三十日，和每季財務報告公告前十五日之封閉期間交易本公司股票或其他具有股權性質之有價證券。	無重大差異。
三、董事會之組成及職責 (一)董事會是否擬訂多元化政策、具體管理目標及落實執行？	V		本公司已訂定「董事選舉辦法」及「公司治理實務守則」，明訂董事會成員組成應考量多元化要素，並應普遍具備執行職務所必備之知識、技能及素養。	無重大差異。
(二)公司除依法設置薪資報酬委員會及審計委員會外，是否自願設置其他各類功能性委員會？	V		本公司已設置薪資報酬委員會及審計委員會以落實公司治理，其他功能性委員會未來將視需要評估設置。	無重大差異。

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
(三)公司是否訂定董事會績效評估辦法及其評估方式，每年並定期進行績效評估，且將績效評估之結果提報董事會，並運用於個別董事薪資報酬及提名續任之參考？	V		本公司於民國111年12月30日業經董事會決議通過訂定「董事會及經理人績效評估辦法」，於每年定期進行績效評估並明訂各功能性委員會之衡量面向，本公司最近年度董事會內部績效評估作業，由董事自評，採用內部問卷方式進行。本次董事會績效評估結果已於民國114年02月27日送交董事會及功能性委員會報告，績效評估結果將運用於個別董事提名續任之參考。	無重大差異。
(四)公司是否定期評估簽證會計師獨立性？	V		本公司董事會於討論簽證會計師聘任之獨立性及適任性時，須檢具所推薦之會計師個人簡歷，每位會計師之獨立性聲明及依據『會計師事務所編製審計品質指標(AQI)指引』編製之AQIs資訊(包括專業性、獨立性、品質控管、監督、創新能力等5大構面及13項指標)，以供董事會評估。本公司民國114年02月27日董事會審議通過，簽證會計師皆符合本公司獨立性及適任性評估標準(並無與審計客戶間有直接或重大間接財務利益關係、事務所過度依賴單一客戶之酬金來源、與審計客戶間有重大密切之商業關係…等)。	無重大差異。
四、上市上櫃公司是否配置適任及適當人數之公司治理人員，並指定公司治理主管，負責公司治理相關事務(包括但不限於提供董事、監察人執行業務所需資料、協助董事、監察人遵循法令、依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜、製作董事會及股東會議事錄等)？	V		本公司為落實公司治理，促使董事會發揮應有職能，以維護投資人權益，配置適任及適當人數之公司治理人員，並於民國112年12月25日董事會決議通過，任命母公司鴻海精密工業股份有限公司呂妙芝資深經理擔任公司治理主管乙職，保障股東權益並強化董事會職能。呂妙芝資深經理具備公開發行公司股務之主管職務經驗達二十年以上，負責公司治理相關事務，辦理董事遵循法令、依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜、製作董事會及股東會議事錄、協助安排董事會成員進修課程等事宜。	無重大差異。
五、公司是否建立與利害關係人(包括但不限於股東、員工、客戶及供應商等)溝通管道，及於公	V		本公司與各利害關係人溝通情形於民國113年11月08日向董事會報告。本公司官網設置「利害關係人專區」並留有發言人及各相關業務部門之聯繫資訊，以回	無重大差異。

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
司網站設置利害關係人專區，並妥適回應利害關係人所關切之重要企業社會責任議題？			應利害關係人(包括但不限於股東、員工、客戶及供應商等)所關切之重要企業社會責任議題。請參閱公司官網 https://www.foxtrenev.com/tw/index 。	
六、公司是否委任專業服務代辦機構辦理股東會事務？	V		本公司委任股務代理機構「福邦證券股份有限公司股務代理部」辦理股東會事務。	無重大差異。
七、資訊公開 (一)公司是否架設網站，揭露財務業務及公司治理資訊？	V		本公司官網上置有各年度財務業務及公司治理之相關資訊。	無重大差異。
(二)公司是否採行其他資訊揭露之方式(如架設英文網站、指定專人負責公司資訊之蒐集及揭露、落實發言人制度、法人說明會過程放置公司網站等)？	V		本公司設有英文官網揭露相關訊息。 本公司設有發言人、代理發言人及股務等相關部門負責依規定揭露相關訊息。	無重大差異。
(三)公司是否於會計年度終了後兩個月內公告並申報年度財務報告，及於規定期限前提早公告並申報第一、二、三季財務報告與各月份營運情形？	V		本公司年度財務報告及第一、二、三季財務報告均於法令規定期限內完成公告及申報，另本公司營收資訊提早於次月5日公告。	無重大差異。
八、公司是否有其他有助於瞭解公司治理運作情形之重要資訊(包括但不限於員工權益、僱員關懷、投資者關係、供應商關係、利害關係人之權利、董事及監察人進修之情形、風險管理政策及風險衡量標準之執行情形、客戶政策之執行情形、公司為董事及監察人購買責任保險之情形等)？	V		(一)員工權益：本公司提供婚、喪、生育等補助，定期辦理員工健康檢查，為員工的健康把關；亦提供旅遊補助，豐富同仁休閒活動，增進情誼。 (二)僱員關懷：本公司各項管理規章均以員工利益為主，關心員工生活、福利，並訂定合理之薪資待遇。 (三)投資者關係：本公司設有發言人及代理發言人之制度，負責處理股東提出之問題及建議。 (四)供應商關係：本公司與供應商均有良好的供應鏈關係，達到整體生產成本最佳化。 (五)利害關係人之權利：利害關係人得與	無重大差異。

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
			<p>公司進行溝通、建言，以維護應有之合法權益。</p> <p>(六)董事進修情形：本公司之董事均具有產業專業背景及經營管理實務經驗。(進修情形請參閱(八)、其他足以增進對公司治理運作情形瞭解之重要資訊)。</p> <p>(七)風險管理政策及風險衡量標準之執行情形：本公司依法訂定各種內部規章、內部控制制度，進行各種風險管理及評估，並由內部稽核單位定期及不定期查核內部控制制度之落實程度。</p> <p>(八)客戶政策之執行情形：本公司與客戶保持密切聯繫且維持良好關係。</p> <p>(九)公司為董事購買責任保險之情形：為保障董事免於因執行職務，而遭受第三人訴訟所引發的個人責任及財務損失，本公司已為董事購買責任保險，並於民國114年02月27日向董事會報告最近年度投保情形，投保期間自114年01月15日至115年01月14日止。</p>	

九、請就臺灣證券交易所股份有限公司公司治理中心最近年度發布之公司治理評鑑結果說明已改善情形，及就尚未改善者提出優先加強事項與措施。(未列入受評公司者無須填列)：本公司尚未取得最近年度發布之公司治理評鑑結果，故不適用。

(四)薪酬報酬委員會其組成、職責及運作情形

1. 薪酬報酬委員會成員資料

身分別	姓名	條件	專業資格與經驗	獨立性情形	兼任其他公開發行公司薪資報酬委員會成員家數
獨立董事 (召集人)	蕭幸金				-
獨立董事	孫欣				1
獨立董事	林栢村				-
獨立董事	黃秀英				-

2.薪資報酬委員會職責

- (1)定期檢討薪資報酬委員會組織規程並提出修正建議。
- (2)訂定並定期檢討本公司董事及經理人績效評估標準、年度及長期之績效目標與薪資報酬之政策、制度、標準與結構，並於年報中揭露績效評估標準之內容。
- (3)定期評估本公司董事及經理人之績效目標達成情形，並宜依據績效評估標準所得之評估結果，訂定其個別薪資報酬之內容及數額。

3.薪資報酬委員會運作情形資訊

- (1)本公司之薪資報酬委員會委員計 4 人。
- (2)本屆委員任期：民國 112 年 10 月 20 日至 115 年 10 月 16 日，最近年度(民國 113 年度)薪資報酬委員會開會 4 次(A)，委員資格及出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席 次數(B)	委託出席 次數	實際出席率(%) (B/A)	備註
召集人	蕭幸金	4	0	100%	
委員	孫欣	4	0	100%	
委員	林栢村	4	0	100%	
委員	黃秀英	4	0	100%	

其他應記載事項：

- 一、董事會如不採納或修正薪資報酬委員會之建議，應敘明董事會日期、期別、議案內容、董事會決議結果以及公司對薪資報酬委員會意見之處理（如董事會通過之薪資報酬優於薪資報酬委員會之建議，應敘明其差異情形及原因）：無此情事。
- 二、薪資報酬委員會之議決事項，如成員有反對或保留意見且有紀錄或書面聲明者，應敘明薪資報酬委員會日期、期別、議案內容、所有成員意見及對成員意見之處理：無此情事。

(五)推動永續發展執行情形及與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因

推動項目	執行情形			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
一、公司是否建立推動永續發展之治理架構，且設置推動永續發展專(兼)職單位，並由董事會授權高階管理階層處理，及董事會督導情形？	V		<p>本公司成立「永續發展推動辦公室」，由總經理擔任召集人，旗下專責小組團隊負責擬定公司永續發展經營政策之推動、訂定短、中、長期永續發展計畫，以及監督各專案之執行進度與成效。</p> <p>「永續發展推動辦公室」依議題面向不定期召開內部會議，辨識攸關公司營運與利害關係人所關注的永續議題，擬定對應策略與工作方針、編列各組織與永續發展相關預算、</p>	無重大差異。

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
		<p>規劃並執行年度方案，同時追蹤執行成效，確保永續發展策略充份落實於公司日常營運中。</p> <p>「永續發展推動辦公室」每季向董事會報告永續執行成果及未來工作規劃。2024年共召開5次會議，議案內容包含(1)鑑別需關注之永續議題，擬定因應之行動方案；(2)永續相關議題之目標及政策修訂；(3)監督永續經營事項之落實，並評估執行情形。董事會會對策略成功可能性及執行進展進行評定，並在需要時敦促經營團隊進行調整。</p>	
二、公司是否依重大性原則，進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，並訂定相關風險管理政策或策略？	V	<p>揭露資料涵蓋本公司於2024年1月至12月間在主要據點之永續發展績效表現，風險評估邊界及範疇以本公司台灣地區為主。</p> <p>「永續發展推動辦公室」依據永續報告書重大性原則進行分析，與內外部利害關係人溝通，並透過檢視國內外研究報告、文獻及整合各部門及子公司評估資料，據以評估具重大性之ESG議題，訂定有效辨識、衡量評估、監督及管控之風險管理政策及採取具體行動方案，以降低相關風險之影響。依據評估後之風險，訂定相關風險管理政策/策略如下：</p> <p>一、環境面重大議題：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 氣候變遷管理 <p>二、社會面重大議題：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 勞資關係與留才育才 2. 職場多元平等 3. 職業安全與健康 <p>三、治理面重大議題：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 公司治理與財務績效 2. 法令遵循與誠信經營 3. 資訊安全與隱私管理 4. 技術研發與創新 5. 產品品質管理與客戶關係 6. 永續供應鏈管理 <p>相關政策與策略之詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	無重大差異。
三、環境議題 (一)公司是否依其產業	V	本公司主要從事電動車技術研發、整車與零	無重大差異。

推動項目	執行情形			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
特性建立合適之環境管理制度？			<p>組件製造管理及銷售服務，並委由代工廠進行組裝生產，本身並無直接從事生產製造，應不致發生汙染環境之情事。</p> <p>本公司「永續發展推動辦公室」作為負責氣候相關議題負責主要統籌、管理單位，由總經理擔任召集人，定期督導並提供會務指導意見，旗下高階主管帶領組員負責協調內外部利害關係人並溝通氣候議題，召集公司各事業單位鑑別氣候相關之風險與機會、研擬因應策略與管理目標、落實企業目標執行，並每年向董事會呈報實施成果。</p> <p>本公司2023年起導入氣候風險機會辨識機制，識別環境面之重要議題，訂定環境永續發展策略與目標；亦依循並導入溫室氣體盤查議定書（GHG Protocol）進行溫室氣體盤查並通過外部確信，以落實減碳之目標。相關管理制度與執行成效將公布於公司官網與企業永續報告書。</p>	
(二)公司是否致力於提升能源使用效率及使用對環境負荷衝擊低之再生物料？	V		<p>本公司致力於推動節能減碳以提升各項資源之利用效率，如：推動公務車電動化、使用省電燈具、設定時間開關以有效控管空調之用電量、持續e化減少紙張使用量及辦公室資源回收等措施減少對環境之衝擊。</p> <p>2024年目標為減少公務車之燃油消耗量較基準年；2023年21,063.7700公升減量15%，2024年已進行燃油公務車汰換為電動公務車作業，將8輛燃油車全面轉為電動公務車，產生7,564.8900公升之燃油消耗，已減量13,498.8800公升油耗（約39%），達成減量計畫目標。</p>	無重大差異。
(三)公司是否評估氣候變遷對企業現在及未來的潛在風險與機會，並採取相關之因應措施？	V		<p>本公司「永續發展推動辦公室」依循TCFD氣候風險與機會架構，對於氣候變遷可能對公司營運產生之影響作鑑別及評估。</p> <p>透過內部會議與各部門討論營運狀況後，篩選與本公司相關之8項風險與4項機會氣候議題，並從中選出3項列為年度重大氣候風險機會議題；詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	無重大差異。
(四)公司是否統計過去兩年溫室氣體排放	V		本公司為減緩氣候變遷影響，降低溫室氣體排放量，分別訂定2026、2028、2030、2050	無重大差異。

推動項目	執行情形			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因																																				
	是	否	摘要說明																																					
量、用水量及廢棄物總重量，並制定溫室氣體減量、減少用水或其他廢棄物管理之政策？			<p>年短、中、長期溫室氣體減量目標，並於2024年6月起汰換8輛燃油車，並添購17輛電動公務車；同年亦依循溫室氣體盤查議定書（GHG Protocol）進行溫室氣體盤查並通過外部確信（確信報告日期：2025年04月11日）。</p> <p style="text-align: center;">近兩年溫室氣體排放量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2023 年度^{註1}</th> <th>排放量 (公噸 CO₂e)</th> <th>碳排密集度^{註4} (公噸 CO₂e/新台幣百萬元)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>範疇一</td> <td>170.5341</td> <td>0.1646</td> </tr> <tr> <td>範疇二</td> <td>938.4218</td> <td>0.9057</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td>1,108.956</td> <td>1.0703</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2024 年度^{註2}</th> <th>排放量 (公噸 CO₂e)</th> <th>碳排密集度^{註4} (公噸 CO₂e/新台幣百萬元)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>範疇一 母公司^{註3}</td> <td>248.9208</td> <td>0.0292</td> </tr> <tr> <td>範疇一 子公司</td> <td>3.4521</td> <td>0.0004</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td>252.373</td> <td>0.0296</td> </tr> <tr> <td>範疇二 母公司^{註3}</td> <td>1,672.9170</td> <td>0.1963</td> </tr> <tr> <td>範疇二 子公司</td> <td>20.8323</td> <td>0.0024</td> </tr> <tr> <td>總計</td> <td>1,693.749</td> <td>0.1987</td> </tr> <tr> <td>範疇一、二 總計</td> <td>1,946.122</td> <td>0.2283</td> </tr> </tbody> </table>	2023 年度 ^{註1}	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 ^{註4} (公噸 CO ₂ e/新台幣百萬元)	範疇一	170.5341	0.1646	範疇二	938.4218	0.9057	總計	1,108.956	1.0703	2024 年度 ^{註2}	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 ^{註4} (公噸 CO ₂ e/新台幣百萬元)	範疇一 母公司 ^{註3}	248.9208	0.0292	範疇一 子公司	3.4521	0.0004	總計	252.373	0.0296	範疇二 母公司 ^{註3}	1,672.9170	0.1963	範疇二 子公司	20.8323	0.0024	總計	1,693.749	0.1987	範疇一、二 總計	1,946.122	0.2283	
2023 年度 ^{註1}	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 ^{註4} (公噸 CO ₂ e/新台幣百萬元)																																						
範疇一	170.5341	0.1646																																						
範疇二	938.4218	0.9057																																						
總計	1,108.956	1.0703																																						
2024 年度 ^{註2}	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 ^{註4} (公噸 CO ₂ e/新台幣百萬元)																																						
範疇一 母公司 ^{註3}	248.9208	0.0292																																						
範疇一 子公司	3.4521	0.0004																																						
總計	252.373	0.0296																																						
範疇二 母公司 ^{註3}	1,672.9170	0.1963																																						
範疇二 子公司	20.8323	0.0024																																						
總計	1,693.749	0.1987																																						
範疇一、二 總計	1,946.122	0.2283																																						

註1：2023年度之組織邊界設定採用營運控制權法，盤查據點包含台灣地區之營運範疇，並取得會計師確信。

註2：2024年度盤查之組織邊界設定採用營運控制權法，盤查據點包含台灣地區之營運範疇；亦於2024年度盤查納入合併報表子公司，包含大陸地區之辦公室及美國辦公室。

註3：2024年度之溫室氣體盤查數據確信範圍，僅對於鴻華先進（母公司個體）於台灣地區之營運範疇進行數據確信，尚未包含合併財務報表子公司之營運範疇，合併排放數據已規劃於未來年度取得會計師確信。

註4：密集度是以當年度營業收入計算，單位為新台幣百萬元。

推動項目	執行情形			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
			<p>在水資源保護及管理上，以節約用水、減量、安裝節水設備作為用水管理政策。在廢棄物管理政策及推動措施上，本公司宣導循環供應及資源再生觀念，並持續推動源頭減廢並加強廢棄物分類與回收。</p> <p>詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	
四、社會議題		V	<p>本公司依據勞動法規，訂定「工作規則」，保障員工之合法權益。另本公司遵循國際公認之勞動人權，人力資源之運用無性別、種族、社經階級、年齡、婚姻與家庭狀況等差別待遇，以落實就業、雇用條件、薪酬、福利、訓練、考評與升遷機會之平等及公允。為防止工作場所性騷擾，制定「工作場所性騷擾防治措施申訴及懲戒辦法」，並成立申訴處理委員會負責處理相關申訴案件。對於危害勞工權益之情事，提供有效及適當之申訴機制，確保申訴過程之平等、透明。</p>	無重大差異。
(一)公司是否依照相關法規及國際人權公約，制定相關之管理政策與程序？		V	<p>1. 員工福利措施：</p> <p>本公司已訂定及實施合理員工福利措施（包括薪酬、團體保險、節日禮金或禮品及婚喪生育補助等），並成立職工福利委員會統籌福利活動。本公司休假均依據勞動基準法、勞工請假規則、及其他中央主管機關指定應放假日之日期等法規辦理，鼓勵員工適度休息，平衡工作與生活。</p> <p>2. 經營績效反映於員工薪酬：</p> <p>依本公司章程第26條規定，年度如有獲利應提撥5%~7%為員工酬勞。</p> <p>詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	無重大差異。
(二)公司是否訂定及實施合理員工福利措施(包括薪酬、休假及其他福利等)，並將經營績效或成果適當反映於員工薪酬？		V	<p>1. 本公司建立職業安全衛生相關計畫，包含人因性危害防止計畫、母性健康保護計畫、執行職務遭受不法侵害預防計畫以及異常工作負荷促發疾病預防計畫等，以追求零災害、零職業病、零事故之目標。另亦對新進人員及在職人員辦理安全衛生</p>	無重大差異。
(三)公司是否提供員工安全與健康之工作環境，並對員工定期實施安全與健康教育？		V		

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
		<p>健康相關教育訓練，以強化同仁安全意識，於2024年度共計2,980小時。</p> <p>2. 2024年度勞動場所職業災害5件、無發生重大職業災害，公司對於每件職業災害事故執行事故調查，找出事故發生之根本原因，並加強必要之安全衛生教育訓練及宣導，以減少相同事故之發生、強化人員安全衛生觀念，降低員工及財產之災害風險。</p> <p>3. 本公司訂定「勞工安全衛生工作守則」供員工遵循，且為提升員工之安全及健康工作環境，透過下列方法進行：</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 定期與不定期進行現場巡檢，降低廠區風險。 (2) 定期安排作業環境監測，確認作業場所安全。 (3) 每年辦理員工健康檢查與醫師臨場服務，提供同仁健康諮詢。 (4) 辦理AED+CPR課程，強化同仁急救技巧。 (5) 不定期舉辦員工健康促進活動、旅遊活動，豐富同仁休閒活動，增進情誼。 (6) 推行無菸工作環境，讓員工在舒適及健康環境下工作。 <p>詳細說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	
(四)公司是否為員工建立有效之職涯能力發展培訓計畫？	V	<p>本公司鼓勵員工依其職涯規劃及業務需求至外部單位進行訓練，並不定期舉辦內部教育訓練課程提升員工自我素養。</p> <p>詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	無重大差異。
(五)針對產品與服務之顧客健康與安全、客戶隱私、行銷及標示等議題，公司是否遵循相關法規及國際準則，並制定相關保護消費者或客戶權益政策及申訴程	V	<p>本公司對於產品及服務的提供，均遵循相關法規及國際準則規定，並重視相關智慧財產權的保護。</p> <p>訂有「個人資料保護管理辦法」，確保資料之蒐集、處理及利用程序均符合規範；對於客戶資料採行保密措施，員工於入職時會簽署「員工自律公約切結書」、「服務約定書」、「個人資料保護法等相關法規遵循承諾</p>	無重大差異。

推動項目	執行情形			與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
序？			<p>書」、「保密承諾書」、「誠信廉潔暨智慧財產權約定書」，以落實執行客戶資料保密原則。</p> <p>藉由客戶滿意度問卷調查，利用客觀方法，希望能從不同客戶群，了解到所提供之產品與服務是否能符合顧客需求，以做為持續改善之依據。</p> <p>本公司官網設有聯絡窗口負責客戶諮詢或申訴，重大問題則於主管會議中討論並即時作出處理。</p>	
(六)公司是否訂定供應商管理政策，要求供應商在環保、職業安全衛生或勞動人權等議題遵循相關規範，及其實施情形？	V		<p>本公司要求供應商應符合當地的法律規範及公司的企業社會責任行為準則，在採購活動中，充分考慮社會責任及環境效益，優先採購環境友好的產品與服務，兼顧經濟和環境效益。優化及完善綠色採購標準和管理制度，與上下游廠商共同實踐環境保護、節能減碳、零廢棄物、綠色產品管理，打造永續供應鏈。故於2024年分別訂定「供應鏈管理政策」、「社會暨環境永續承諾書」、並擬訂25項永續風險評估項目，對供應商進行有效監督與稽核管理。2024年共完成221家合格供應商「社會暨環境永續承諾書」簽署以及永續評估自我評鑑。</p> <p>詳情說明將揭露於本公司【2024永續報告書】。</p>	無重大差異。
五、公司是否參考國際通用之報告書編製準則或指引，編製永續報告書等揭露公司非財務資訊之報告書？前揭報告書是否取得第三方驗證單位之確信或保證意見？	V		<p>本公司永續報告書編撰參照全球報告倡議組織GRI-Standard永續發展報告書準則、聯合國永續發展目標（SDGs）等指標，揭露環境、社會、公司治理三大面向相關策略、目標以及重大主題管理方針等具體績效作為。</p> <p>本公司【2024永續報告書】部分績效數據、確信準則以及確信程度將經資誠聯合會計師事務所依中華民國確信準則3000號「非屬歷史性財務資訊查核或核閱之確信案件」，對所選定之關鍵績效指標進行及提供有限確信報告（確信報告預計日期：2025年8月30日前）。</p>	無重大差異。

