

香港聯合交易所有限公司與證券及期貨事務監察委員會對本申請版本的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何意見，並明確表示概不就因本申請版本全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

iMotion Automotive Technology (Suzhou) Co., Ltd.

知行汽車科技(蘇州)股份有限公司

(「本公司」)

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

的申請版本

警告

本申請版本乃根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)及證券及期貨事務監察委員會(「證監會」)的要求而刊發，僅用作提供資訊予香港公眾人士。

本申請版本為草擬本，其所載資訊並不完整，亦可能會作出重大變動。閣下閱覽本文件，即代表閣下知悉、接納並向本公司、本公司的保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員表示同意：

- (a) 本文件僅為向香港公眾人士提供有關本公司的資料，概無任何其他目的；投資者不應根據本文件中的資料作出任何投資決定；
- (b) 在聯交所網站登載本文件或其補充、修訂或更換附頁，並不引起本公司、本公司的任何保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法權區必須進行發售活動的責任。本公司最終會否進行發售仍屬未知之數；
- (c) 本文件或其補充、修訂或更換附頁的內容可能會亦可能不會在最後正式的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 申請版本並非最終的上市文件，本公司可能不時根據《聯交所證券上市規則》作出更新或修訂；
- (e) 本文件並不構成向任何司法權區的公眾提出出售任何證券的招股章程、發售通函、通知、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為誘使認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或本公司的任何聯屬公司、顧問或包銷商概無於任何司法權區透過刊發本文件而發售任何證券或徵求購買任何證券的要約；
- (h) 本文件所述的證券非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不獲接納；
- (i) 本公司並無亦不會將本文件所指的證券按1933年美國證券法(經修訂)或美國任何州立證券法例註冊；
- (j) 由於本文件的派發或本文件所載任何資訊的發佈可能受到法律限制，閣下同意了解並遵守任何該等適用於閣下的限制；及
- (k) 本文件所涉及的上市申請並未獲批准，聯交所及證監會或會接納、發回或拒絕有關的公開發售及／或上市申請。

於本公司招股章程根據香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》送呈香港公司註冊處處長註冊前，不會向香港公眾人士提出要約或邀請。倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，準投資者務請僅依據與香港公司註冊處處長註冊的本公司招股章程作出投資決定，招股章程的文本將於發售期內向公眾查閱。

重要提示

重要提示：倘閣下對本文件任何內容有疑問，應徵詢獨立專業意見。



iMotion Automotive Technology (Suzhou) Co., Ltd. 知行汽車