六、公司如依據「上市上櫃公司永續發展實務守則」訂有本身之永續發展守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形：本公司已訂定「永續發展實務守則」，將持續依照其規範落實執行，與「上市上櫃公司永續發展實務守則」無重大差異情形。

七、其他有助於瞭解推動永續發展執行運作情形之重要資訊：其他永續發展執行情形，揭露於本公司【2024永續報告書】。

(六)上市上櫃公司氣候相關資訊

1.氣候相關資訊執行情形

項目	執行情形						
(1).敘明董事會與管理階層對於氣候相關風險與機會之監督及治理。	<p>在董事會層級方面，鴻華先進董事會作為氣候相關議題整體管理並追蹤執行進度之最高監督單位；在管理層級方面，「永續發展推動辦公室」作為氣候相關議題主要統籌、管理單位。「永續發展推動辦公室」由總經理擔任召集人，定期督導並提供會務指導意見，旗下高階主管帶領組員負責協調內外部利害關係人並溝通氣候議題，召集公司各事業單位鑑別氣候相關之風險與機會、研擬因應策略與管理目標、落實企業目標執行，並每年向董事會呈報實施成果。自 2024 年第二季起，「永續發展推動辦公室」每季度向董事會提報氣候在內永續議題。</p>						
(2).敘明所辨識之氣候風險與機會如何影響企業之業務、策略及財務(短期、中期、長期)。	<p>本公司將氣候風險整合於企業風險管理框架中，自 2023 年導入氣候風險機會辨識機制，依公司目前發展策略、產業特色、市場趨勢，以及公司據點所在地法規並結合潛在趨勢及地理氣候特性等客觀因素進行初步評估。透過與各部門進行氣候議題工作坊，考量公司當前營運狀況，我們鑑別、評估各重要氣候議題風險與機會之預估影響期程、影響價值鏈範圍、發生可能性與衝擊程度，如下表：</p>						
氣候風險			風險描述		影響期程	影響價值鏈範圍	發生可能性
轉型風險	政策法規	總量/碳稅/碳費管制	目前台灣政府預計課徵碳費之產業類別，尚未包含鴻華先進電動車。然而因應全球氣候變遷、政府淨零碳排目標、溫室氣體減量要求和節能政策法規日漸嚴格趨勢下可能增加運營成本，未來可能因徵收碳費，導致台電發電成本上升，間接轉嫁用電成本給使用者，導致電價價格波動，使本公司購買能源之成本提高；上游金屬原物料供應商亦可能受到影響導致原物料成本增加。本公司將持續關注歐盟		中期 (3~5 年)	自身營運 上游供應商	高 中

項目	執行情形						
			碳邊境調整機制 (CBAM) 等新法規。				
	產品與服務強制法規		本公司主要產品為電動車技術研發、整車與零組件製造管理及平台銷售服務。面對世界各國訂定法令鼓勵或強制推動電動車之使用，雖能擴展市場、增加銷售機會，亦會面臨電動車逐漸普及化，政府能耗法規電動車優惠額度 (super credits) 逐年調降、新能源車稅賦減免（例如：台灣電動車輛貨物稅定額減半、牌照稅全額減免）逐步縮減等退場情形。同時，主管機關要求廠商需回收電池並調升處理費率、提高電池保固年限及生產履歷等因應法規要求皆可能提高組織營運成本及風險。	中期 (3~5 年)	自身營運 上游供應商 下游客戶	中	中
	技術	轉型至低碳技術成本	本公司為新創電動車整車、零組件、平台銷售設計研發公司，若產品沒有一定市場佔有率，將導致前期高額投資於新技術開發的報酬率降低、回收期拉長，進而影響公司獲利表現甚至導致虧損風險。	長期 (5 年以上)	自身營運 下游客戶	低	低
	市場	客戶行為改變	在電動車發展前期，消費者購買意願可能因純電動車之售價太高、充電基礎設施（例如充電樁）不足等問題，選擇繼續購買燃油車款或轉為購買油電混合動力車款，拉長購買意向轉變期；須待電動車產品供給充足、充電環境更加友善，電動車款有機會成為消費者最終選擇走向。在此過渡時期，公司銷售量可能因消費者的游移使成長速度減緩，導致營運發展危機，鴻華先進將持續對於市場動向做追蹤調查保持市場競爭力。	中期 (3~5 年)	自身營運 下游客戶	高	中
		原物料與能資源成本上升	在各家車企競爭情況下，主要原物料如電池中的鋰、鈷、鎳等稀有金屬價格依市場供需增加，可能導致購買成本提高。公司亦可能因供應商所在地遇到洪水、淹水、暴雨、暴雪等極端氣候天然災害，需啟動	短期 (0~3 年)	自身營運 上游供應商 下游客戶	高	高

項目	執行情形						
				替代零件或另尋其他供應商。當遇到交期緊急狀況，將運輸方式從原本的海運轉變為空運，而使運輸成本提高，亦可能因延遲交貨產生罰款。 在能資源方面，因碳費施行以及轉換綠能政策，可能間接造成公司在購買能資源的成本提高，導致公司的整體成本上升。			
	聲譽	利害關係人關注與負面回饋		若企業未能有效管理氣候風險，造成巨額損失、或是未能掌握氣候商機，可能因而為公司帶來負面聲量，影響企業品牌形象，減少投資人對公司的投資意願、或削弱消費者品牌偏好度進而影響公司產品銷售。	中期 (3~5年)	自身營運	中 中
	急性	極端氣候引起的氣候事件(包括水災、颱風)		極端氣候引起之災害的發生（例如：颱風、淹水等）可能導致員工無法上班，造成人力配置出現問題，進而使專案進度落後影響交期；災害也有可能造成財產設備毀損，增加設備維修及營運成本；此外，亦可能造成上游供應商供貨不穩定之情勢，而造成代工廠商生產受阻，連帶影響交貨時程。	短期 (0~3年)	自身營運 上游供應商 下游代工廠商與客戶	中 中
	實體風險	降雨(水)模式變化和氣候模式的長期極端變化，例如：造成水資源缺乏、平均溫度上升		因全球暖化造成氣溫持續上升或不穩定，整車材料設計及規格標準需因氣候變化而提升（例如：耐熱或耐冷度等）、相對應研發過程中所產生之驗證成本亦將提高。 全球暖化越趨嚴重而造成氣溫持續上升或不穩定，電費、水費、瓦斯等能源用量預期增漲，進而增加運營成本。 上游供應商除了因為航運路線變化供貨不穩定導致交期延後，水資源匱乏也將可能造成整車零部件（例如：車用電腦系統晶片）相關之製造廠商生產受阻進而影響代工廠商組裝時程。	中期 (3~5年)	自身營運 上游供應商 下游代工廠商與客戶	中 中

項目	執行情形							
(3).敘明極端氣候事件及轉型行動對財務之影響。		市場	開發新市場	本公司推出低碳、高效能、模組化乘用車-電動車款，將成為友善環境移動載具主推產品。 隨著大眾對於環保意識日漸提升，行為上會傾向在生活中選擇對環境負擔較輕和汙染較低的交通方式。加上共享經濟的盛行，公共交通亦逐漸成為一項重要的低碳交通方式，本公司因而積極開發商用移動載具-電動巴士，期以此成為永續趨勢下的電動車藍海。	短期 (0~3 年)	自身營運 下游客戶	高	高
		機會	創新產品與服務	因應市場對於低排放交通運輸的需求，本公司積極開發零碳排之電動車產品，在既有產品線上持續進行創新優化（例如：聯網化、智慧化、輕量化等），期以滿足消費者期待並帶動公司業績提升。 對於不同類型車款投入大量研發經費，確保在技術上的持續創新和競爭力，使消費者能夠依照各自的需求選擇對應車款，達到資源運用最佳化。	短期 (0~3 年)	自身營運 下游客戶	中	中
		資源使用效率	節能運輸與生產	透過採用低能耗技術、優化配送系統及在地採購，或使用節電/高效能設備和流程改善提升生產效率，可協助公司達到節能減碳的目標，並進一步減降公司成本。	中期 (3~5 年)	自身營運 上游供應商和物流	中	中
		營運彈性	營運韌性	與供應商合作提升因應氣候變遷風險管理措施，使遭受不可控因素打擊時，其抵抗和復原能力提升，讓營運過程正常和上下游供應順暢，進而強化本公司整體與供應鏈的營運韌性。	中期 (3~5 年)	自身營運 上游供應商 下游代工廠商	中	中
經風險機會矩陣評估後，本公司綜合分數前三名的氣候風險機會項目作為年度重大氣候風險機會議題，並對其進行財務影響評估及規劃調適因應作為：								
重大氣候風險及機會				氣候相關財務影響評估（註）				
氣候		響應政府 2050 淨零排放政策，本公司積極推出低碳產品，並『以開放平台為核心，						

項目	執行情形		
(4).敘明氣候風險之辨識、評估及管理流程如何整合於整體風險管理制度。	機會	服務的研發與創新	推動電動車普及化』，以平台的分享來降低開發費用及縮短開發時程，以平台的共用，來聚集眾人智慧形成規模經濟，藉本公司之專業技術實現跨客戶共享平台之目標。在集團 CDMS 合作模式（Contract Design and Manufacturing Service）發展策略下，本公司作為提供設計、供應鏈管理等要角，提供多品牌客戶多元服務，經產業垂直整合與專業分工，預期可協助公司提高技術能量、增進研發效率、降低成本與擴大市場。
	開發新市場		配合淨零排放國際趨勢，本公司積極開發低碳排之乘用車及商用車，並滿足當地法規需求，行銷國內外市場。
	氣候風險	原物料與能資源成本上升	<p>1. 原物料成本上升：市場需求提升、天然資源缺乏、地緣政治不穩定都導致成本上升。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 綠色消費觀念盛行，消費者對於電動車購買傾向持續增加，在競爭情況下，電池原物料鋰、鈷、鎳依市場供需而增加。 ■ 天然氣能源缺乏、俄烏戰爭衍生的物流費用、疫情影響導致缺工、紅海的海盜導致斷鏈交期延宕（海運變空運），都可能導致成本上升。 <p>2. 原物料運輸成本上升：天然災害影響交期，導致運輸成本上升。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 供應商所在地因極端氣候遇到天然災害，無法準時應對交期，需臨時更換供應商、或由海運轉為空運，導致整體成本上升，而運輸方式的轉換亦有可能導致營運過程中碳排放量增加。 <p>3. 能源用量增加：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 因碳費及轉換綠能策略，將導致能源成本上升。 ■ 氣溫上升或不穩定，例如：冷氣機運轉時間增加，使能源成本上升。
(註：詳情說明將揭露於本公司 2024 永續報告書-氣候專章)			
<p>鴻華先進對於營運過程面臨的風險，設有完善的管理機制與權責劃分，並將氣候風險整合於企業風險管理框架中；鴻華先進風險管理主責單位為經營管理部，惟環境面相關風險管理推動與監督主責單位為永續發展推動辦公室。</p> <p>2024 年經內部評估鑑別出四大主要風險項目，分別為策略風險、營運風險、財務風險、氣候風險，前三項風險管理項目由經營管理部主責管理與監督；氣候風險則由永續發展推動辦公室主責推動與管理；其他風險項目則由各事業單位，就其功能及業務範圍自行控管。自</p>			

項目	執行情形							
	2025 年起經營管理部定期向董事會提報風險管理項目管理進度，確保公司風險管理制度有效運行。							
(5).若使用情境分析評估面對氣候變遷風險之韌性，應說明所使用之情境、參數、假設、分析因子及主要財務影響。	本公司配合 IFRS 永續揭露準則導入，預計於 2027 年度進行氣候變遷風險情境分析。							
(6).若有因應管理氣候相關風險之轉型計畫，說明該計畫內容，及用於辨識及管理實體風險及轉型風險之指標與目標。	<p>對於本公司重大氣候風險與機會項目規劃調適因應作為，並設有管理指標與目標，引導公司持續進行氣候轉型。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重大氣候風險及機會</th><th>調適因應作為</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>低碳產品與服務的研發與創新</td><td> <ul style="list-style-type: none"> 1. 持續精進聯網化、智慧化、輕量化等功能，增進客戶駕駛體驗。 2. 精進空氣力學設計降低能耗，提升車用功率，車體輕量化設計，並升級系統，以提高續航力。 3. 深化 CDMS (Contract Design and Manufacturing Service) 商業模式，提高技術能量、增進研發效率、降低成本與擴大市場。 </td></tr> <tr> <td>氣候機會</td><td> <p>除了既有國內市場，亦開拓國際銷售渠道：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 乘用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 以市場需求最大的 C 級距車為首發車款投入市場後，接續投入 B 級距車的研發，以擴大市場。 ■ 積極開發 Model B 以進攻 B 級距車 SUV 市場，平台採用模組化設計，大部分沿用原 C 級距車零組件，以降低開發成本。 ■ 積極開發 Model D 級距車-新世代多功能休旅 LMUV，滿足北美市場需求。 ■ 布局北美、東南亞國家。 2. 商用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 配合政府大眾運輸政策，積極開發電動大巴生產，透過與客運業者合作，以取得政府採購補助。 ■ 配合 2030 年市區公車全面電動化目標與市場需求，延伸現有電動大巴產品，並投入開發中巴市場。 ■ 積極開發 Model U 中型電動巴士，主打其靈活性與多功能性，可穿梭在狹窄 </td></tr> </tbody> </table>		重大氣候風險及機會	調適因應作為	低碳產品與服務的研發與創新	<ul style="list-style-type: none"> 1. 持續精進聯網化、智慧化、輕量化等功能，增進客戶駕駛體驗。 2. 精進空氣力學設計降低能耗，提升車用功率，車體輕量化設計，並升級系統，以提高續航力。 3. 深化 CDMS (Contract Design and Manufacturing Service) 商業模式，提高技術能量、增進研發效率、降低成本與擴大市場。 	氣候機會	<p>除了既有國內市場，亦開拓國際銷售渠道：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 乘用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 以市場需求最大的 C 級距車為首發車款投入市場後，接續投入 B 級距車的研發，以擴大市場。 ■ 積極開發 Model B 以進攻 B 級距車 SUV 市場，平台採用模組化設計，大部分沿用原 C 級距車零組件，以降低開發成本。 ■ 積極開發 Model D 級距車-新世代多功能休旅 LMUV，滿足北美市場需求。 ■ 布局北美、東南亞國家。 2. 商用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 配合政府大眾運輸政策，積極開發電動大巴生產，透過與客運業者合作，以取得政府採購補助。 ■ 配合 2030 年市區公車全面電動化目標與市場需求，延伸現有電動大巴產品，並投入開發中巴市場。 ■ 積極開發 Model U 中型電動巴士，主打其靈活性與多功能性，可穿梭在狹窄
重大氣候風險及機會	調適因應作為							
低碳產品與服務的研發與創新	<ul style="list-style-type: none"> 1. 持續精進聯網化、智慧化、輕量化等功能，增進客戶駕駛體驗。 2. 精進空氣力學設計降低能耗，提升車用功率，車體輕量化設計，並升級系統，以提高續航力。 3. 深化 CDMS (Contract Design and Manufacturing Service) 商業模式，提高技術能量、增進研發效率、降低成本與擴大市場。 							
氣候機會	<p>除了既有國內市場，亦開拓國際銷售渠道：</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. 乘用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 以市場需求最大的 C 級距車為首發車款投入市場後，接續投入 B 級距車的研發，以擴大市場。 ■ 積極開發 Model B 以進攻 B 級距車 SUV 市場，平台採用模組化設計，大部分沿用原 C 級距車零組件，以降低開發成本。 ■ 積極開發 Model D 級距車-新世代多功能休旅 LMUV，滿足北美市場需求。 ■ 布局北美、東南亞國家。 2. 商用車 <ul style="list-style-type: none"> ■ 配合政府大眾運輸政策，積極開發電動大巴生產，透過與客運業者合作，以取得政府採購補助。 ■ 配合 2030 年市區公車全面電動化目標與市場需求，延伸現有電動大巴產品，並投入開發中巴市場。 ■ 積極開發 Model U 中型電動巴士，主打其靈活性與多功能性，可穿梭在狹窄 							

項目	執行情形		
			<p>城市巷道及偏遠地區，拓展全球市場。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 布局東南亞國家（例如：泰國、印尼）等市場，並因應當地需求將駕駛位置從現有左駕增加右駕選項，拓展銷售市場。
氣候風險	原物料與能 資源成本上 升		<ol style="list-style-type: none"> 1. 與廠商簽訂長期訂購合約，並與供應商協議原材料變動調價機制，避免因為市場變動造成價格的大幅上升。 2. 增加關鍵零配件供應商家數，以穩定原物料供應，並推動共用化、模組化。 3. 自建工廠，打造電動車生態系及建構電池完整生產鏈，以擴增產能、降低成本。 4. 內部持續推動各部門參與公司節能減碳計畫，使節能減碳觀念可以深植公司的企業精神中，並逐步將其他工作地點之照明、冷氣、自來水系統逐期升級為節約智慧系統。 5. 於新店寶高辦公室頂樓建置太陽能板。
本公司氣候相關指標與目標：			
短中期（0~5 年）			
溫室氣體排放管 理			<ul style="list-style-type: none"> ■ 2026 年減少「辦公室場域、服務場域、生產場域」相較基準年 3% 之用電所產生之排放量。 ■ 2028 年減少「辦公室場域、服務場域、生產場域」相較基準年排放之 40% 排放量。 ■ 氣候議題管理進度持續提報董事會：本公司永續發展推動辦公室民國 113 氣候相關議題提報董事會共計 5 次。 ■ 漸次淘汰汽油公務車：2024 年 6 月起汰換 8 輛燃油車，並添購 17 輛電動公務車。持續推動內部員工減碳宣導：2024 年參加基北北桃「我的減碳存摺」全民運動，榮獲寶高園區第一季、第二季、第三季模範企業第一名，並參與拍攝企業媒體宣傳影片。 ■ 參與環境倡議、取得認證：2024 年獲台灣淨零行動聯盟頒發自願遵循淨零標章申請規範證書、綠色淨零標章。
低碳產品銷售推 廣			<ul style="list-style-type: none"> ■ 持續推出低碳排、高效能乘用車與商用車之電動車款：2024 年乘用車減碳量約 11,838 噸、商用車累計銷售達 150 台，減碳量約達 5,166 噸；2025 年將加入新車款（Model B）並推動 Model C 外銷，預期將大幅推動銷售量成長。
能源效率管理			<ul style="list-style-type: none"> ■ 高雄橋頭廠預計於 2025 年年底完工，後續將評估推動與導入環境及能源管理系統，並規劃取得第三方驗證，同時也預計啟動再生能源裝置與申請綠建築銀級標章認證作業。
<p>（詳情說明將揭露於本公司 2024 永續報告書-氣候專章）</p>			

項目	執行情形										
(7).若使用內部碳定價作為規劃工具，應說明價格制定基礎。	本公司已著手規劃內部碳定價機制。										
(8).若有設定氣候相關目標，應說明所涵蓋之活動、溫室氣體排放範疇、規劃期程，每年達成進度等資訊；若使用碳抵換或再生能源憑證(RECs)以達成相關目標，應說明所抵換之減碳額度來源及數量或再生能源憑證(RECs)數量。	<p>A. 本公司訂定 2028 年所有營運據點較基準年排放減少 40%、2030 年達成所有辦公室淨零排放、2050 年達成所有服務據點及生產據點實現溫室氣體淨零排放之目標，以此呼應全球趨勢與台灣 2050 淨零排碳目標。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">本公司氣候相關指標與目標</th> </tr> <tr> <th colspan="2">長期 (5 年以上)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>溫室氣體排放管理</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 2030 年完成 100% 「辦公室場域」淨零。 ■ 2050 年完成 100% 「辦公室場域、服務場域、生產場域」達成淨零。 ■ 氣候議題管理進度持續提報董事會。 ■ 公務車全面使用電動公務車。 ■ 持續推動內部員工減碳宣導。 ■ 韻應國內外環境倡議、取得認證。 </td></tr> <tr> <td>低碳產品推廣</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 持續推出低碳排、高效能電動車款。 </td></tr> <tr> <td>能源效率管理</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 高雄橋頭廠維持環境及能源管理體系第三方查驗通過。 </td></tr> </tbody> </table> <p>B. 本公司目前尚未使用任何碳抵換或再生能源憑證 (RECs) 來執行減碳措施。</p>	本公司氣候相關指標與目標		長期 (5 年以上)		溫室氣體排放管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2030 年完成 100% 「辦公室場域」淨零。 ■ 2050 年完成 100% 「辦公室場域、服務場域、生產場域」達成淨零。 ■ 氣候議題管理進度持續提報董事會。 ■ 公務車全面使用電動公務車。 ■ 持續推動內部員工減碳宣導。 ■ 韻應國內外環境倡議、取得認證。 	低碳產品推廣	<ul style="list-style-type: none"> ■ 持續推出低碳排、高效能電動車款。 	能源效率管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高雄橋頭廠維持環境及能源管理體系第三方查驗通過。
本公司氣候相關指標與目標											
長期 (5 年以上)											
溫室氣體排放管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2030 年完成 100% 「辦公室場域」淨零。 ■ 2050 年完成 100% 「辦公室場域、服務場域、生產場域」達成淨零。 ■ 氣候議題管理進度持續提報董事會。 ■ 公務車全面使用電動公務車。 ■ 持續推動內部員工減碳宣導。 ■ 韻應國內外環境倡議、取得認證。 										
低碳產品推廣	<ul style="list-style-type: none"> ■ 持續推出低碳排、高效能電動車款。 										
能源效率管理	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高雄橋頭廠維持環境及能源管理體系第三方查驗通過。 										
(9).溫室氣體盤查及確信情形與減量目標、策略及具體行動計畫。	請參考下方 2 及 3 內容。										

2.最近二年度公司溫室氣體盤查及確信情形

(1)溫室氣體盤查資訊

敘明溫室氣體最近兩年度之排放量（公噸 CO ₂ e）、密集度（公噸 CO ₂ e/新台幣百萬元）及資料涵蓋範圍。
本公司資料範疇以 2024 年數據揭露，並依照溫室氣體盤查議定書 GHG protocol 編製與盤查溫室氣體，並通過外部確信。 2024 年度經確信後母公司個體之範疇一和範疇二的溫室氣體排放總量為 1,921.838 公噸 CO ₂ e；遵循金融監督管理委員會（簡稱

2024 年度經確信後母公司個體之範疇一和範疇二的溫室氣體排放總量為 1,921.838 公噸 CO₂e；遵循金融監督管理委員會（簡稱「金管會」）規範，2024 年度進行合併報表子公司溫室氣體盤查，所有營運據點之範疇一及範疇二溫室氣體排放總量為 1,946.122 公噸 CO₂e。溫室氣體排放數據，請參閱下表：

溫室氣體排放總量

	2023 年		2024 年	
	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 (公噸 CO ₂ e／新台幣百萬元)	排放量 (公噸 CO ₂ e)	碳排密集度 (公噐 CO ₂ e／新台幣百萬元)
範疇一 母公司	170.5341	0.1646	248.9208	0.0292
範疇一 子公司	-	-	3.4521	0.0004
總計	170.534	0.1646	252.373	0.0296
範疇二 母公司	938.4218	0.9057	1,672.9170	0.1963
範疇二 子公司	-	-	20.8323	0.0024
總計	938.4218	0.9057	1,693.749	0.1987
範疇一+範疇二 總計	1,108.956	1.0703	1,946.122	0.2283
總營收(新台幣百萬元)	\$1,036.0840		\$ 8,520.6110	

註 1：2023 年度之組織邊界設定採用營運控制權法，盤查據點包含台灣地區之營運範疇，並取得會計師有限確信。

註 2：2024 年度盤查之組織邊界設定採用營運控制權法，盤查據點包含台灣企業總部、區辦公室與臨時辦公室、實驗室、倉庫、宿舍等。2024 年度盤查納入合併報表子公司，包含浙江省杭州辦公室、福建省福州辦公室、美國辦公室。

註 3：2024 年度之溫室氣體盤查數據確信範圍，僅對於鴻華先進（母公司個體）於台灣地區之營運範疇進行數據確信，尚未包含合併財務報表子公司之營運範疇，合併排放數據已規劃於未來年度取得會計師確信。

註 4：2024 年度盤查之溫室氣體種類包含二氧化碳 (CO₂)、甲烷 (CH₄)、氧化亞氮 (N₂O)、氫氟碳化物 (HFCs)、全氟碳化物 (PFCs)、六氟化硫 (SF₆)、三氟化氮 (NF₃) 共七種。

註 5：2024 年度溫室氣體排放係數來源為環境部溫室氣體排放係數管理表 6.0.4 版、環保署產品碳足跡資訊網；GWP 值採用 IPCC AR6 (2021) 暖化潛勢數值；範疇一排放計算引用經濟部能源署能源產品單位熱值表。

註 6：2024 年度範疇二外購電力排放以地點為基礎計算，台灣地區採用經濟部能源署公告之電力排碳係數，由於經濟部能源署尚未公告 2024 年度之係數，故採用 2023 年度電力排放係數 0.494 kg CO₂e/kWh 為計算參數；大陸地區採用中國生態環境部國家統計局 2024 年第 33 號公告 2022 年華東地區電力碳排放因子之 0.5617 kgCO₂e/kWh 為計算參數。

註 7：密集度是以當年度營業收入計算，單位為新台幣百萬元。

(2)溫室氣體確信資訊

敘明截至年報刊印日之最近兩年度確信情形說明，包括確信範圍、確信機構、確信準則及確信意見。

本公司於 2025 年第一季完成首次合併報表子公司之溫室氣體盤查，並委任資誠聯合會計師事務所依照確信準則 3410 號「溫室氣體聲明之確信案件」執行鴻華先進（母公司各體）確信中，完整確信資訊將於永續報告書及公開資訊觀測站揭露（確信報告日期：2025 年 04 月 11 日）。

3.溫室氣體減量目標、策略及具體行動計畫

敘明溫室氣體減量基準年及其數據、減量目標、策略及具體行動計畫與減量目標達成情形。

本公司以 2023 年首年盤查為基準年^(註)，基準年之溫室氣體排放量為 1,108.956 公噸 CO₂e，本公司以此進行公司排碳熱點分析，並制定逐年減少公司碳排放的計畫。

鴻華先進 2024 年度經確信之母公司個體範疇一及範疇二的溫室氣體排放總量為 1,921.838 公噸 CO₂e；遵循金融監督管理委員會（簡稱「金管會」）規範，鴻華先進於 2024 年度進行合併報表子公司溫室氣體盤查，所有營運據點之範疇一及範疇二溫室氣體排放總量為 1,946.122 公噸 CO₂e。減量目標達成情形，請參閱下表。

短期目標(0~5 年)	長期目標(5 年以上)	2024 年目標達成情形
<ul style="list-style-type: none">■ 2026 年減少「辦公室場域、服務場域、生產場域」相較基準年 3% 之用電所產生之排放量■ 2028 年減少「辦公室場域、服務場域、生產場域」相較基準年排放之 40% 排放量	<ul style="list-style-type: none">■ 2030 年完成 100% 「辦公室場域」淨零■ 2050 年完成 100% 「辦公室場域、服務場域、生產場域」達成淨零	<p>2024 年度母公司個體溫室氣體排放總量為 1,921.838 公噸 CO₂e，較基準年 2023 年增加 73%。增長來源主要為外購電力（範疇二）所產生之溫室氣體排放，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 公務車全面電動化。2. 電動車研發量能增加，2023 年研發單一車型，2024 年同時開發多款車型。3. 人員擴編，員工人數較基準年 783 人，增加了 165 人，至 948 人。

註：本公司 2024 年度擴大溫室氣體盤查邊界；考量溫室氣體盤查數據僅母公司個體取得第三方確信，故使用 2023 年度相同邊界之數值做為基準年，以利進行前後年確信數據之比較；合併排放數據已規劃於未來年度取得會計師確信。

(七)履行誠信經營情形及與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	摘要說明	
一、訂定誠信經營政策及方案 (一)公司是否制定經董事會通過之誠信經營政策，並於規章及對外文件中明示誠信經營之政策、作法，以及董事會與高階管理階層積極落實經營政策之承諾？	V		本公司訂有「誠信經營守則」、「誠信經營作業程序及行為指南」及「道德行為準則」，作為落實誠信經營之依據，且董事會及經營團隊均深刻體認其重要性，以建立良好商業運作，落實誠信經營政策之承諾。	無重大差異。
(二)公司是否建立不誠信行為風險之評估機制，定期分析及評估營業範圍內具較高不誠信行為風險之營業活動，並據以訂定防範不誠信行為方案，且至少涵蓋「上市上櫃公司誠信經營守則」第七條第二項各款行為之防範措施？	V		本公司業經董事會通過訂定「誠信經營作業程序及行為指南」，制定相關防範不誠信行為之具體措施，以利相關人員遵循，且內容已涵蓋「上市上櫃公司誠信經營守則」第七條第二項各款行為。	無重大差異。
(三)公司是否於防範不誠信行為方案內明定作業程序、行為指南、違規之懲戒及申訴制度，且落實執行，並定期檢討修正前揭方案？	V		本公司訂有「誠信經營作業程序及行為指南」及「道德行為準則」，明定作業程序、行為指南、違規之懲戒及申訴制度，並不定期宣導，以強化誠信經營政策之落實。	無重大差異。
二、落實誠信經營 (一)公司是否評估往來對象之誠信紀錄，並於其與往來交易對象簽訂之契約中明定誠信行為條款？	V		本公司「誠信經營作業程序及行為指南」明訂，應避免與涉有不誠信行為之代理商、供應商、客戶或其他商業往來對象從事商業交易，經發現業務往來或合作對象有不誠信行為者，應立即停止與其商業往來，並將其列為拒絕往來對象，以落實公司之誠信經營政策。	無重大差異。

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司 誠信經營守則差 異情形及原因
	是	否	摘要說明	
(二)公司是否設置隸屬董事會之推動企業誠信經營專責單位，並定期(至少一年一次)向董事會報告其誠信經營政策與防範不誠信行為方案及監督執行情形？	V		<p>本公司指定經營管理處為專責單位，負責推動誠信經營政策與防範不誠信行為方案之制定及監督執行，並每年至少一次向董事會報告，民國113年報告日期為11月08日。</p> <p>民國113年誠信經營推動狀況如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 供應商誠信經營推動：推動供應商簽署「社會暨環境永續承諾書」，承諾書中已列入誠信經營規範。目前已有203家供應商簽署(達成率94%)。 新進員工誠信經營宣導：新進人員均已於入職時簽署「誠信廉潔暨智慧財產權約定書」。 董事與高階經理人均已簽署誠信經營聲明書。 教育訓練課程推動實績：推動「誠信經營守則」、「誠信經營作業程序及行為指南」教育訓練共841人次參加。 誠信經營檢舉管道：依誠信經營守則設置檢舉信箱及電話，民國113年未有舉報事件。 	無重大差異。
(三)公司是否制定防止利益衝突政策、提供適當陳述管道，並落實執行？	V		<p>本公司「誠信經營作業程序及行為指南」明訂禁止各項不誠信行為及相關處理程序，並規定本公司人員於執行公司業務時，發現有利害衝突之情形，或可能獲得不正當利益之情形，應將相關情事同時陳報直屬主管及本公司專責單位，直屬主管應提供適當指導。</p>	無重大差異。
(四)公司是否為落實誠信經營已建立有效的會計制度、內部控制制度，並由內部稽核單位依不誠信行為風險之評估結果，擬訂相關稽核計畫，並據以查核防範不誠信行為方案之遵循情形，或委託會計師執行查核？	V		<p>為確保誠信經營之落實，本公司已建立有效之會計制度及內部控制制度；另訂有內部稽核計畫，由內部稽核人員依據稽核計畫定期查核制度遵循情形，若有不誠信之情事經查證屬實，應立即通報董事會成員。</p>	無重大差異。

評估項目	運作情形			與上市上櫃公司 誠信經營守則差 異情形及原因
	是	否	摘要說明	
(五)公司是否定期舉辦誠信經營之內、外部之教育訓練？	V		本公司不定期宣導誠信經營觀念及其重要性，於新進員工報到時亦會宣導相關內部規定和法令。	無重大差異。
三、公司檢舉制度之運作情形 (一)公司是否訂定具體檢舉及獎勵制度，並建立便利檢舉管道，及針對被檢舉對象指派適當之受理專責人員？	V		本公司「誠信經營作業程序及行為指南」已具體訂定檢舉管道、受理單位、懲處、獎勵及保護措施，且本公司尚無違反誠信經營或不合法情事發生。	無重大差異。
(二)公司是否訂定受理檢舉事項之調查標準作業程序、調查完成後應採取之後續措施及相關保密機制？	V		本公司「誠信經營作業程序及行為指南」已具體訂定專責單位處理檢舉事項之作業程序、調查完成後應採取之因應措施及相關保密機制。	無重大差異。
(三)公司是否採取保護檢舉人不因檢舉而遭受不當處置之措施？	V		本公司為保護檢舉人權益，除對檢舉身分及檢舉內容予以保密外，並承諾保護檢舉人不因檢舉情事而遭不當處置。	無重大差異。
四、加強資訊揭露 公司是否於其網站及公開資訊觀測站，揭露其所訂誠信經營守則內容及推動成效？	V		本公司之「誠信經營守則」揭露於公司網站及公開資訊觀測站。	無重大差異。
五、公司如依據「上市上櫃公司誠信經營守則」定有本身之誠信經營守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形：無差異。				
六、其他有助於瞭解公司誠信經營運作情形之重要資訊： 1.本公司嚴格遵守公司法、證券交易法、商業會計法、上市上櫃相關規章與其他相關商業行為法令，以作為落實誠信經營之基礎。 2.請參考本公司官網 https://www.foxtrenev.com/tw/investor 之「誠信經營守則」。				

(八)其他足以增進對公司治理運作情形瞭解之重要資訊，得一併揭露

1. 本公司董事民國 113 年度進修情形

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事長	劉揚偉	113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於	3

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
				主管機關監理的認識	
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
副董事長	左自生	113/09/12	社團法人台灣專案管理學會(TPMA)	上市櫃董事進修課程-ESG 專案管理永續發展	3
		113/09/12	社團法人台灣專案管理學會(TPMA)	上市櫃董事進修課程-從數位轉型到 AI 賦能	3
董事	關潤	113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
董事	黃英士	113/01/24	中華民國證券商同業公會	公司經營權之爭與商業事件審理法之介紹	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
董事	許國興	113/09/12	社團法人台灣專案管理學會(TPMA)	上市櫃董事進修課程-ESG 專案管理永續發展	3
		113/09/12	社團法人台灣專案管理學會(TPMA)	上市櫃董事進修課程-從數位轉型到 AI 賦能	3
獨立董事	孫欣	113/05/10	社團法人台灣投資人關係協會	企業財務資訊之解析及決策運用	3
		113/05/30	社團法人中華公司治理協會(擔任講師)	後疫情時代-台灣企業該如何布局?	3
		113/06/28	社團法人中華公司治理協會(擔任講師)	後疫情時代-台灣企業該如何布局，因應升級轉型的挑戰與機會(下)	1.5
		113/08/20	社團法人中華公司治理協會(擔任講師)	「排碳有價」時代來臨，企業應如何因應？	1.5
		113/08/22	社團法人中華公司治理協會(擔任講師)	「排碳有價」時代來臨，企業應如何因應？	1
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
獨立董事	蕭幸金	113/10/29	財團法人台灣金融研訓院	資安治理講堂-重要資安規範標準與遵循	3

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
		113/11/01	財團法人台灣金融研訓院	公司治理講堂-從證券交易法看企業及董監事責任義務	3
		113/11/19	財團法人台灣永續能源研究基金會	第七屆 GCSF 全球企業永續論壇 1-2	3
		113/11/19	財團法人台灣永續能源研究基金會	第七屆 GCSF 全球企業永續論壇 2-2	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
獨立董事	林栢村	113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
獨立董事	黃秀英	113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
		113/12/05	社團法人中華財經發展協會	全球及台灣經濟展望	3
		113/12/17	社團法人中華財經發展協會	川普 2.0 對全球的挑戰	3

2. 本公司公司治理主管民國 113 年度進修情形：

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
公司治理 主管	呂妙芝	113/01/24	中華民國證券商同業公會	公司經營權之爭與商業事件審理法之介紹	3
		113/04/26	中華民國公司經營暨永續發展協會	動盪時代 台灣企業的挑戰與經營思維	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	公司治理與證券法規-上市櫃公司高管人員對於主管機關監理的認識	3
		113/11/22	中華民國公司經營暨永續發展協會	從全球政經情勢談台商經營及併購策略	3
		113/11/27	中華民國公司經營暨永續發展協會	董事會實務爭議之解析	3
		113/12/05	中華民國公司經營暨永續發展協會	如何有效降低企業生產運作之網宇安全風險	3

3. 本公司持續加強公司治理運作，本公司官網(<https://www.foxtronev.com/tw>)設置「公司治理」專區，說明公司治理運作情形及推動成效。

(九)內部控制制度執行狀況

請參考公開資訊觀測站之相關路徑-

1. 內控聲明書：[公開資訊觀測站->單一公司->公司治理->公司規章/內部控制->內控聲明書公告。](#)

<https://mops.twse.com.tw/mops/#/web/t06sg20>

2. 委託會計師專案審查內部控制制度，應揭露會計師專審報告：[公開資訊觀測站->單一公司->公司治理->公司規章/內部控制->內部控制專案審查報告。](#)

<https://mops.twse.com.tw/mops/#/web/t06hsg20>

(十)最近年度及截至年報刊印日止，股東會及董事會之重要決議

1. 民國 113 年 05 月 23 日股東常會經全體出席股東決議事項及執行情形

決議事項	執行情形				
承認本公司民國 112 年度營業報告書及財務報表案	本案照原案表決承認。				
承認本公司民國 112 年度虧損撥補案	本案照原案表決承認。				
通過解除本公司董事競業禁止之限制案	依股東會決議解除董事競業禁止之限制。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>董事姓名</th><th>兼任公司名稱及職稱</th></tr> <tr> <td>鴻海精密工業股份有限公司 法人代表人:黃英士</td><td>富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司(註)-董事長 <small>註：富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司為母公司鴻海精密工業股份有限公司 100%持有之子公司</small></td></tr> </table>	董事姓名	兼任公司名稱及職稱	鴻海精密工業股份有限公司 法人代表人:黃英士	富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司(註)-董事長 <small>註：富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司為母公司鴻海精密工業股份有限公司 100%持有之子公司</small>
董事姓名	兼任公司名稱及職稱				
鴻海精密工業股份有限公司 法人代表人:黃英士	富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司(註)-董事長 <small>註：富士康新能源汽車產業發展(河南)有限公司為母公司鴻海精密工業股份有限公司 100%持有之子公司</small>				

2. 民國 113 年度截至民國 114 年 02 月 27 日止董事會之重要決議

召開日期	重要決議事項	決議情形
113.02.29	1. 本公司民國 112 年度經理人績效獎金發放案	全體出席董事無異議照案通過
	2. 本公司民國 112 年度財務報告案	全體出席董事無異議照案通過
	3. 本公司民國 112 年度虧損撥補案	全體出席董事無異議照案通過
	4. 擬預先核准簽證會計師事務所及聯盟所向本公司及子公司提供非確信服務案	全體出席董事無異議照案通過
	5. 本公司民國 113 年度財務報告之查核簽證，擬委請「資誠聯合會計師事務所」辦理，會計師之獨立性評估及服務公費詳如說明案	全體出席董事無異議照案通過

召開日期	重要決議事項	決議情形
	6. 本公司民國 113 年度 ESG 報告確信，擬委請資誠聯合會計師事務所辦理，另亦擬委請資誠提供相關 ESG 諮詢服務及協助 ESG 報告之撰寫	全體出席董事無異議照案通過
	7. 本公司民國 112 年度營業報告書案	全體出席董事無異議照案通過
	8. 本公司民國 112 年度內部控制制度聲明書案	全體出席董事無異議照案通過
	9. 修訂本公司股務作業管理辦法案	全體出席董事無異議照案通過
	10. 解除本公司董事競業禁止之限制案	全體出席董事無異議照案通過
	11. 訂定本公司民國 113 年股東常會日期及召集事由案	全體出席董事無異議照案通過
	12. 擬通過持股 1%以上股東提案作業	全體出席董事無異議照案通過
113.05.08	1. 本公司民國 113 年第一季財務報告案	全體出席董事無異議照案通過
113.05.08	2. 本公司民國 113 年經理人績效評核指標	全體出席董事無異議照案通過
113.05.08	3. 修訂本公司「公司誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」案	全體出席董事無異議照案通過
113.08.06	1. 本公司民國 113 年第二季財務報告案	全體出席董事無異議照案通過
113.08.06	2. 112 年永續報告書提報案	全體出席董事無異議照案通過
113.08.06	3. 本公司擬承租裕隆汽車環境實驗室案	全體出席董事無異議照案通過
113.08.06	4. 訂定本公司「高階經理人績效獎金發放作業要點」案	全體出席董事無異議照案通過
113.08.06	5. 本公司高階經理人薪資調整案	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	1. 本公司民國 113 年第三季財務報告案	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	2. 為營運資金週轉及利、匯率風險管理之需求，擬向金融機構申請相關授信額度，並簽署合約	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	3. 本公司民國 114 年年度稽核計畫案	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	4. 修訂本公司「內部稽核實施細則」案	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	5. 修訂本公司「內部控制制度八大循環」及「電腦化資訊系統處理作業」案	全體出席董事無異議照案通過
113.11.08	6. 訂定本公司「永續報告書編製及確信作業程序」案	全體出席董事無異議照案通過

召開日期	重要決議事項	決議情形
	7. 修訂本公司「核決權限辦法」案	全體出席董事無異議照案通過
	8. 修訂本公司「預算管理辦法」案	全體出席董事無異議照案通過
	9. 修訂本公司「董事會議事規範」及「審計委員會組織規程」案	全體出席董事無異議照案通過
113.12.18	1. 訂定本公司「永續資訊管理作業辦法」案	全體出席董事無異議照案通過
	2. 本公司委請資誠聯合會計師事務所提供民國 114 年度 ESG 非確信服務案	全體出席董事無異議照案通過
	3. 本公司中長期營業計劃及民國 114 年預算案	全體出席董事無異議照案通過
	4. 本公司民國 113 年高階經理人績效目標權重調整案	全體出席董事無異議照案通過
	5. 本公司民國 114 年高階經理人績效目標案	全體出席董事無異議照案通過
114.02.27	1. 本公司民國 113 年度合併及個體財務報告案	全體出席董事無異議照案通過
	2. 本公司民國 113 年度虧損撥補案	全體出席董事無異議照案通過
	3. 本公司民國 113 年度營業報告書案	全體出席董事無異議照案通過
	4. 本公司民國 113 年高階經理人績效目標達成狀況	全體出席董事無異議照案通過
	5. 本公司民國 113 年度「內部控制制度有效性考核」及「內部控制制度聲明書」案	全體出席董事無異議照案通過
	6. 本公司民國 114 年度財務報告之查核簽證，擬委請「資誠聯合會計師事務所」辦理，會計師之獨立性評估及服務公費詳如說明	全體出席董事無異議照案通過
	7. 擬預先核准簽證會計師、其事務所及聯盟所向本公司及子公司提供非確信服務 (non-assurance services)事宜	全體出席董事無異議照案通過
	8. 擬辦理現金增資發行普通股參與發行海外存託憑證案	全體出席董事無異議照案通過
	9. 本公司「基層員工」定義及修訂本公司「公司章程」案	全體出席董事無異議照案通過
	10. 解除本公司董事競業禁止之限制案	全體出席董事無異議照案通過
	11. 訂定本公司民國 114 年股東常會日期及召集事由案	全體出席董事無異議照案通過
	12. 擬通過持股 1% 以上股東提案作業	全體出席董事無異議照案通過
	13. 本公司民國 114 年財務預算調整案	全體出席董事無異議照案通過

召開日期	重要決議事項	決議情形
	14. 民國 114 年高階經理人績效目標調整案	全體出席董事無異議照案通過

(十一)最近年度及截至年報刊印日止，董事或監察人對董事會通過重要決議有不同意見且有紀錄或書面聲明者，其主要內容：無。

三、簽證會計師公費資訊

(一)簽證會計師公費資訊

單位：新臺幣仟元

會計師事務所名稱	會計師姓名	會計師查核期間	審計公費	非審計公費	合計	備註
資誠聯合會計師事務所	徐潔如 徐聖忠	113/01/01 113/12/31	3,530	3,089	6,619	註

註：含創新板上市後內部控制專案審查、ESG 確信服務、稅務簽證服務及電巴專案國產化協議程序。

(二)更換會計師事務所且更換年度所給付之審計公費較更換前一年度之審計公費減少者，應揭露更換前後審計公費金額及原因：無。

(三)審計公費較前一年度減少達百分之十以上者，應揭露審計公費減少金額、比例及原因：
不適用。

四、更換會計師資訊

(一)關於前任會計師：無。

(二)關於繼任會計師：無。

(三)前任會計師對本準則第 10 條第 6 款第 1 目及第 2 目之 3 事項之復函：無。

五、公司之董事長、總經理、負責財務或會計事務之經理人、最近一年內曾任職於簽證會計師所屬事務所或其關係企業：無。

六、董事、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權移轉及股權質押變動情形

請參考公開資訊觀測站之相關路徑-

1.股權移轉：[公開資訊觀測站>單一公司>股權變動/證券發行>股權轉讓資料查詢>內部人持股異動事後申報表](#)

https://mops.twse.com.tw/mops/#/web/query6_1

2.股權質押變動情形：[公開資訊觀測站>單一公司>股權變動/證券發行>內部人設質解質>內部人設質解質公告](#) https://mopsov.twse.com.tw/mops/web/STAMAK03_1

七、持股比例占前十名股東，其相互間之關係資料

114年3月25日

姓名	本人持有股份		配偶、未成年子女持有股份				利用他人 名義合計 持有股份	前十大股東相 互間具有關係 人或為配偶、 二親等以內之 親屬關係者， 其名稱或姓名 及關係	備 註
	股數	持股 比例 (%)	股數	持股 比例 (%)	股數	持股 比例 (%)			
鴻海精密工業(股)公司 代表人：劉揚偉	794,400,000	45.62	-	-	11,029,000	0.63	1. 寶鑫國際投資(股)公司 2. 鴻揚創業投資(股)公司	母子 公司	-
華創車電技術中心(股)公司 代表人：李建輝	763,200,000	43.83	-	-	-	-	無	無	-
福邦證券(股)公司 代表人：黃炳鈞	19,183,000	1.10	-	-	-	-	無	無	-
林適中	8,000,000	0.46	-	-	-	-	無	無	-
鴻揚創業投資(股)公司 代表人：黃德才	5,800,000	0.33	-	-	-	-	鴻海精密工業(股)公司	母子 公司	-
南山人壽保險(股)公司 代表人：尹崇堯	5,080,000	0.29	-	-	-	-	無	無	-
寶鑫國際投資(股)公司 代表人：黃德才	4,300,000	0.25	-	-	-	-	鴻海精密工業(股)公司	母子 公司	-
蔣東濬	3,475,000	0.20	-	-	-	-	無	無	-
吳振隆	3,188,000	0.18	-	-	-	-	無	無	-
兆豐國際商業銀行(股)公司 代表人：董瑞斌	3,000,000	0.17	-	-	-	-	無	無	-

八、公司、公司之董事、經理人及公司直接或間接控制之事業對同一轉投資事業之持股數，
並合併計算綜合持股比例

114 年 03 月 31 日/單位：仟股

轉投資事業	本公司投資		董事、經理人及直接 或間接控制事業之 投資		綜合投資	
	股數	持股 比例 (%)	股數	持股 比例 (%)	股數	持股 比例 (%)
鴻華先進科技(杭州)有限公司	註	100.00	註	-	註	100.00
Foxtron Vehicle Technologies USA, Inc.	註	100.00	註	-	註	100.00

註：有限公司無發行股份。

參、募資情形

一、資本及股份

(一)股本來源

1. 股份種類

114 年 03 月 25 日/單位：仟股

股份種類	核定股本			備註
	流通在外股份	未發行股份	合計	
普通股	1,741,314	758,686	2,500,000	上市股票

2. 股本形成經過

單位：仟股/仟元

年 月	發行 價格	核定股本		實收股本		股本來源	備註	
		股數	金額	股數	金額		以現金以外之財產抵充股款者	其他
109 11	10	1,960,000	19,600,000	1,539,232	15,392,321	發起設立	其中以財產及技術作價，金額 7,542,000 仟元	註 1
110 07	10	1,960,000	19,600,000	1,557,600	15,576,000	現金增資及無形資產作價增資 183,679 仟元	其中以無形資產作價，金額為 90,000 仟元	註 2
112 01	10	1,960,000	19,600,000	1,591,314	15,913,140	員工認股權憑證轉發新股 337,140 仟元	無	註 3
112 11	50	2,500,000	25,000,000	1,741,314	17,413,140	現金增資發行新股 1,500,000 仟元	無	註 4

註 1：109 年 11 月 06 日經濟部經授商字第 10901188520 號函。

註 2：110 年 07 月 26 日經濟部經授商字第 11001097040 號函。

註 3：112 年 03 月 30 日經濟部經授商字第 11230024640 號函。

註 4：112 年 12 月 22 日經濟部經授商字第 11230229060 號函。

3. 總括申報制度相關資訊：無。

(二)主要股東名單

114 年 03 月 25 日

主要股東名稱	股 份	持 有 股 數	持 股 比 例(%)
鴻海精密工業股份有限公司		794,400,000	45.62
華創車電技術中心股份有限公司		763,200,000	43.83
福邦證券股份有限公司		19,183,000	1.10
林適中		8,000,000	0.46
鴻揚創業投資股份有限公司		5,800,000	0.33
南山人壽保險股份有限公司		5,080,000	0.29
寶鑫國際投資股份有限公司		4,300,000	0.25
蔣東濬		3,475,000	0.20
吳振隆		3,188,000	0.18
兆豐國際商業銀行股份有限公司		3,000,000	0.17

(三)公司股利政策及執行情況

1.公司章程所訂之股利政策

依公司章程第二十七條所訂之股利政策：本公司每年度總決算若有盈餘時，除彌補歷年虧損及依法繳納稅捐外，應先提百分之十為法定盈餘公積及依主管機關規定之特別盈餘公積。但法定盈餘公積，已達實收資本額時，不在此限。另依相關法令規定提列或迴轉特別盈餘公積後，併同期初未分配盈餘為股東累積可分配盈餘，由董事會擬定盈餘分配案提請股東會決議分配之。

本公司將應分派之股息及紅利、公司法第二百四十一條規定之資本公積或法定盈餘公積之全部或一部以現金發放之方式為之，授權董事會以三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，將應分派之股息及紅利、資本公積或法定盈餘公積之全部或一部以現金發放之方式為之，並報告股東會，不適用前項應經股東會決議之規定。

依公司章程第二十八條所訂，本公司為考量公司獲利狀況、未來營運計劃資金需求及產業環境變化，並兼顧長期股東權益及公司長期財務規劃等因素而規劃本公司股利分派方案時，應不低於當年度可供分配之盈餘之 30%，得以現金或股票方式為之，其中現金股利不低於股利分派方案總額百分之十。

2.本年度擬(已)議股利分派之情形：

本公司民國 113 年度因尚有待彌補虧損，故不發放股東股利。

(四)本次股東會擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響：不適用。

(五)員工及董事酬勞

1.公司章程所載員工及董事之成數或範圍：

依公司章程第二十六條所訂，為激勵員工及經營團隊，本公司依當年度獲利狀況扣除累積虧損後，如尚有餘額應提撥員工酬勞為百分之五至百分之七；董事酬勞為零。

前項之員工酬勞，依董事會決議得以股票或現金發放之，其給付之對象，得包括符合一定條件之控制或從屬公司員工。

前二項員工酬勞以股票或現金方式為之，應由董事會以董事三分之二以上之出席及出席董事過半數同意之決議行之，並報告股東會。

2.本期估列員工及董事酬勞金額之估列基礎、以股票分派之員工酬勞之股數計算基礎及實際分派金額若與估列數有差異時之會計處理：

本公司民國 113 年度尚有待彌補虧損，故未估列員工酬勞金額。

3.董事會通過分派酬勞情形：

本公司民國 113 年度尚有待彌補虧損，故未估列員工酬勞金額。

4.前一年度員工、董事酬勞之實際分派情形(包括分派股數、金額及股價)、其與認列員工、董事酬勞有差異者並應敘明差異數、原因及處理情形：

本公司民國 112 年度尚有待彌補虧損，故無分派情形。

(六)公司買回本公司股份情形：無。

二、公司債辦理情形：無。

三、特別股(附認股權特別股)辦理情形：無。

四、海外存託憑證之辦理情形：無。

五、員工認股權憑證辦理情形

(一)公司尚未屆期之員工認股權憑證

員工認股權憑證種類	111 年第一次員工認股權憑證
申報生效日期及總單位數	112 年 9 月 6 日 / 46,728,000 單位
發行(辦理)日期(註)	112 年 1 月 16 日
已發行單位數	46,728,000 單位
尚可發行單位數	—
發行得認購股數占已發行股份總數比率	3.00%
認股存續期間	4 年
履約方式	新股
限制認股期間及比率	立即執行：72.15% 屆滿 2 年 8 個月：100%
已執行取得股數	33,714,000 股

已執行認股金額	337,140,000 元
未執行認股數量	13,014,000 單位
未執行認股者其每股認購價格(新臺幣元)	10 元
未執行認股數量占已發行股份總數比率	0.74%
對股東權益影響	本認股權憑證發行得認購股數僅占已發行股份總數比率 3%，且於存續期間陸續執行，對原股東權益逐年稀釋，故其稀釋效果尚屬有限。

註：本次發行日與辦理日相同。

(二)取得員工認股權憑證之經理人及取得認股權憑證可認股數前十大員工之姓名、取得及認購情形

114 年 3 月 25 日；單位：股；新臺幣仟元；%

	職稱	姓名	取得認股 數量	取得認股 數量占已 發行股份 總數比率	已執行				未執行			
					認股 數量	認股 價格 (元)	認股 金額	認股 數量 占已發行 股份總數 比率	認股 數量	認股 價格 (元)	認股 金額	認股 數量 占已發行 股份總數 比率
經理人	總經理/電子電機系統設計群主管(兼)	李秉彥	5,644,000	0.32	3,923,000	10	39,230	0.22	1,721,000	10	17,210	0.10
	副總經理/整車設計群主管	陳清亞										
	副總經理/整車專案管理群主管	黃景賢										
	會計主管	黃致穎										
	財務主管	柯慧青 (註)										
	稽核主管	林彤										
員工	協理	呂思逸	5,645,000	0.32	3,925,000	10	39,250	0.22	1,720,000	10	17,200	0.10
	協理	王理巍										
	特別助理	莊世文										
	特別助理	郭耀聰										
	經理	王執信										
	經理	魏雲飛										
	經理	饒憲秋										
	經理	劉洪文										
	經理	王立中										
	經理	單一凡										

註：柯慧青任職期間為 111.03.21 至 113.10.01。

六、限制員工權利新股辦理情形

(一)取得限制員工權利新股辦理情形：無

(二)取得限制員工權利新股之經理人及取得股數前十大員工之姓名及取得情形：無。

七、併購或受讓他公司股份發行新股辦理情形：無。

八、資金運用計畫執行情形

(一)計畫內容：

1.民國 112 年度現金增資

- (1) 現金增資核准日期及文號：112 年 09 月 06 日臺證上二字第 1121703362 號。
- (2) 計畫所需資金總額：新臺幣 7,500,000 仟元。
- (3) 資金來源：現金增資發行新股 150,000 仟股，每股面額新臺幣 10 元，採溢價發行，每股發行價格為新臺幣 50 元，募集資金總額為新臺幣 7,500,000 仟元。

(4) 計畫項目及預計資金運用進度

單位：新臺幣仟元

計畫項目	預計完成時間	所需資金總額	預定資金運用時間	
			112 年第四季	113 年第一季
充實營運資金	113 年第一季	7,500,000	2,500,000	5,000,000

(5) 預計產生意效

本公司本次計畫募集資金為新臺幣 7,500,000 仟元，預計全數用於充實營運資金，係考量公司長期發展與未來成長性，運用於營運規模持續成長所需之營運資金，將可使本公司之自有資金更形充裕，對公司整體營運發展及強化財務結構均有正面之助益。

(6) 變更計畫內容、變更原因及變更前後效益及提報股東會日期：無此情形。

(7) 輸入金融監督管理委員會指定資訊申報網站之日期：112 年 9 月 6 日。

(二)執行情形：

1.計畫執行進度

單位：新臺幣仟元

計畫項目	執行情形		112年 第四季	113年 第一季	113年 第二季	累計至113 年第二季止	進度超前或落後 原因及改進計畫
充實營運 資金	支用金額	預定	2,500,000	5,000,000	—	7,500,000	本公司募集金額 全數支用完畢， 執行進度 100%。
		實際	1,067,993	2,702,397	3,729,610	7,500,000	
	執行進度 (%)	預定	33.33%	66.67%	—	100.00%	
		實際	14.23%	36.04%	49.73%	100.00%	

2. 計畫執行效益

單位：新臺幣仟元

項目	年度	112 年第三季 (籌資前)	112 年第四季 (籌資後)
流動資產		3,807,428	11,130,605
流動負債		722,527	1,458,676
負債總額		1,014,077	2,074,493
利息支出(含利息資本化)		555	1,183
營業收入		588,481	1,043,992
每股盈餘(虧損)(元)		(0.91)	(1.20)
財務結構	負債占資產比率(%)	7.71	9.76
	長期資金占不動產、廠房及設備比率(%)	1,315.84	1,694.77
償債能力	流動比率(%)	526.96	763.06
	速動比率(%)	421.64	694.49

3. 效益評估

公司財務結構及償債能力，包括長期資金佔不動產、廠房及設備比率、流動比率及速動比率，在辦理現金增資發行新股充實營運資金後較增資前之各項比率提升；經評估公司本次辦理現金增資計畫對於強化財務結構及增資運用之彈性，提升公司之經營體質及競爭力已有正面助益，故效益應已合理顯現。

肆、營運概況

一、業務內容

(一)業務範圍

1.所營業務之主要內容

營業項目代碼	營業項目
CD01030	汽車及其零件製造業
F106030	模具批發業
F114010	汽車批發業
F114030	汽、機車零件配備批發業
F401010	國際貿易業
F601010	智慧財產權業
I301030	電子資訊供應服務業
I501010	產品設計業
I599990	其他設計業
IG02010	研究發展服務業
ZZ99999	除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務

2.營業比重

單位：新臺幣仟元

項目	民國 113 年度	
	營業收入	比例(%)
整車銷售	8,409,348	98.69
技術服務	29,106	0.34
其他	82,157	0.97
合計	8,520,611	100.00

3.目前之商品(服務)項目

本公司從事電動車技術研發、整車及零組件製造管理及銷售服務，主要產品涵蓋電動車之平台、成車及零件等，為一家提供從關鍵模組到整車系統集成服務之新創公司，透過一站式服務，使客戶用快速且符合經濟效益方式，實現其移動應用的概念。

4.計畫開發之新商品(服務)

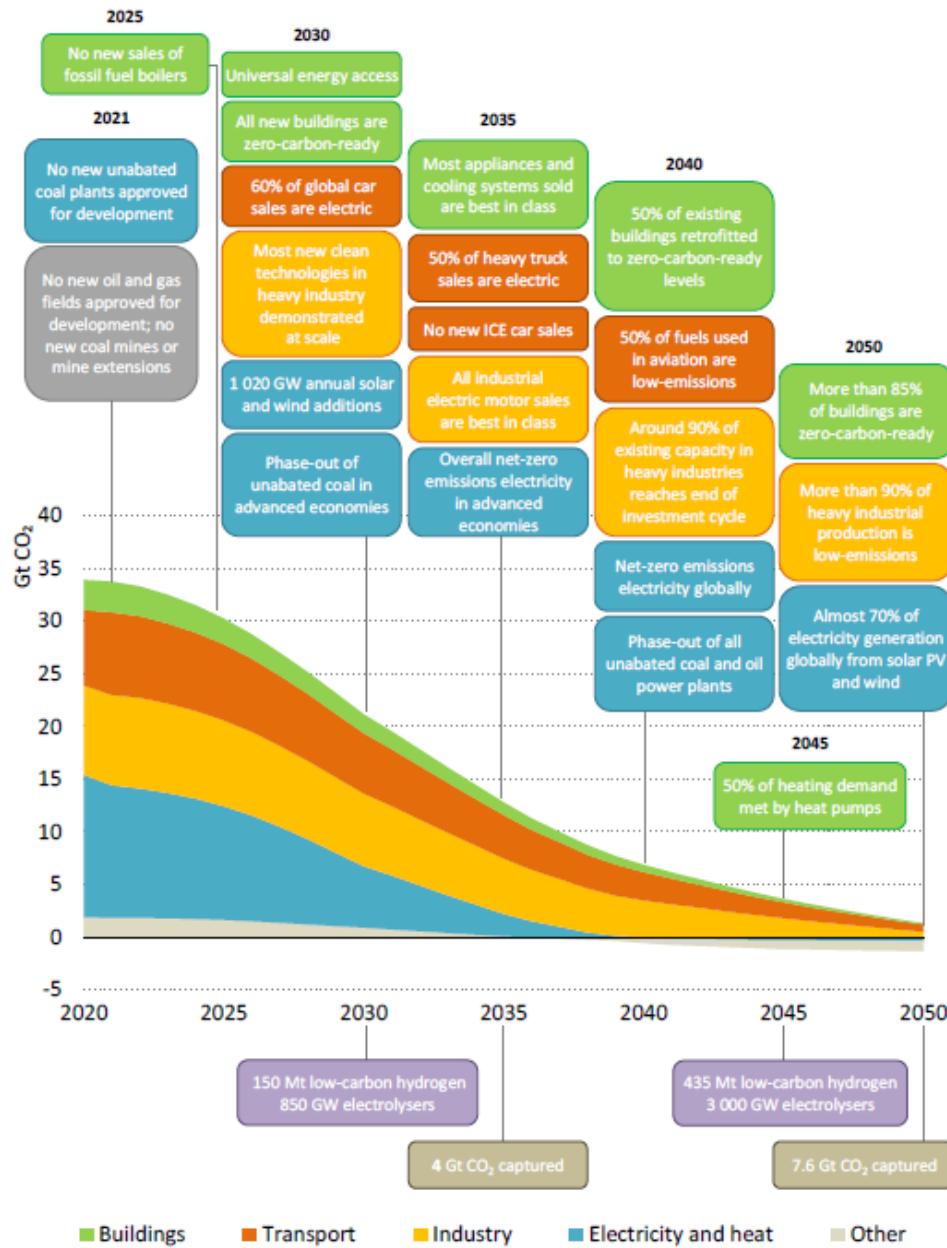
新產品項目	說明
Model D	原型車已於 2024 年 10 月展出
Model U	原型車已於 2024 年 10 月展出
Model B 量產車	預計 2025 年第三季量產
Model C 國外量產車	預計 2025 年第四季量產準備

(二) 產業概況

1. 產業現況及發展

(1) 「淨零排放」開啟電動車時代

【淨零路徑之關鍵里程碑】



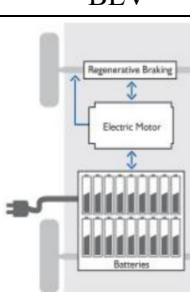
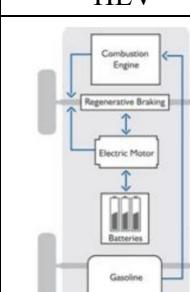
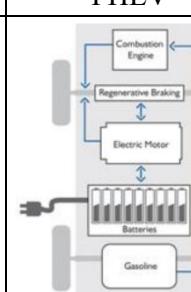
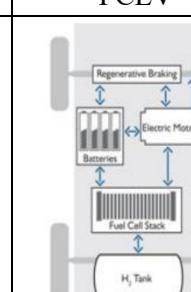
資料來源：Net Zero by 2050，IEA

淨零排放(Net Zero Carbon Emissions)係致力使人為產生之能源(如煤炭、石油及天然氣)及非能源(工業製造、農業及廢棄物)所排放之溫室氣體極小化，再用負碳技術(碳捕集封存(CO₂ Capture Storage, CCS)及再利用封存(CO₂ Capture Utilization Storage, CCUS))、自然碳匯(森林碳匯、海洋吸附)等方法與其抵銷，達成淨零排放的目的。

隨全球暖化導致氣候變遷之負面影響愈加嚴重，聯合國政府間氣候變化專門委員會西元 2022 年 3 月發布報告，指出全球暖化將致 20 年內升溫 1.5°C ，國際社會及各國企業的重視也愈加關注，隨國際能源總署(International Energy Agency，以下簡稱 IEA)發布全球能源部門西元 2050 年淨零排放路徑路線圖，全球已超過 135 個國家響應及宣示淨零排放目標，如上圖所示，設定西元 2030 年達成減碳 50% 之目標，重要里程碑包含全球電動車銷量占汽車銷量之 60%、太陽能及風電裝機達 1,020GW(億瓦)、新建建築物實施零碳就緒等目標；設定西元 2040 年達成全球電力實現淨零排放、50% 之建築物實現零碳就緒、50% 之航空燃料為低排放燃料、燃煤及燃油電廠全數淘汰等目標；設定西元 2050 年達成淨零排放，包含全球 70% 發電量來自太陽能及風力發電等潔淨能源、超過 90% 之重工業為低排放生產等。

(2) 電動車產業

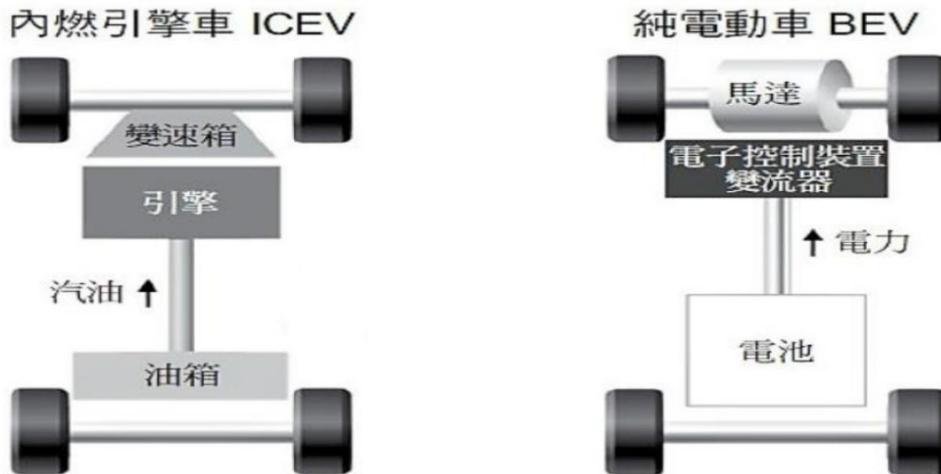
電動車(Electric Vehicle, EV)係指使用電力驅動之汽車，目前主流電動車類型，依動力系統區分，可分為純電動車(Battery Electric Vehicle，以下簡稱 BEV)、油電混合型電動車(Hybrid Electric Vehicle，以下簡稱 HEV)、插電式油電混合型電動車(Plug-in Hybrid Electric Vehicle，以下簡稱 PHEV)及燃料電池電動車(Fuel Cell Electric Vehicle，以下簡稱 FCEV)。

中文名稱	純電動車	油電混合型 電動車	插電式油電 混合型電動車	燃料電池電動車
英文簡稱	BEV	HEV	PHEV	FCEV
車體圖示				
動力來源	蓄電池	引擎、蓄電池	引擎、蓄電池	燃料電池
能量來源	充電	加油、充電	加油、充電	加氫
能量形式	電能	熱能、電能	熱能、電能	化學能
減碳效果	100%	5%~40%	50%~100%	100%

資料來源：IEK；福邦證券整理

電動車及傳統燃油車(Internal Combustion Engine Vehicle, ICEV)之最大差異係為動力系統。電動車的動力來源為「電」，而燃油車動力來源為汽油及柴油燃燒所產生之熱能。如下圖所示，燃油車之驅動系統為引擎，主要負責將油箱中之燃料，經由點火產生熱能，並將其轉化為動能，使汽車能夠行駛；電動車之驅動系統係為動力馬達，由馬達汲取電池中的電力，將電能轉化為動能，達到行駛的目的。綜合前述，電動車係分別以電池及動力馬達取代油箱及引擎，用電力驅動馬達，用電能取代燃油，進而達到減碳之目的。

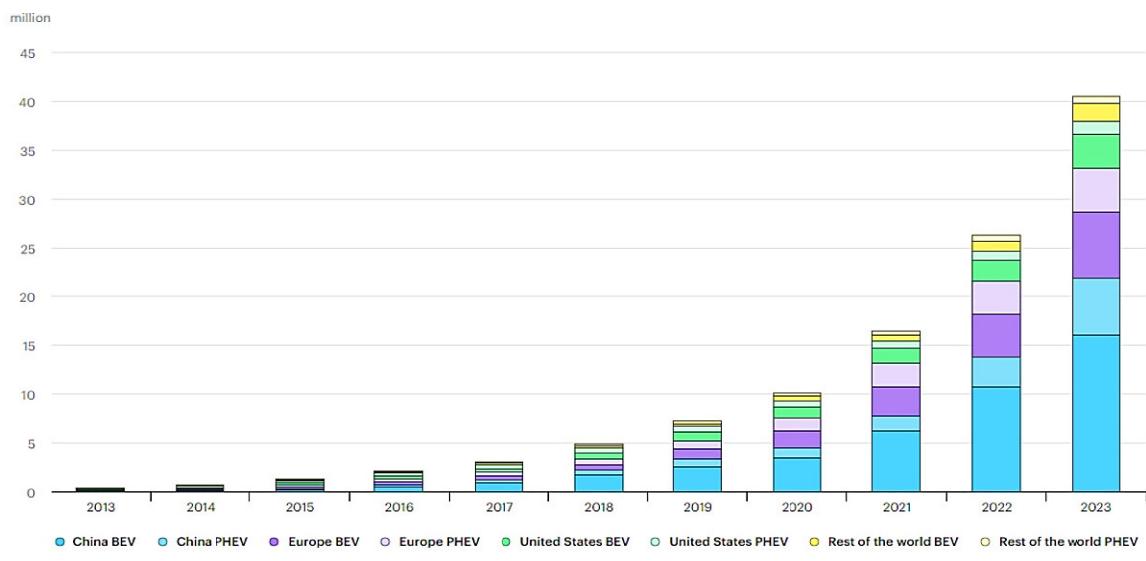
【燃油車及電動車配置圖釋例】



資料來源：台灣經濟月刊；日本經濟產業省所

根據國際能源總署(International Energy Agent，以下簡稱 IEA)全球電動車數量之統計，西元 2023 年全球電動車超過 4,000 萬輛，其中以中國、歐洲及美國為全球前三大電動車市場，相較過去五年，電動車數量仍是顯著增長，各國車廠也持續推動及研發電動車及相關技術等進程，隨各國政府配合國際 2050 淨零碳排路徑之目標，陸續推動「減油轉電」之相關政策。

【全球電動車數量統計】



資料來源：IEA(2024)

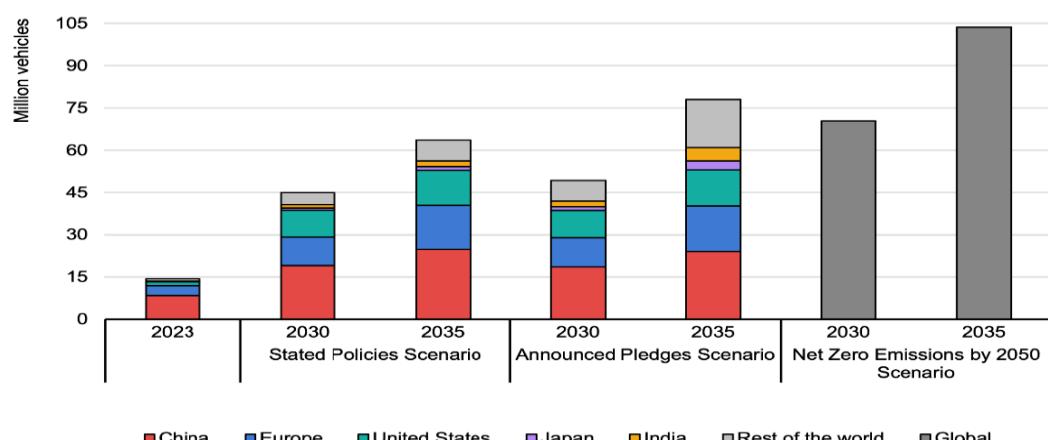
本公司電動車產品以電動巴士及電動乘用車為主，目標販售市場包含臺灣及全球市場，其中電動巴士 Model T 已經在臺灣及印尼販售，電動乘用車 Model C 於 2023 年起在臺上市販售，2024 年領牌達 7,121 台，在臺灣電動車市場之市佔率達 18.7%。臺灣政府於 2022 年 3 月發布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略」，針對能源、產業、生活及社會四大轉型目標訂定細部策略及目標，其中明確訂定西元

2030 年以前推動市區公車全面電動化，西元 2040 年以前電動車及電動機車市售比達 100%；美國市場方面，美國政府於西元 2021 年 11 月通過基礎設施法案，將在美國打造超過 50 萬座之充電站及升級電網設施，刺激電動車購車消費意願。

此外，東南亞及紐澳亦為電動車產業重要潛在市場，以東南亞市場(如泰國、印尼、越南等)為例，泰國政府大力推動一系列電動車相關政策，例如 EV3.5 政策下，預計到 2027 年將撥款 340 億泰銖，讓泰國從傳統汽車產業逐步轉向電動車產業，2024 年起電動車購買者最高將獲每車 10 萬泰銖補貼。其他尚有 BEV 電池免徵消費稅、進口零組件稅費減免等鼓勵措施，另推動「東部經濟走廊(East Economic corridor)」政策，鼓勵企業研發電動車，藉此大力推動泰國電動車產業發展。另在國際主要市場，中國除延長補貼及免徵車購稅等政策外，尚於西元 2018 年頒布「乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分並行管理辦法」，又稱「雙積分制」，藉此控管中國車廠銷售及轉型。歐盟自西元 2020 年開始執行最嚴格的汽車碳排放法規，95%的新車平均碳排放量須達 95g/km，至西元 2021 年 100%之新車均須達成，同時要求西元 2025 年及西元 2030 年平均碳排放量須分別較西元 2021 年減少 15% 及 37.5%。

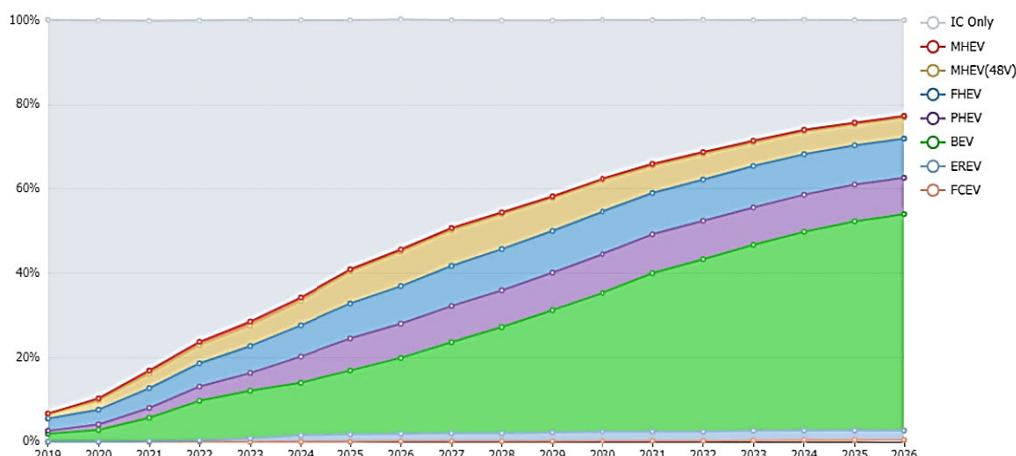
根據 IEA 發布之「Global Electric Vehicle Outlook 2024」指出，在全球各國現今政策及措施的情境下，全球電動車銷售量(排除二輪及三輪)預計將於西元 2030 年達到近 4,500 萬輛，到 2035 年將接近 6,500 萬輛，市佔率到 2035 年甚至超過 50%；在各國宣布承諾願景情境下，全球電動車的市佔率更高，2030 年預計達 45%，到 2035 年超過三分之二。另根據 MarkLines 平台預測，自西元 2022 年開始，全球 BEV 銷售量將逐年成長，預計西元 2025 年 BEV 在全球乘用車之市佔率將超過 15%，至西元 2030 年更進一步超過 30%。綜合前述，顯見電動車無疑在國際趨勢推動助升下，銷售量將持續成長。

【2030 and 2035 Global EV sales by scenario】
Electric vehicle sales by region and scenario, 2030 and 2035



資料來源：IEA(2024)

【全球動力總成構成比預測】



資料來源：MarkLines；GlobalData(2024)

(3) 電動巴士產業

電動巴士分為自給型及非自給型，自給型電動巴士係儲能於車載電池中，如動力電池電動車；非自給型電動巴士則依賴外部充電供應，如飛輪車、無軌電車等。電動巴士依長度不同，可區分為中型(6.1~10公尺)及大型(超過10公尺)兩種，亦可依動力類型區分為BEV、PHEV及FCEV等。

根據國際能源署(IEA)數據，至2023年底，全球電動巴士保有量達65萬輛。2023年電動巴士銷量約5萬輛，中國和多個歐洲國家（如比利時、挪威和瑞士）在2023年超過一半的巴士銷量為電動巴士，而加拿大、智利、芬蘭、荷蘭、波蘭、葡萄牙和瑞典等，電動巴士的銷售佔比為總體巴士的五分之一以上。總量而言，仍以中國銷量為絕對多數。

【電動巴士市場趨勢】



資料來源：IEA；車輛中心整理(2024)

根據 Bloomberg NEF (BNEF) 的電動車展望，預計到 2032 年，全球有近 50% 的公車將電動化；中國大陸電動巴士總數占全球超過 90%，仍為主要市場；而歐洲預計 2030 年將有三分之一的巴士為電動巴士。

(4) 電動車充電站發展概況

根據國際能源署(IEA)的統計，截至 2023 年，家庭充電仍是目前最常見的電動車充電方式；即使私人充電樁數量較多，但公共充電及其基礎設施是實現電動車普及化的關鍵。特別在人口密集的城市，多數人居住在多單元住宅中，家庭充電的機會更加有限，電動車車主更依賴公共充電。

當前全球電動車市場推行速度較快的地區主要為中國、歐洲及美國，各國紛紛推出相關政策及規劃，加速佈建國內之充電網絡。例如中國過去發布「節能與新能源汽車產業規劃」(西元 2012~2022 年)及「綠色出行行動計劃」(西元 2019~2022 年)，將中國國內充電設施做整體規劃，包含規劃交通運輸體系、制定相關充電設施標準、鼓勵成立充電相關企業及建立充電定價機制等相關政策，後再發布「新能源汽車產業發展規劃」(西元 2021~2035 年)，推動未來 15 年充電設施新方向。歐盟係於西元 2014 年發布 Directive 2014/94/EU 「Deployment of Alternative Fuels Infrastructure」要求各成員國推動燃料替代及基礎建設，建議核心路網每相隔 34 公里至少要有一個充電站，然而，歐盟各國推行政策步調不一，目前各國車樁比仍有落差。美國主係由聯邦及地方政府之基金投入，藉由提供補助、減稅、退稅等方式提供業者誘因，吸引國內業者加入，如 Tesla、ChargePoint 則囊括七成公共充電站之市佔率。根據台灣經濟研究院產經資料庫之「電動車產業之現況與展望」及工研院產科國際所之「電動汽車智慧充電發展趨勢及我國充電服務需求初探」報告指出，各國積極布建充電設施，主要區域市場如美國預計西元 2030 年前設置達 50 萬槍、歐盟預計西元 2030 年前設置達 300 萬槍及中國預計西元 2025 年滿足 2,000 萬輛電動車需求等。

【各國充電設施政策設置目標】

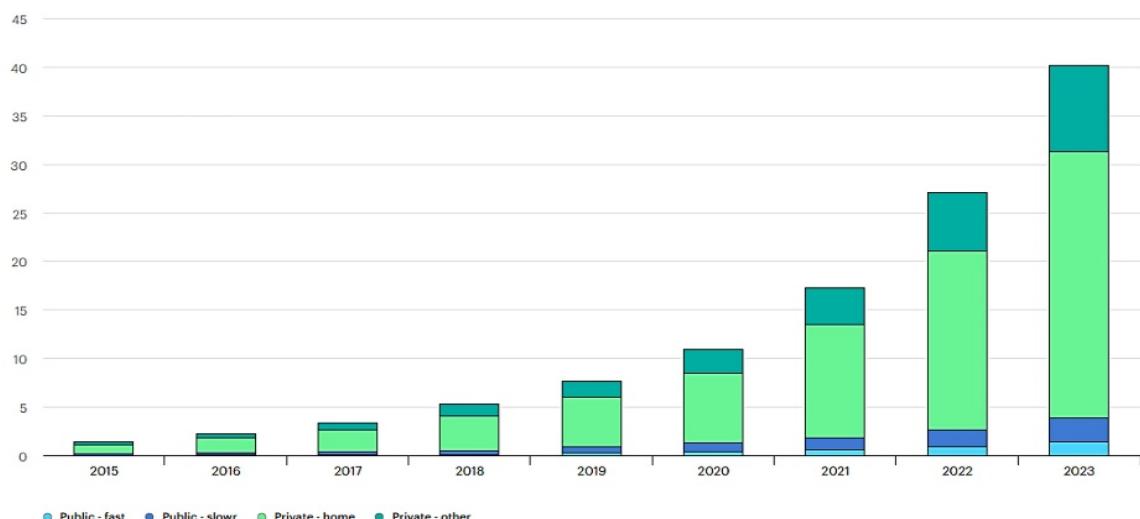
項目	各國充電設施政策設置目標
美國	西元 2030 年達 50 萬槍
歐盟	西元 2025 年達 100 萬槍；西元 2030 年達 300 萬槍
英國	西元 2030 年達 100 萬槍
法國	西元 2030 年達 700 萬槍
德國	西元 2030 年達 100 萬槍
中國	西元 2025 年滿足 2,000 萬輛電動車需求
日本	西元 2030 年達 15 萬槍
韓國	西元 2030 年達 15.8 萬槍
臺灣	西元 2025 年達 6,500 槍

資料來源：台經院產經資料庫(2023/3)；福邦證券整理

2023 年公共充電保有量成長超過 40%，其中快充樁的成長達到 55%，高於慢充樁的成長。截至 2023 年底，快充佔公共充電保有量的 35% 以上。而根據 TrendForce 的最新調查，預估 2024 年公共充電樁成長率為 30%。各國為提高充電效率，大幅增設公共快充樁，TrendForce 預計 2024 年全球快充樁佔比將達 37%，較 2023 年成長 2%。持續增設公共充電樁仍是各國解決里程焦慮較可行的方案。因此，公共充電樁雖然增速放緩，仍將保持一定的正成長。

【全球充電樁保有量趨勢】

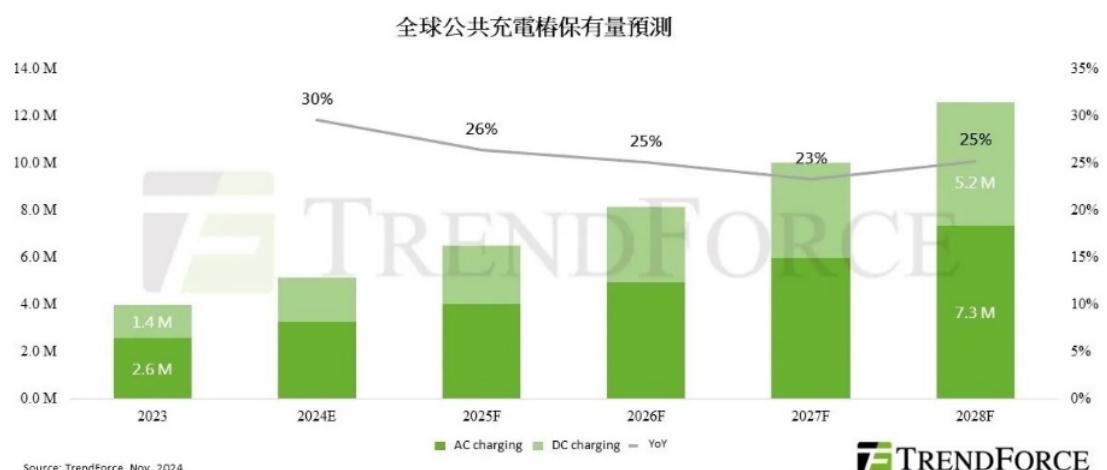
單位：百萬槍



資料來源：IEA(2024)

【全球公共充電樁保有量預測】

單位：槍



資料來源：TrendForce (2024)

(5)電動車代工產業概況

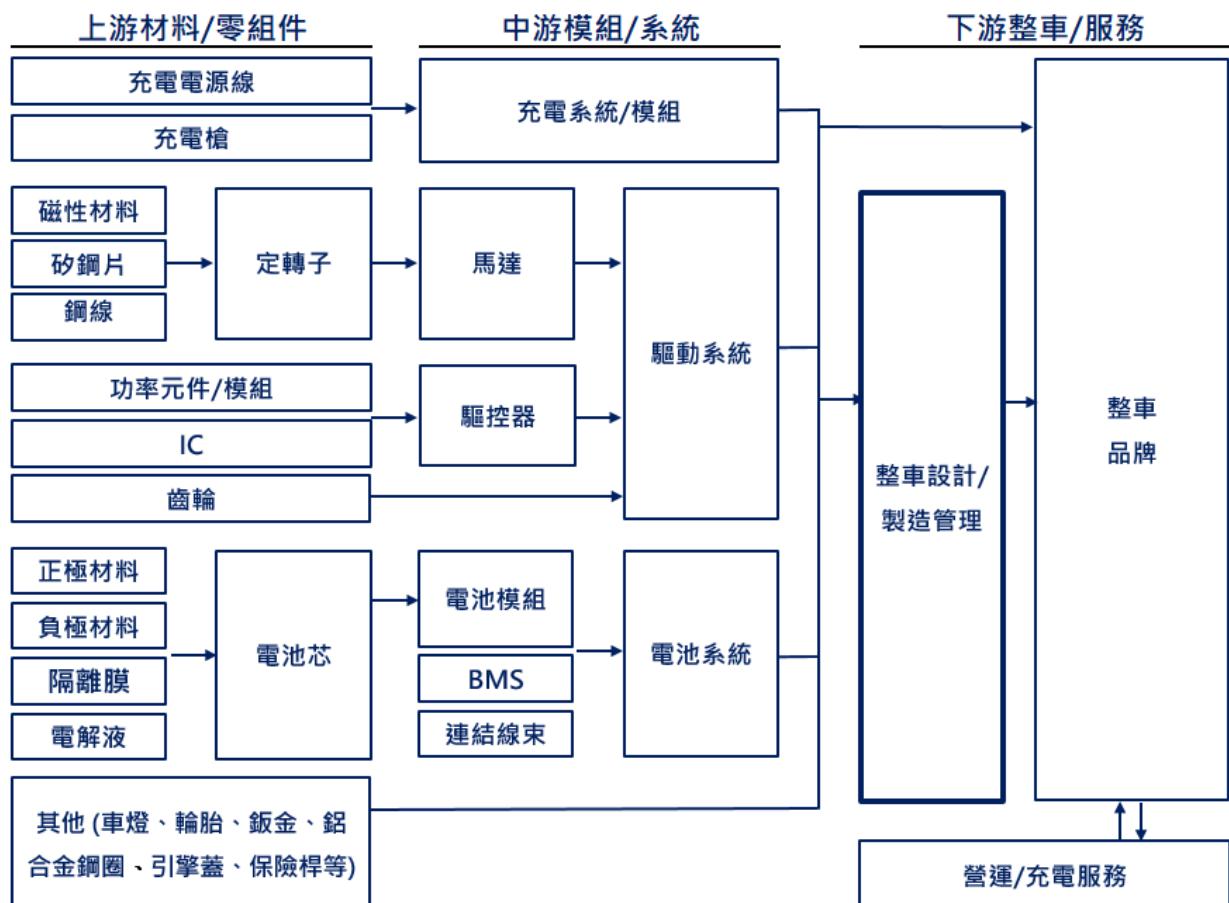
代工是電動化時代的新商業模式，車廠品牌商除了自建工廠生產，也可以選擇合資工廠或尋找代工廠的模式生產。電動車廠透過委外代工方式，可加速

整體產業朝向標準化及模組化發展，且降低新進入電動車業者門檻，業者不須在初期投入龐大之建廠及投產成本，更可以專注於開發及品牌經營，或是與整車設計業者合作，加速獨立車款的誕生，有利吸引更多的電動車業者合作。一般來說，電動車代工模式可能有以下三種參與者：一是車輛製造廠，這樣的製造廠優勢在擁有既有廠房和產能、具備生產經驗、擁有關鍵部件製造能力；其次為 Tier1 供應商，其可供應眾多零組件、整合能力佳、電動車平台、與車廠有合作經驗；三為新進代工廠，它能提供彈性化代工選項、開放電動車平台、減少客戶開發投資、加快供應商導入速度。

2. 產業上、中、下游之關聯性

電動車產業上游主要為電池材料及零組件供應商，上游產品包含充電槍、充電電源線、電池材料(如正極材料、負極材料、電解液及隔離膜)、馬達材料(如磁性材料、矽鋼片及鋼線)、功率元件、IC、齒輪、車體材料(如車燈、輪胎、板金等)等；電動車產業中游主係整合上游之電池材料及零組件為各式模組，主要產品包含充電系統、驅動系統、電池系統等動力總成及其他次系統等；電動車產業下游主係電動車整車生產及銷售廠商，主要產品包含電動車、電動巴士、電動機車、電動自行車等終端產品，茲就所屬產業之上、中、下游關聯性圖示如下：

【電動車行業上、中、下游關聯】



資料來源：工研院產科國際所：福邦證券整理

3. 產品之各種發展趨勢及競爭情形

(1) 產品之各種發展趨勢

A. 新能源汽車朝向純電平台化發展

新能源汽車的發展以燃油車進行改裝為起始，運用燃油車平台將引擎替換為電機、將燃油系統替換為電池系統來快速實現車輛的電動化及降低電動車的開發成本。然而引擎及燃油系統與電機及電池系統的差異極大，無論是尺寸或是重量配置均不相同，以燃油車進行改裝的電動車相較以純電動架構進行設計的平台與車輛，在空間效能與重量配置上將不再具有競爭優勢，因此各品牌之新一代新能源車均朝向純電平台方向發展，例如奔馳的 EVA 平台、大眾的 MEB 平台、現代的 E-GMP 平台等。本公司的開放平台除了為純電平台得以實現最佳的空間配置及重量配置優勢外更是模組化的平台，透過模組組合得以實現更寬廣的平台規格，涵蓋更多種類車型對平台的需求。

B. 電子電氣架構(EEA)朝向集成化發展

新一代車輛須要實現車與人在移動生態上的整合，達到以「人」的需求為出發點來建構未來移動世界的主軸及藍圖。要達到這樣的目標，在技術的需求上，需要透過網路及相關軟體，連結及整合車輛之間的訊息，使車主及車輛彼此的訊息能即時流通；需要透過車輛之攝影機、超音波、雷達等偵測感應元件傳遞資訊，進行整合及分析，來提供多元且安全的自動駕駛功能等。而這背後的支撐技術，就需要車輛具有強大的 EEA 架構來高效、快速及安全的整合車輛控制、聯網科技(Connected)、自動駕駛(Autonomous)及車載娛樂系統 IVI(In-Vehicle Infotainment)。本公司的 EEA 架構採用高度集成的融合域(Fusion Domain)架構，將車輛分散的控制架構融合集中控制，提升控制效能與安全性，高效安全的實現人與車生態的整合。

C. 軟體定義汽車的未來

過去傳統車廠係依賴硬體配備創造差異化，在電動車、車聯網、自動駕駛等科技快速發展下，愈來愈多的功能實現皆仰賴軟體，已然從硬體定義演變為軟體定義，「軟體定義汽車」的未來油然開創。軟體定義汽車(Software Define Vehicle, SDV)係指車輛之控制及應用系統能夠透過軟體進行更新(例如透過空中下載技術 Over-the-Air，以下簡稱 OTA)，因此得以進一步升級系統來提升車輛之安全性、功能性及便利性，增加駕駛體驗等，同時亦引領車輛應用軟體開發之風潮。本公司車輛功能除了可以透過軟體來進行更新及啟動外，在 OTA 上更具備有 Software OTA 及 Firmware OTA 安全機制，可以高效及安全的實現軟體定義車輛。

D. V2X 技術蓬勃發展

隨著國際各大車廠經年累月努力，全球車用自動駕駛已達 Level 2 輔助駕駛之里程碑，且持續往下一段段邁進。自動駕駛技術愈加成熟，高階自動駕駛須配置更多種類型之感測器，自駕車搭載車聯網 V2X(Vehicle to Everything，以下簡稱 V2X)之通訊技術成為兵家必爭之地。V2X 泛指車輛溝通的技術，

包含 V2V(Vehicle to Vehicle)、V2P(Vehicle to Pedestrian)、V2N(Vehicle to Network)、V2I(Vehicle to Infrastructure)等，涵蓋車輛間、行人、網絡及交通基礎建設等直接及間接通訊方式，主係透過前述車輛與周遭事物的通訊及資訊交換，分享及運算視覺死角、安全車距及環境參數等，確保及降低行駛之不確定因素，增加智能判斷及提供建議，用以提高行車之安全性及穩定性。本公司車輛在設計上除了具備彈性配置各式偵測器硬體及聯網硬體的能力外，透過高效能的 EEA 控制架構及聯網安全機制，得以確保應對 V2X 未來的發展需要。

(2)競爭情形

本公司主要從事電動車技術研發、整車與零組件製造管理及銷售服務，所處之產業競爭激烈。就本公司主要營運項目觀之，主要相似產品如特斯拉(Tesla)、通用(GM)、福斯(Volkswagen)、比亞迪(BYD)、蔚來汽車(NIO)、小鵬汽車(XPeng)及麥格納(Magna)等。在百家爭鳴下，各品牌所開發的電動車款式可謂是各有千秋，產品在硬體平台、軟體平台的設計與功能上均有其差異性。

相較國內外同業，本公司在產品技術層面上具有如前述，在模組化純電平台、融合域 EEA 架構、軟體定義車輛及安全聯網上之競爭優勢；在商務模式上，本公司在具備電動車整車設計研發能力的廠家中，係少數可以對希望進入新能源汽車產業的企業或希望將燃油車轉型為新能源車的企業，提供全面性服務的公司。以「開放模式」、「共用開發」的創新思維作為立足點，打破傳統車廠「封閉模式」、「各自發展」的舊有生態系。在此思維下，經由本公司完整的研發及垂直整合能力，實現產品在「模組化共用」及「彈性化客製」上的可行性，同時滿足客戶在共用化以節約開發費用及開發時間，及客製化以創造產品差異性的需求，提升客戶產品的競爭優勢。

(三)技術及研發概況

1.所營業務之技術層次與研究發展

(1)垂直整合

本公司具有傳統車廠及 ICT 產業的基礎與優勢，在新世代 EV 開放平台的開發架構下，針對關鍵零組件推動軟硬體方面的垂直整合。

A. 硬體方面

以先進 EEA 架構為例，執行各元件控制，達成節電、降低成本，以軟硬體分離，實現軟體定義汽車，並於 Model C 量產車導入；同步發展 ADAS 與 IVI 的先進架構，掌握關鍵技術，運用於自駕化與共享化。

B. 軟體方面

Motion Control Platform：將控制車輛動態單元如煞車、動力與轉向等應用層集成，除了可以帶來更多客戶駕駛體驗之外，也透過抽象化架構，垂直整合關鍵技術並縮短開發時程。

Thermal Control Module：發展熱管理系統為電動車節能技術重要的一環，應用熱泵技術，針對電池與電機的熱源進行廢熱回收，來提高能源使用率，並結合 Active grille 系統，依據不同駕駛工況，主動優化空力動力係數，達到行駛增程與電節能之目的。

(2) 平台應用

整車 EV 開放平台與先進 EEA 架構平台，皆以模組化、共用化、彈性化、客製化平台發展，持續運用於產品設計，可實現軟硬分離，軟體定義汽車的應用發展。

(3) 客製化發展

掌握造型發展趨勢、強化用戶體驗發展、以委託設計製造的服務對應全球客戶優化，並藉由垂直整合與模組化、共用化，縮短開發時間。

(4) 關鍵零組件發展

除掌握先進 EEA 架構的自主核心發展外，在電池、電機與其他關鍵零組件方面與合作夥伴同步發展，配合 EV 開放平台的模組化、共用化架構，達成電動車整車設計、開發，快速實現自主設計構想、測試、驗證等發展。

2. 最近年度及截至年報刊印日止投入之研發費用

單位：新臺幣仟元；%

項目/年度	113 年度	截至 114 年 3 月 31 日
研發費用	3,637,657	764,120
營業收入淨額	8,520,611	1,753,625
研發費用占營業收入淨額比率(%)	43%	44%

3. 開發成功之技術或產品

年度	研發成果
2022	Model B(原型車)、Model C(招商車)、Model T(量產車)
2023	Model B(招商車)、Model C(量產車)
2024	Model D(原型車)、Model U(原型車)

(四) 長、短期業務發展計畫

1. 短期業務發展計畫

- (1) 首款電動巴士 Model T 量產車已於臺灣及印尼銷售，緊接著著手強化整體東南亞市場的佈局及其它市場的拓展，以提高全球市場占有率。同時為了提升產能，規劃於高雄橋頭自建工廠。
- (2) 首款 SUV—Model C 的量產版已於 2023 年下半年投入量產並於同年第四季陸續交車，2024 年在台灣市占率達 18.7%。之後續朝向國外市場開拓。
- (3) 首款 Crossover—Model B 的招商車已於 2023 年完成設計及展出，預計於 2025 年第三季在台灣首發量產。之後優先拓展海外右駕市場。
- (4) 首款轎車—Model E 原型車已推出及陸續參展，並依市場及客戶需求調整後推出量產版車型。

(5)首款豪華 MPV—Model D 原型車已於 2024 年第四季推出。

(6)首款中型巴士 Moudel U 原型車已於 2024 年第四季推出。

2.長期業務發展計畫

(1)持續深化 CDMS(Contract Design and Manufacturing Service)商業模式，推動產業整合之科技服務。

(2)持續深耕臺灣、北美以及東南亞等國外市場外，進而將營運模式拓展至全球市場，以提高市場佔有率，避免銷售集中少數市場之風險。

(3)持續爭取國內外品牌客戶之合作，推出多元車款，發揮車型模組化優勢。

(4)持續研發硬體、EEA 及軟體三大平台之專利技術，深化整車設計能力。

(5)持續與供應商共同開發關鍵零組件及模組化。

二、市場及產銷概況

(一)市場分析

1.主要商品(服務)之銷售(提供)地區

單位：新臺幣仟元；%

區域別	112 年度		113 年度	
	金額	比率%	金額	比率%
臺灣	1,035,055	99.14	8,503,766	99.80
亞洲	8,937	0.86	16,845	0.20
合計	1,043,992	100.00	8,520,611	100.00

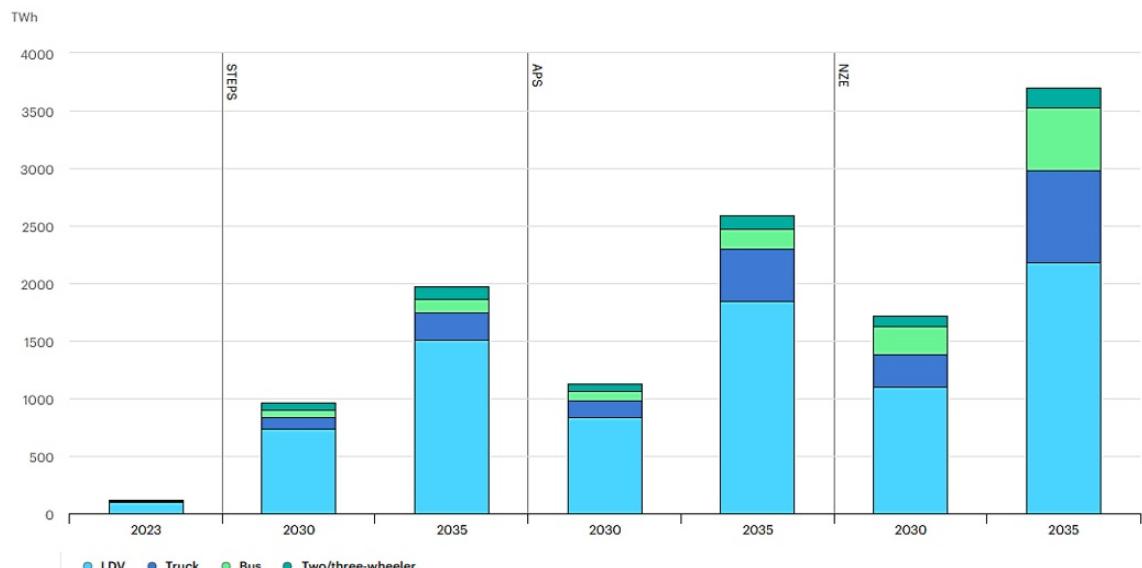
2.市場占有率

本公司主要從事電動車技術研發、整車與零組件製造管理及銷售服務，目前成功開發電動巴士 Model T、Model U、電動乘用車 Model C、Model B、Model E 及 Model D。其中，2022 年下半年度電動巴士 Model T 開始交貨予公車及客運業者，2024 年 Model T 在全台電動甲類客運車市場之占有率約為 12.4%。2024 年乘用車 Model C 在台灣領牌 7,121 台，以單款車占台灣電動車市場 18.7%。後續將持續投入本業及各項專利技術之設計及研發，藉以提供符合客戶需求之產品，強化合作之深度及廣度，預期其營收規模及市場占有率將具有成長空間。

3.市場未來之供需狀況與成長性

隨著電動車銷售量逐年成長，全球對動力電池及電力之需求亦同步增加。根據 IEA 發布之「Global Electric Vehicle Outlook 2024」，西元 2023 年全球電動車消耗約 130TWh 的電力，預估至西元 2030 年之電力需求約達 1000TWh，年複合成長率約達 33.84%。至西元 2035 年，電動車用電量約佔全球用電量的 8.1%，遠高於 2023 年的 0.5%。另 IEA 亦指出(詳前圖【2030 and 2035 Global EV sales by scenario】)，西元 2023 年全球電動車銷售量約為 1500 萬輛，預估西元 2030 年之全球電動車銷售量將成長至約 4,500 萬輛，年複合成長率約為 16.99%；電動車的發展在 2018-2019 年間起初由中國及歐洲引領，至今東南亞、南美洲等開發中國家皆已陸續開始推廣，後續隨著基礎建設逐步健全，預期電動車市場將持續穩定成長。

【Electricity Demand by Mode】



資料來源：IEA (2024)

4. 競爭利基

(1) 厚實研發能量，具備整車正向設計能力

本公司承襲裕隆集團和華創車電技術中心股份有限公司(以下簡稱華創車電)三十餘年之研發經驗，取得華創車電電動車相關之專利技術，並由本公司研發團隊持續致力整車研發設計，透過如磐石般的底盤平台研發經驗，如懸吊系統、傳動系統、煞車系統、轉向系統等，實現電動車硬體平台之基礎，進而結合開發軸距、電池模組、動力模組、關鍵零組件、電子電機系統等，達成電動車整車之設計、開發及試產。本公司擁有國內具豐富整車開發經驗之研發團隊，得以快速實現自設計構想、測試、驗證，乃至原型車落地及試產，顯見本公司龐大且厚實之研發能量，及具備電動車整車之正向設計開發能力。

(2) 車型模組化彈性客製，兼具金流回收綜效

本公司係以「共用開發」為出發點，將車型底盤平台、驅動方式、電池包及零組件模組化，底盤平台係依市場主流車款需求，開發四種不同軸距之底盤平台，包含運動型休旅車 SUV(Sport Utility Vehicle)、多功能休旅車 MPV(Multi-Purpose Vehicle)、一般轎車 Sedan、掀背車 Hatch Back 等；驅動方式則開發前驅、後驅及四驅等三種驅動方式；電池包則以電池數量、大小及擺放配置開發三種電池包，透過模組化，可以便捷、彈性地讓客戶依其需求選擇客製，並且可依不同客戶的不同需求，短時間完成不同且多種車款的開發，使得「共用」底盤平台及其他模組化零部件發揮最大效能，一方面能節省相關成本及開發時間，另一方面透過多品牌客戶選擇共用，可共同分攤原始本公司投入開發成本，有效減緩車廠投入回收金流之壓力。

(3) 強大先進 EEA 架構

過去燃油車強調 Chassis & Power train 之工藝，其零部件節點約有 1,500 個，每個節點均有各自的控制單元及線束，隨著汽車功能增加及複雜化，控制單元及線束也同步增加，相關成本亦遽增，使得整車之連接系統過於龐大，其穩定性及可靠性也隨之降低。本公司擁有自行開發整車之先進電子電氣架構(Electrical/Electronic Architecture，以下簡稱先進 EEA 架構)，先進 EEA 架構可視為整車之大腦及神經網絡，簡化上千個汽車零部件節點的線路，整合各電子部件及連接器之整體解決方案，有效解決過往燃油車的傳統電子電器架構之痛點，同時節約 40% 之線束成本，並降低測試及驗證時間。本公司透過先進 EEA 架構結合底盤控制(Chassis Control)、動力控制(Powertrain Control)、車身控制(Body Control)、車身控制器(Body Control Module, BCM)、車用資訊娛樂系統(In-Vehicle Infotainment system, IVI)、先進駕駛輔助系統(Advanced Driver Assistance Systems, ADAS)等領域，透過 OTA、軟體技術之應用，使車載軟體不斷升級及更新，讓「軟體定義汽車」的概念得以實現。

(4) 結合深厚 ICT 製造管理經驗，深化垂直整合「製造管理」能力

本公司經營團隊具備資通訊(ICT)產業背景及多年汽車電子領域經驗，因電動車整車零部件繁瑣，供應鏈眾多，本公司導入深厚之 ICT 製造管理經驗，應用於電動車之零組件管理，優化管理效率。另過去汽車產業的生態多為整車廠委託 Tier 1 系統廠進行 EV 系統標準化之開發，並由 Tier 1 整合 Tier 2 及 Tier 3 之相關供應鏈。本公司係透過供應鏈管理處負責尋找、評估合適之供應商，並與其共同開發，透過開放車型模組，偕同研發匹配、合適之軟硬體、零組件、電池等，藉以深化合作關係，故未來車廠業者不但能委由本公司進行整車設計，同時亦可由本公司負責垂直整合供應商，打破 Tier 1 系統廠之遊戲規則，扮演 Tier 0.5 的角色，當各車廠之隱形後盾，為其提供整車設計乃至供應商整合之製造管理服務。

(5) 採輕資產經營模式，具備靈活特性

本公司專司電動車之整車設計及研發，以「輕資產」之經營模式靈活與品牌客戶合作，將生產、組裝外包代工廠，減少以往傳統汽車工業之鉅額資本支出，以評估代工廠之品質、成本、效率、配合度等，選擇生產較合適之代工廠，以管控生產品質，同時亦可降低營運風險。另如 Apple、Amazon、Google、小米、騰訊、百度等國際科技巨擘競相跨入電動車市場，惟其並無電動車製造產能，如欲快速跨入電動車布局，則須仰賴外部製造能量，顯見面臨快速競爭下，輕資產經營漸成顯學。部分國家為推動及保護國內電動車企業發展，未來可能將實施貿易壁壘，惟本公司透過輕資產經營，可依品牌客戶需求，在當地尋找合適之代工廠進行生產，實現營運在地化(Build Operate Localize, BOL)之生產方式，突破單一生產基地外銷多國之限制，亦可強化本公司布局區域化製造之競爭力。

5.發展遠景之有利、不利因素與因應對策

(1) 有利因素

A. 各國政策利多引領電動車產業發展

國際為響應淨零趨勢，陸續設定淨零排放目標，同時頒布多項政策，如美國政府西元 2021 年 12 月簽署行政命令，目標西元 2050 年達成淨零排放，更通過 1.2 兆元之基礎建設法案，廣泛建設電動車充電網絡；日本西元 2020 年 10 月發布「綠色成長戰略」設定風電、氫能、電動車等重點領域，推動溫室氣體減排；歐盟提出「碳邊境調整機制」(Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)，要求進口產品繳交 CBAM 憑證，加速各國減碳進程；中國於西元 2021 年宣示加強落實「能耗雙控」(能源消耗總量及強度雙重控制)，限制高耗能企業及其用電量，並推動中國「節能與新能源汽車技術路線圖 2.0」，提出至西元 2025 年，電動車銷量占汽車總銷量 25%，給予電動車充電、停車及公共服務等優惠政策，西元 2035 年新車銷售全數為環保車，50%之純電動車及 50%之油電混合動力車；臺灣亦推動「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略」，設定電動車銷售占比達 30%，西元 2040 年則達 100%。除減碳及能源政策外，各國明確訂出燃油車禁售目標及時間，如挪威宣布西元 2025 年禁售燃油車，歐盟、加拿大、中國為西元 2035 年禁售，日本為西元 2035 年禁售純燃油車(不含 HEV 及 PHEV)，美國部分州政府陸續提出，惟聯邦政府尚未頒布。綜前所述，各國無不積極響應淨零趨勢，且所頒布政策多使電動車產業受惠，引領電動車產業積極發展，有望同步帶動本公司未來發展。

B. 開放平台分享，打破傳統封閉生態鏈

以往傳統車廠生態鏈封閉，由各家車廠與其 Tier 1 系統廠合作開發，掌握及累積其主要電機、底盤、懸吊、主系統、次系統…等龐大測試數據及參數，藉以發展自家燃油車車款以維持競爭力。外部相關供應鏈則極難打入已形成之封閉生態鏈及供應鏈，且其開發將投入及耗費極高時間及成本，然而，外部供應鏈投入開發後，亦不一定能取得相對應之開發成果、回報或終端車廠驗證採用，形成巨大的跨入門檻。本公司係以「開放模式」、「共用開發」為出發點，吸引更多市場參與者基於本公司 EV 共用平台開發相關產品，搭配上游及中游相關供應商使用本公司開發成功之 EV 共用平台，藉由取得 EV 共用平台之各式參數，協助測試及開發各自主要開發項目，節省各車用零組件、軟體及硬體等供應鏈之高昂投入成本及時間，且其開發成功後，本公司則將透過供應商整合及管理，共同合作及開發相關零部件，藉以打破傳統封閉式鴻溝，利於打造圍繞本公司平台組成的生態系，達到雙贏的目的。

C. 高效率執行團隊

本公司自 2020 年 11 月設立後，其高效率執行團隊旋即於 2021 年 10 月之「鴻海科技日(HHTD)」展示三種車款 Model C、Model T 及 Model

E 的原型車。緊接著 Model T 已經在 111 年中實現量產，Model C 亦於 2023 下半年量產，創下公司成立三年內即量產兩部車型的紀錄。接續在 2024 年「鴻海科技日(HHTD)」推出兩款全新原型車：Model D、Model U，以及美規版的 Model C 與量產版的 Model B，後續還會加速推出新產品。

以本公司 EV 共用平台打造之首款車型 Model C，主打 5+2 人座寬敞空間之純電 SUV，並與納智捷合作推出納智捷「n⁷」車款，2024 年在台灣市場領牌 7,121 台，以單一車型佔有 17.8% 市占率；Model E 原型車係與義大利著名設計公司 Pininfarina 合作開發，定位為科技創新商務豪華轎車，同樣與 Pininfarina 合作設計還有 Model B 與 Model D；Model B 定位為智能跑格 Crossover，尺寸更適合都會使用，個性時尚的跑格設計與精緻質感的科技座艙，更吸引年輕族群及女性用戶；Model D 定位為新世代多功能休旅車 LMUV，採用全新模組化平台開發，具備先進技術(包含 800V 電氣架構、氣壓懸吊、後輪轉向、NOA 自動駕駛輔助等)，並提供豪華舒適座艙，可同時滿足商務、家用多重需求。

商用車部分，以智能運輸為定位之 Model T，主打高剛性車體防護設計、最高可搭載 400 kWh 之動力電池模組及 400 公里續航里程等之都會運輸巴士；另針對中小巴市場，提供全新的 Model U 車型，不僅可作為城市接駁中小巴使用，更能夠高度客製化的新形態移動空間，包含商務接待、行動辦公室、戶外休閒等多元場景應用。

本公司於短時間研發成功電動車及電動巴士，並與國內、外品牌車廠合作取得銷售實績，有助本公司進一步拓展及爭取國內外客戶之訂單及合作。

D. 新世代技術演進，產品性能持續優化

新世代技術如第三代寬能隙半導體技術演進，第一代半導體「矽(Si)」因其物理特性已到達極限，無法再提升速度、電量及降低熱損等，而第二代半導體「砷化鎵(GaAs)」、「磷化銦(InP)」具有高頻、耐高電壓、抗輻射等特性，廣泛運用於無線通訊、光通訊、國防、航空及衛星等領域，惟第一代及第二代半導體之低能隙材料使用之溫度、功率及頻率受熱或施加能量後均已無法克服穿越能隙之條件，且當操作的溫度超過 100°C，產品則易故障或退化，無法應用在嚴苛的環境，故第三代寬能隙半導體因此崛起。第三代寬能隙(Wide Band Gap)半導體主要包含碳化矽(SiC)、氮化鎵(GaN)、氧化鎵(Ga₂O₃)等，因其材料特性可以提升更高的電壓、產生更大的功率、能降低能量耗損，且相對矽(Si)元件體積大幅縮小，亦適合在高溫、汽車等嚴苛環境或狹小空間使用，故目前各家車廠積極導入寬能隙半導體之應用，如小功率之空調系統、水泵、輔助系統，或是大功率之主驅逆變器及車載充電器等，綜合前述，隨新世代技術如第三代寬能隙半導體導入，本公司將可與供應商共同開發多項零組件功能及應用，達成設計簡化、小型化、輕量化、降低能耗損失、成本降低等優勢，其產品性能將持續優化。

(2) 不利因素

A. 傳統車廠及科技巨頭後追力道強勁

隨各國減碳政策陸續頒布，且持續祭出電動車產業補貼政策，如 Volkswagen、GM、Toyota、Ford、Hyundai、Mercedes-Benz、BMW... 等多家傳統車廠，無不陸續加入研發及銷售電動車之行列。因傳統車廠目前掌握全球汽車銷售主要占比，且其在銷售通路、供應鏈及維修體系均具相當規模，故其憑藉多年燃油車之研發、製造及銷售經驗，追趕研發電動車力道非常強勁，另科技巨頭如 Apple、Amazon、Google、Microsoft、Sony、騰訊、小米及百度等相繼開啟及投入電動車之布局，如收購新創車廠、參與車用系統共同開發或以共用模組理念開發等，隨科技巨擘等非車廠業者競相跨入電動車市場，現有車廠將面臨諸多競爭者之壓力。

因應對策

本公司承襲多年華創車電豐富研發經驗及堅強研發團隊，並於本公司成立後陸續發布及展出電動車 Model C、Model E、Model B、Model D 及電動巴士 Model T、Model U 產品，其中電動巴士業已產生銷售實績，電動車 Model C 更獲國內品牌車廠採用。本公司以車型模組化之優勢，提供品牌客戶工程設計及整車試驗，其中，執行工程測試時，依據累積之動力性、安全性、耐久性、NVH 性能等數據進行調校及克服，如為後進競爭者須先耗時數年取得及累積相關參數，且對各種性能調校及處理上較不具經驗，將拉長工程設計及試驗期程，又因後進競爭者難以取得其他同業之車輛測試參數及其他數據資料，且軟、硬體及系統之整合亦須耗費時間及成本，使得新車款較難跟上本公司之開發速度；本公司捨棄傳統車廠採單一車款仰賴單一車型底盤平台之設計方式，透過車型模組化方式開發不同車款，節省開發時間及成本，本公司將持續研發相關專利技術及深化核心能力，以拉開與市場競爭者之差距，進而爭取包含傳統車廠及科技巨頭在內所有電動車廠合作機會，由本公司提供設計及製造管理服務，使其成為目標客群之一而非競爭對手。

B. 研發過程曠日廢時

單一車款從設計、開發到驗證須費時 3 至 5 年方可上市，且其投入成本極高，投入後至量產銷售後之回收期較長，且開發期間若因產業、政策、市場或使用者習慣等因素變動，亦有可能導致已投入研發之車款失去原有競爭力，儼然成為每家車廠必將面對之營運風險。

因應對策

本公司係以車型模組化為出發點，以共用底盤平台之思維投入設計及研發，透過將底盤平台、電池包及驅動方式等模組化，使得不同車款的開發能彈性依據客戶需求，進行快捷的「彈性化」的選擇或升級，達到更完善的「客製化」，另透過本公司自行開發之先進 EEA 架構，有效縮短開發及測試車款時間，及減少投入成本，解決傳統車廠舊有開發期間及回收期間較長之痛點。

C. 基礎建設不足，引起車主充電及里程焦慮

充電焦慮係指車主須花費較長時間完成充電；里程焦慮係為完成一次充電，車輛能行駛的里程限制。隨電動車產業蓬勃發展及消費者購買意願提升，全球電動車銷量逐年攀升，初期佈建則仰賴各國政府的基礎設施建設方案及相關補貼，惟各國充電樁之布建仍嚴重不足，車主仍容易產生充電焦慮及里程焦慮，此也將抑制消費者購買電動車之意願。

因應對策

當務之急除各國陸續祭出基礎建設方案及相關補助政策外，各家車廠業者亦著手提高充電功率，以解決充電焦慮問題。提升充電功率方式可分為兩種，提高電壓或提升電流。目前電動車廠主要採用 400V 電壓平台，當其行駛約 500 公里時，平均充電須耗時 1 小時以上，相較燃油車加油時間，不具便利性。近年各家車廠積極開發 800V 電壓平台，透過提升充電功率至 300kW 以上，同時可以減少熱損，以達到大功率快充的目的，亦可減少線束及電池成本、提高系統效率及續航里程，減緩車主充電焦慮的問題。本公司係透過工程設計，持續優化如降低風阻、輪胎阻力及動力設計等，另透過車電廢熱回收、煞車能量回收等技術，達到減少電能損耗之目的，藉以緩解里程焦慮。

D. 電池材料稀缺

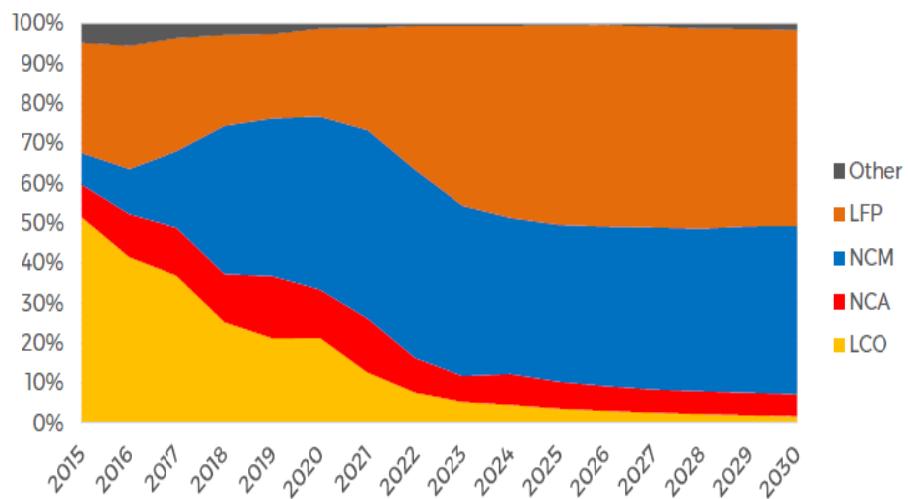
鋰電池之應用領域廣泛，包含電動車、消費性電子產品(如筆記型電腦、手機、行動電源等)及儲能等，其中以動力電池為占比最大者，因各車廠爭相投入開發自家電動車，使得電動車產業成長力道強勁。根據 Digitimes Research 之預估，西元 2024 年起動力電池之需求占整體鋰電池比例將達 80%，且西元 2025 年動力電池裝機量將達 1,689GWh，較西元 2021 年度成長 569%。其中，電池材料主要分為三元、磷酸鋰鐵、鈷酸鋰、鎳酸鋰等類型，目前市場主流技術集中於三元電池及磷酸鋰鐵電池(LFP)。三元電池主要為鎳鈷鋁(NCA)及鎳鈷錳(NCM)三種化學元素組成，優點為能量密度高，故其使用里程數較長，缺點則為安全性及穩定度較低，且其主要原料—鈷屬戰略性及稀缺性金屬，對於電動車動力電池爆發性需求而言，鈷金屬之供給量及價格，將影響動力電池成本及裝機量，亦將連帶影響電動車之產量及銷量。

因應對策

本公司目前所研發之車款 Model C、Model B、Model D 及 Model T、Model U 主要採用磷酸鋰鐵電池(LFP)，其主要優點為安全性較高、循環壽命較長、成本低及蘊藏量高等，缺點則為能量密度較低、低溫環境性能表現較差。隨國際車廠如 Tesla、Mercedes-Benz、Volkswagen 等均開始採用磷酸鋰鐵電池，顯見採磷酸鋰鐵電池作為動力電池材料已成為主流之一。根據 Benchmark Source 之統計，磷酸鋰鐵(LFP)電池市占自西元 2023 年起超越鎳鈷錳(NCM)，預測自西元 2025 年起磷酸鋰鐵電池市占率將超過五成，持續至西元 2030 年皆為市場主流。現今磷酸鋰鐵電

池係透過 CTP(Cell to Pack)及 CTC(Cell to Chassis)等集成封裝技術，前者將電池芯集成至電池包內，後者將電池芯集成至電動車之底盤，達成更高之集成度，藉以提升能量密度及降低成本之目標；抑或是以奈米化製程開發磷酸鋰鐵電池，或開發磷酸鋰錳鐵電池(LMFP)等方式。綜合前述，本公司透過與電池模組供應商持續合作開發及提升，藉以避免少數金屬原料蘊藏量低、價格較高且不足供應龐大之動力電池需求之風險。

【正極電池材料市占率預測】



SOURCE: BENCHMARK CATHODE FORECAST



資料來源：Benchmark Source (2024)

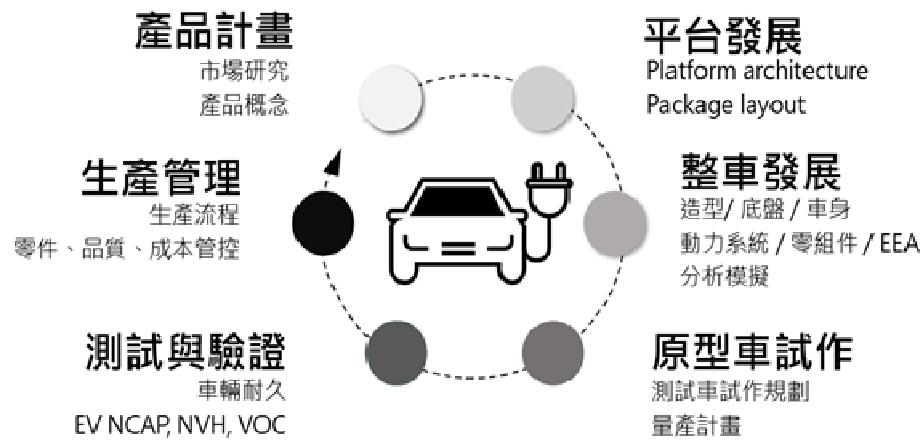
(二)主要產品之重要用途及產製過程

1. 主要產品之重要用途

主要商品名稱	用途
電動車開放平台	作為開放平台，可提供客戶模組化設計，依客戶喜好打造不同車款。
Model B 原型車&招商車&量產車	
Model C 原型車&招商車&量產車	1. 原型車為公司依據產品規畫所打造，藉以收取市場及客戶訊息反饋，進而提供客戶做為參考設計，發展為滿足客戶需求之整車產品。
Model D 原型車	2. 招商車為以原型車為基礎，參考市場趨勢與潛在客戶反饋意見，由本公司設計開發打造之整車產品。
Model E 原型車	3. 量產車為依客戶客製化與差異化需求，於招商車之基礎由本公司設計開發為滿足客戶需求推出市場之整車產品。
Model U 原型車	
Model T 原型車&量產車	

2. 主要產品之產製過程

本公司產品皆以整車開發流程進行，從產品概念及專案擬定、平台的發展與配置調整、依產品設定展開整車發展包含造型與各項工程模擬分析等，直到試作產出原型車。待確認客戶對於式樣需求、仕向地(銷售市場)規範等，會展開進行相關的設計調整、測試與驗證使產品更成熟邁向量產版/量產車。此外，本公司亦會配合客戶所在地區與國家，選擇最適之製造方案與製造商，並由本公司執行相關的零件、品質等生產管理。



(三) 主要原料之供應狀況

本公司產品之主要原物料為車用電池模組，主要向國際知名供應商採購，本公司與供應商配合良好，採購價格也會定期依照實際全球原物料供貨及成本進行修正。另外，本公司嚴密管控供貨品質，確保原料之良率無虞。

主要原料	主要供應商	供應情況
車用電池模組	B1 公司	良好

(四) 最近二年度任一年度中曾占進(銷)貨總額百分之十以上之客戶名稱及其進(銷)貨金額與比例，並說明其增減變動原因

1. 最近二年度主要供應商資料

單位：新臺幣仟元

項次	112 年度				113 年度			
	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度進貨淨額比率 (%)	與發行人之關係
1	B1 公司	581,947	46.40	無	B1 公司	1,995,363	45.74	無
2	其他	672,296	53.60	-	B8 公司	760,603	17.43	無
3					其他	1,606,977	36.83	-
	進貨淨額	1,254,243	100.00		進貨淨額	4,362,943	100.00	

增減變動原因

進貨金額與比例變動主要係客戶產品需求變動所致。

2. 最近二年度主要銷貨客戶資料

單位：新臺幣仟元

項次	112 年度				113 年度			
	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率 (%)	與發行人之關係	名稱	金額	占全年度銷貨淨額比率 (%)	與發行人之關係
1	A3 公司	264,284	25.31	無	納智捷	8,213,882	96.40	關係人(註)
2	A4 公司	180,096	17.25	無	其他	306,729	3.60	—
3	納智捷	171,410	16.42	關係人(註)				
4	A5 公司	122,979	11.78	無				
5	其他	305,223	29.24	—				
	銷貨淨額	1,043,992	100.00		銷貨淨額	8,520,611	100.00	

註：納智捷為裕隆汽車製造(股)公司之子公司。

增減變動原因

銷貨金額與比例變動主要係乘用車交車輛增加所致。

三、最近二年度及截至年報刊印日止從業員工資料

單位：人；歲；年

年 度	112 年底	113 年底	當年度截至 114 年 3 月 31 日
員 工 人 數	經理人	6	4
	研發人員	595	673
	一般員工	203	271
	合計	804	948
平均年歲	41.1	40.3	40.3
平均服務年資(註1)	2.1	2.5	2.5
平均服務年資(註2)	7.4	6.8	6.8
學歷分布 比率%	博士	0.87	0.84
	碩士	54.23	53.80
	大專	43.16	43.78
	高中	1.74	1.58
	高中以下	-	-

註1：本公司於109年11月6日設立，係本公司之平均服務年資。

註2：係包含本公司及華創車電之平均服務年資。

四、環保支出資訊

最近年度及截至年報刊印日止，因污染環境所遭受之損失：無此情形。

五、勞資關係

(一)列示公司各項員工福利措施、進修、訓練、退休制度與其實施狀況，以及勞資間之協議

與各項員工權益維護措施情形

1. 員工福利措施

- (1)依法享有特休假、提撥退休金，成立職工福利委員會，統籌福利活動，保障勞工權益。
- (2)全體員工除依法參加勞工保險、全民健康保險外，另提供員工團體保險、旅平險，由公司負擔保費。
- (3)定期辦理員工健康檢查，為員工的健康把關。
- (4)春節、勞動節、端午節、中秋節均有禮金或禮品。
- (5)婚喪生育等均有補助。

2. 員工進修及訓練

為提升員工專業技術能力、加強工作效率及對產品品質之重視，同時進行內部和外部訓練，以強化各機能別員工之專業能力，本公司各項訓練列舉如下：

- (1)新進人員訓練：到職當日提供有關公司之企業文化、組織沿革、工作規則、員工福利、注意事項、環境介紹等說明課程，使新進人員對公司有基本的認識。
- (2)在職人員訓練：培養同仁在工作方面的專業技能、知識及管理的能力。

3. 退休制度與實施狀況

本公司為安定員工退休後之生活，藉以提高在職期間之服務精神，依勞工退休金條例之規定，以勞工每月工資百分之六之提撥率，提撥退休金至勞工個人退休金專戶。

本公司訂有確定福利之退休辦法，適用於民國 109 年 11 月 06 日轉入之員工符合退休條件者。另本公司於每年年度終了前，估算前項勞工退休準備金專戶餘額，若該餘額不足給付次一年度內預估符合退休條件之勞工依前述計算之退休金數額，本公司將於次年度三月底前一次提撥其差額。

4. 勞資間協議與各項員工權益維護措施情形

本公司重視員工權益，每季召開一次勞資會議，勞資關係和諧，員工可透過開放溝通之方式等管道進行意見交流，維持勞資雙方良好互動關係，因此，迄今並無重大之勞資糾紛情事產生。

(二) 工作環境與員工人身安全的保護措施

本公司依法令設有職業安全衛生管理人員、防火管理人員，以確保員工作場所之安全與衛生，該主要執行措施如下：

1. 環境安全方面

- (1) 辦理建築物公共安全檢查檢修申報。
- (2) 設置門禁刷卡並配合保全管理，如有異報警報，保全人員會及時與緊急聯絡人聯絡，以排除異常，確保公司人員及財產安全。

- (3) 每月進行日常火源、防火避難設施及消防安全設備檢查。
- (4) 每年施行二次自衛消防編組訓練及一次消防安全設備檢修申報，以降低員工及財產之災害風險。
- (5) 每季針對飲水機水質檢測。
- (6) 針對作業環境設置 AED(自動體外心臟電擊去顫器)，以防止事故發生。
- (7) 本公司各項機電及消防設備，至少一年一次保養或維修。

2. 員工安全方面

- (1) 每年施行一次員工在職健康檢查。
- (2) 定期安排專科醫師辦理臨場健康服務，聘用專任護理師持續關懷員工身心健康。
- (3) 辦理員工職業安全衛生教育訓練。
- (4) 依規定設置急救人員，並定期安排講習與訓練。
- (5) 為有效降低員工遭受危害暴露及罹患職業病的風險，公司因應職安法之職場健康議題，以就人因工程及不法侵害、過勞與母性保護等四項訂定相關計畫，並針對同仁進行問卷調查作為後續健康風險評估及改善措施。
- (6) 依據性別平等法，設置性騷擾申訴與調查管道，並要求全體員工遵守其法令。
- (7) 職安人員不定期巡檢作業場所現場危害。
- (8) 針對員工使用之公務車，安排定期保養，以防止意外發生。
- (9) 為員工投保團體保險、勞保、健保、職災保險等。
- (10) 對於法令型教育訓練證照追蹤回訓情形，以期符合最新規定。
- (11) 意外事故通報處理作業公司制訂事故處理作業規範做為執行依據。當同仁發生意外事故時，公司的職安人員或職護將進行健康關懷與協助。廠內意外事故，職安人員與單位主管啟動事故調查，提出改善對策，避免意外事故再發。

(三)說明最近年度及截至年報刊印日止，因勞資糾紛所遭受之損失：無。

六、資通安全管理

本公司高度重視資通安全，致力於建立完善的管理體系，以有效應對日益嚴峻的資安挑戰。以下將詳細說明本公司在資通安全風險管理架構、政策、具體管理方案以及資源投入等方面的具體措施：

(一)資通安全風險管理架構與政策

1. 資通安全風險管理架構：

為強化資通安全管理，本公司已於民國 112 年 12 月設置資訊安全長，由資訊部門負責整體資通安全之規劃、監控與執行。目前配置資訊安全主管 1 名及資訊安全人員 2 名，專責推動各項資通安全相關業務。

2. 資通安全政策

(1) 內部規範制定：

本公司依據「上市上櫃公司資通安全管控制指引」，制定內部 ISO 規範，包含資通安全作業程序、資訊業務委外安全管理辦法及資料修正作業程序，並將其納入內部控制制度之電腦化資訊系統處理循環(CE)中，以確保規範之有效執行。

(2) 年度教育訓練：

本公司制定年度資通安全教育訓練計畫，並確實依計畫執行，以提升全體員工的資安意識。

(二) 資通安全管理方案

1. 資通系統盤點與風險評估：

本公司定期執行資通系統盤點，建立核心系統資訊資產清冊，並進行資安現況調查及風險評估，全面分析可能遭遇的資安風險及其潛在影響，以利後續管理措施之擬定。

2. 網路安全風險管理具體方案：

- (1) 定期報告與風險評估：本公司每月向管理高層報告資訊安全實施情形，並持續進行相關資安風險評估，以識別及緩解潛在的安全威脅。
- (2) 強化員工資安意識：本公司舉辦員工資通安全教育訓練，共計 877 人參與，測驗通過率達 99%，有效提升了員工的安全意識和技能，確保全員參與安全防護。
- (3) 導入先進安全技術：本公司積極引入先進的安全技術和工具，包括入侵檢測系統、防火牆 HA 和數據加密技術、DDoS 防護、端點偵測及回應(EDR)、第二備援線路等，顯著提升整體防護能力。
- (4) 供應商資安管理：本公司針對資訊服務合作廠商進行資安意識推廣，並宣達本公司資訊業務委外安全規範，以確保供應鏈的資安。
- (5) 定期弱點掃描：本公司定期執行資通系統安全性主機弱點掃描，及時發現並修補潛在漏洞。

(三) 投入資通安全管理之資源

1. 聯盟合作：

- (1) 本公司加入 TWCERT/CC 台灣資安聯盟，藉此加強資安知識提升，並快速掌握最新的資安威脅情報。
- (2) 參加中華民國資訊軟體協會、資安長聯誼會，透過交流獲取與分享相關網路安全資訊。

2. 內部強化：

- (1) 本公司每月定期參與集團資訊安全月會，持續強化內部資安防護能力。
- (2) 本公司定期進行資訊設備汰舊換新與系統更新維護，確保資訊系統的穩定與安全。透過上述措施，本公司將持續精進資通安全管理，以確保資訊資產的安全與營運的穩定。

(四)列明最近年度及截至年報刊印日止，因重大資通安全事件所遭受之損失、可能影響及因應措施，如無法合理估計者，應說明其無法合理估計之事實：無。

七、重要契約

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
技術合作契約	B5 公司	112/05/15~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
技術合作契約	B21 公司	113/05/24~驗收完成	設計開發協議書	—
技術合作契約	B20 公司	113/04/11~驗收完成	設計開發協議書	—
技術合作契約	B22 公司	113/03/01~114/04/08	設計開發協議書	—
技術合作契約	B23 公司	113/03/06~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
技術合作契約	B24 公司	113/02/17~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
技術合作契約	B15 公司	113/04/03~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
技術合作契約	B15 公司	113/01/31~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
技術合作契約	B25 公司	113/04/03~驗收完成	設計開發協議書	—
技術合作契約	B26 公司	113/04/29~零件量產後 6 個月	設計開發協議書	—
採購契約	B1 公司	112/04/21(註 1)	量產模具合約	—
採購契約	B24 公司	113/03/21(註 1)	車輛零組件及模具買賣 基本契約	—
採購契約	B1 公司	113/04/21(註 1)	量產模具合約	—
採購契約	B20 公司	113/04/23(註 1)	軟體採購及授權合約	—
採購契約	B1 公司	113/05/28(註 1)	車輛零組件及模具買賣 基本契約	—
採購契約	B28 公司	113/08/20(註 1)	設備合約	—
採購契約	B27 公司	113/07/29~123/07/29	設備合約	—
採購契約	B27 公司	113/09/30(註 1)	設備合約	—
採購契約	B13 公司	113/11/18(註 1)	車輛零組件及模具買賣 基本契約	—
採購契約	B1 公司	113/12/06(註 1)	原材料之模具買賣	—
租賃合約	鴻海精密工業(股)公司	112/07/01~114/06/30	辦公室租賃	—
租賃合約	B29 公司	113/03/25~133/02/29	土地租賃	—
租賃合約	B29 公司	113/05/01~133/02/29	土地租賃	—
租賃合約	裕隆汽車製造(股)公司	113/08/07~133/08/06	實驗室租賃	—
借款合約	兆豐國際商業銀行(股)公司	113/09/26~114/09/25	購料借款	—
借款合約	永豐商業銀行(股)公司	113/08/31~114/08/31	購料借款	—
借款合約	凱基商業銀行(股)公司	112/12/13~113/12/12	購料借款	—
借款合約	玉山銀行商業銀行(股)公司	113/05/07~114/05/07	購料借款	(註2)
借款合約	中國信託商業銀行(股)公司	112/04/(註 3)~114/01/31	短期借款	—
借款合約	遠東國際商業銀行(股)公司	113/02/22~114/02/22	購料借款	—

註 1：既有任何個別契約有效期間屆滿後 3 年，未再行簽訂個別契約或採購訂單時終止。

註 2：每年 3 月 31 日、5 月 15 日、8 月 15 日、11 月 15 日起檢視鴻海精密工業(股)公司合併財務報表，本公司需為鴻海精密工業(股)公司合併報表子公司，若不符合，額度自檢視日起停止動用，已動用額度屆期收回，俟下期檢核條件相符時，額度恢復動用；每年 4 月 30 日前檢視本公司前一年度經會計師查核簽證之財務報告，負債淨值比率需小於 200%，若不符合，額度自檢視日起停止動用，已動用額度屆期收回。

註 3：依額度通知書所載期間列示。

伍、財務狀況及財務績效之檢討分析與風險事項

一、財務狀況比較分析

單位：新臺幣仟元

項目	年度 (合併)	112 年度	113 年度	差異	
			(合併)	金額	百分比(%)
流動資產	11,130,605	7,812,567	(3,318,038)	(29.81)	
不動產、廠房及設備	1,167,477	3,891,731	2,724,254	233.35	
無形資產	7,213,662	6,721,446	(492,216)	(6.82)	
其他資產	1,732,950	2,238,216	505,266	29.16	
資產總額	21,244,694	20,663,960	(580,734)	(2.73)	
流動負債	1,458,676	2,562,421	1,103,745	75.67	
非流動負債	615,817	1,055,562	439,745	71.41	
負債總額	2,074,493	3,617,983	1,543,490	74.40	
股本	17,413,140	17,413,140	—	—	
資本公積	6,053,782	6,066,557	12,775	0.21	
保留盈餘(待彌補虧損)	(4,295,580)	(6,434,477)	(2,138,897)	49.79	
其他權益	(1,141)	757	1,898	(166.35)	
非控制權益	—	—	—	—	
權益總額	19,170,201	17,045,977	(2,124,224)	(11.08)	

1.增減比例變動分析(前後期變動達百分之二十以上，且變動金額達新臺幣一仟萬元者)

- (1) 流動資產：係因民國113年度持續投入與營運相關之人事、研發及添購設備等各項費用，使現金及約當現金與按攤銷後成本衡量之金融資產一流動減少。
- (2) 不動產、廠房及設備：係民國113年度因營運所需增添設備所致。
- (3) 其他資產：係因民國113年度因虧損增加課稅損失，依國際會計準則第12號認列遞延所得稅資產增加所致，及因營運所需預付設備款及使用權資產增加。
- (4) 流動負債：係因應生產備料及研發投入提升所致，使應付帳款及其他應付款項增加。
- (5) 非流動負債：主係因民國113年度研發費用資本化產生暫時性差異，認列遞延所得稅負債增加；因營運所需增加租賃負債，及因對客戶之合約負債增加所致。
- (6) 待彌補虧損：係因民國113年度稅後損失增加所致。

2.影響重大者之未來因應計畫：上述變動對本公司並無重大不利影響，且本公司整體表現尚無重大異常，應無需擬定因應計畫。

二、財務績效比較分析

單位：新臺幣仟元

項目	年度 (合併)	112 年度 (合併)	113 年度 (合併)	差 異	
				金額	百分比(%)
營業收入		1,043,992	8,520,611	7,476,619	716.16
營業成本		886,894	6,910,735	6,023,841	679.21
營業毛利		157,098	1,609,876	1,452,778	924.76
營業費用		2,537,657	4,285,444	1,747,787	68.87
營業損失		(2,380,559)	(2,675,568)	(295,009)	12.39
營業外收入及支出		187,885	201,888	14,003	7.45
稅前淨利(損)		(2,192,674)	(2,473,680)	(281,006)	12.82
所得稅利益		265,473	336,351	70,878	26.70
本期淨利(損)		(1,927,201)	(2,137,329)	(210,128)	10.90
本期其他綜合(損益)(稅後淨額)		(1,292)	330	1,622	(125.54)
本期綜合(損)益總額		(1,928,493)	(2,136,999)	(208,506)	10.81

1.增減比例變動分析(前後期變動達百分之二十以上，且變動金額達新臺幣一仟萬元者)

- (1) 营業收入、营業成本、营業毛利：主係民國113年度乗用車Model C量產販售，致營業收入、营業成本及营業毛利較民國112年度增加。
- (2) 营業費用：主係民國113年度隨營運逐步成長，本公司持續招募優秀人才，使得人事成本增加，及隨著各項車型專案開展，相關研究開發費用陸續發生，使营業費用較112年度增加所致。
- (3) 所得稅利益：主係民國113年度營業收入雖較112年度成長，惟因尚處業務拓展階段，收入尚不足支應研發等營運支出，致稅前淨損失仍較民國112年增加，故所得稅利益隨之增加。

2.預期銷售數量與其依據：因本公司未編製與公告財務預測，故不適用預期銷售數量及依據。

3.對公司未來財務業務之可能影響及因應計畫：本公司財務尚屬健全，主要透過長期資金來源或籌資管道以支應相關支出，且上述變動對本公司並無重大不利影響，本公司整體表現尚無重大異常，尚無需擬定因應計畫。

三、現金流量分析

(一)最近二年度流動分析

單位：新臺幣仟元

會計項目	年度 (合併)	112 年度	113 年度	增(減)變動	
			(合併)	金額	百分比(%)
營業活動現金流(出)	(669,548)	(565,778)	103,770	15.50	
投資活動現金流入(出)	(4,827,835)	(1,734,090)	3,093,745	64.08	
籌資活動現金流入(出)	7,497,651	(74,769)	(7,572,420)	(101.00)	

最近年度現金流量變動之主要原因如下：

(1)投資活動：主係民國113年度增添營運所需之不動產設備及車型技術成本之無形資產造成現金流出增加以及3個月以上定存到期導致現金流入增加。

(2)籌資活動：主係民國112年度辦理上市前增資，本年度未有此情事，故民國113年度相較112年籌資活動現金流入減少。

(二)最近年度流動性不足之改善計畫

本公司若現金不足時，主要係以銀行融資額度及資本市場籌資等方式因應。

(三)未來一年現金流動性分析

單位：新臺幣仟元

期初現金 餘額 ①	預計全年來 自營業活動 淨現金流量 ②	預計全年來 自投資活動 淨現金流量 ③	預計全年 來自籌資 活動淨現 金流量④	期末 現金數額 ①+②+③+ ④	預計現金不足額之補 救措施	
					融資計劃	投資計劃
4,180,593	(3,596,900)	(4,119,390)	4,630,140	1,094,443	4,630,140	—

民國114年度現金流量變動情形分析：

(1)營業活動：係電動小客車、電動巴士銷售與購料，及持續投入營運相關之人事成本及研發費用等，預計產生淨現金流入。

(2)投資活動：係因添購車型開發模具、實驗室設備及建置電動巴士工廠等支出，預計產生淨現金流出。

(3)籌資活動：預計營業活動及投資活動淨現金流出情形，將透過銀行額度動撥及海外籌資予以支應。

四、最近年度重大資本支出對財務業務之影響

本公司民國 113 年度重大資本支出主係取得固定資產及無形資產約 3,694,487 仟元，係因營運發展需求，電動巴士廠房、產線建置及電動車之相關費用資本化所致，前述費用投入，有助本公司電動車及電動巴士車款研發設計及量產銷售，故對本公司財務與業務應有正面影響。

五、最近年度轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫

(一)最近年度轉投資政策

本公司於民國 112 年 4 月 20 日注資鴻華先進科技(杭州)有限公司 100%股權，子公司主要營業項目為就近進行採購及品質管理。另於民國 113 年 4 月 15 日注資鴻華先進科技(美國)股份有限公司 100%股權，子公司主要營業項目為經營設計與銷售電動車及相關零件之業務。

(二)轉投資獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫

最近年度轉投資政策以長期策略的角度，審慎評估投資計畫，以因應未來市場需求與強化競爭力佈局。鴻華先進科技(杭州)有限公司作為公司策略採購據點，已透過合理內部定價收取勞務收入，最近年度已達損益兩平。鴻華先進科技(美國)股份有限公司，係因各項業務尚未開展，尚未有重大支出。

六、風險事項評估

(一)利率、匯率變動、通貨膨脹情形對公司損益之影響及未來因應措施

1. 利率變動影響及未來因應措施

本公司現階段之銀行授信額度為銀行短期購料借款、進出口授信、短期週轉放款等，為避免利率波動對本公司資金成本之影響，因應策略為隨時與銀行密切聯繫保持良好關係，以取得較優惠利率，未來將持續掌握利率變動之趨勢，維持一定之收益水準，減少利率變動的影響。

2. 匯率變動影響及未來因應措施

本公司匯率波動產生兌換損益之影響主係外購支付人民幣、美元所產生；本公司參酌匯率市場相關資訊及未來走勢，若新臺幣為升值趨勢時，預先採購外幣，作為調節外幣帳戶之依據，以積極應變匯率波動所產生之影響，另與各銀行外匯部門保持密切聯繫，隨時注意外匯市場變化，以供相關主管人員對於匯兌波動進行適時調節，同時作為採購人員之議價依據，以降低匯率變動產生之風險。

3. 通貨膨脹影響及未來因應措施

本公司隨時注意原物料市場價格報價，與供應商及客戶保持良好互動關係，並控制成本結構，以因應市場環境變化，降低通貨膨脹對公司營運獲利之影響。

(二)從事高風險、高槓桿投資、資金貸與他人、背書保證及衍生性商品交易之政策、獲利或虧損之主要原因及未來因應措施

本公司最近年度及截至年報刊印日止並無從事高風險、高槓桿投資及衍生性商品交易、背書保證與資金貸與他人之情事。本公司已訂有「取得或處分資產處理程序」、「背書保證作業程序」、「資金貸與他人作業程序」及「從事衍生性商品交易處理程序」，並經股東會決議通過在案，未來之交易及處理將依各規定及辦法執行。

(三)未來研發計畫及預計投入之研發費用

1. 未來研發計畫

項目	未來發展方向
垂直整合	<p>本公司具有傳統車廠及 ICT 產業的基礎與優勢，在新世代 EV 開放平台的開發架構下，針對關鍵零組件推動軟硬體方面的垂直整合。</p> <p>(1)硬體方面：</p> <p>以先進 EEA 架構為例，執行各元件控制，達成節電、降低成本，以軟硬體分離，實現軟體定義汽車，並於 Model C 量產車導入；同步發展 ADAS 與 IVI 的先進架構，掌握關鍵技術，運用於自駕化與共享化。</p> <p>(2)軟體方面：</p> <p>Motion Control Platform：將控制車輛動態單元如煞車、動力與轉向等應用層集成，除了可以帶來更多客戶駕駛體驗之外，也透過抽象化架構，垂直整合關鍵技術並縮短開發資源。</p> <p>Thermal Control Module：發展熱管理系統為電動車節能技術重要的一環，應用熱泵技術，針對電池與電機的熱源進行廢熱回收，來提高能源使用率，並結合 Active grille 系統，依據不同駕駛工況，主動優化空力動力係數，達到行駛增程與電節能之目的。</p>
平台應用	整車 EV 開放平台與先進 EEA 架構平台，皆以模組化、共用化、彈性化、客製化平台發展，持續運用於產品設計，可實現軟硬分離，軟體定義汽車的應用發展。
客製化發展	掌握造型發展趨勢、強化用戶體驗發展、以委託設計製造的服務對應全球客戶優化，並藉由垂直整合與模組化、共用化，縮短開發時間。
關鍵零組件發展	除掌握先進 EEA 架構的自主核心發展外，在電池、電機與其他關鍵零組件方面與合作夥伴同步發展，配合 EV 開放平台的模組化、共用化架構，達成電動車整車設計、開發，快速實現自主設計構想、測試、驗證等發展。

2. 預計投入之研發費用

本公司預計民國 114 年度投入之研發費用約為 79.7 億元，將依新產品及新技術開發進度逐步編製，並視營運狀況維持一定幅度成長，以確保本公司之競爭優勢。

(四)國內外重要政策及法律變動對公司財務業務之影響及因應措施

本公司之營運係依循國內外相關法令及規範執行，並隨時注意國內外重要政策發展趨勢及法規變動情形，提供經營階層決策參考，以及時因應市場環境變化並採取適當的因應對策。最近年度及截至年報刊印日止，本公司並未有受國內外重要政策及法律變動而影響公司財務業務之情形。

(五)科技改變(包括資通安全風險)及產業變化對公司財務業務之影響及因應措施

本公司隨時關注所處產業的市場趨勢及相關技術發展，以能夠迅速掌握產業動態，並不斷提升研發能力，評估其對公司營運所帶來之影響，本公司將持續研發新技術及產品。另本公司已訂定資通安全政策，定期進行資訊安全風險評估及資訊安全循環

稽核作業，確保資訊及管理系統有效並符合法令規範。最近年度及截至年報刊印日止，尚無發生科技改變、資通安全及產業變化而對本公司財務業務有重大影響之情形。

(六)企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施

本公司專注於本業經營與發展，秉持一貫的誠信及專業經營原則，持續強化公司內部管理及提升品質管理能力，公司自設立迄今並無任何影響企業形象之情事，另本公司將遵守並落實各項公司治理要求，截至年報刊印日止並未發生足以影響公司企業形象之情事。

(七)進行併購之預期效益、可能風險及因應措施

本公司最近年度及年報刊印日止，並無併購之情事。

(八)擴充廠房之預期效益、可能風險及因應措施

本公司為提供客戶更即時及貼切的服務，將適時擴充廠房，以滿足客戶訂單需求，風險尚屬有限。

(九)進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施

1. 進貨集中

本公司主要從事電動車技術研發、整車與零組件製造管理及銷售服務，完成產品設計後，向供應商採購電動車用原物料，再委由代工廠進行組裝。由於電動車之設計及製程相當複雜，關鍵物料首要考量供應商之製程技術、產品良率、成本價格、產能供應、交期配合度及承作實績等因素，其中，電池模組約佔電動車整車成本的 30%~40%，是電動車中最昂貴且最關鍵的物料。本公司考量上述因素，向具有技術領先優勢之全球主要電池模組供應商集中採購電池模組，並與其維持良好合作關係，以確保公司之產品在品質、效能及價格上持續保有競爭優勢，應屬合理，未來本公司將持續與其他電池模組供應商洽談合作機會，以期降低進貨集中可能產生之風險。

2. 銷貨集中

本公司屬新創營運模式尚在業務拓展初期，且汽車產業整車開發至銷售較一般消費型產品時程較長，故營運初期業務可能集中單一或少數客戶，致民國 113 年度有單一客戶銷售占比達 25% 以上之銷貨集中情形。本公司將持續研發新技術及產品，以滿足多元客戶需求，並逐步拓展其他客戶市場及區域，可望藉由後續新產品開始量產銷售後，在市場分散及滿足不同客戶需求下，進而降低銷貨集中之風險。

(十)董事或持股超過百分之十之大股東，股權之大量移轉或更換對公司之影響、風險及因應措施

本公司最近年度及截至年報刊印日止，並無董事或持股超過百分之十股東股權有大量移轉或更換情形。

(十一)經營權之改變對公司之影響、風險及因應措施

本公司最近年度及截至年報刊印日止，並無經營權改變之情事。

(十二)訴訟或非訟事件

1. 本公司重大訴訟、非訟或行政爭訟事件：無。
2. 董事、總經理、實質負責人、持股比例超過百分之十以上之大股東及從屬公司之重大訴訟、非訟或行政爭訟事件：無。

(十三)其他重要風險及因應措施

截至年報刊印日止本公司無其他重要風險事項。

七、其他重要事項：無。

陸、特別記載事項

一、關係企業相關資料

請參考公開資訊觀測站之相關路徑-公開資訊觀測站->單一公司->電子文件下載->關係企業三書表專區

https://mopsov.twse.com.tw/mops/web/t57sb01_q10

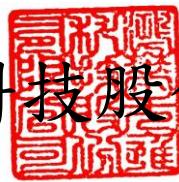
二、最近年度及截至年報刊印日止，私募有價證券辦理情形：無。

三、其他必要補充說明事項：無。

柒、對股東權益或證券價格有重大影響之事項

一、最近年度及截至年報刊印日止，如發生本法第三十六條第三項第二款所定對股東權益或證券價格有重大影響之事項：無。

鴻華先進科技股份有限公司



董事長

劉揚偉





FOXTRON
鴻 華 先 進 科 技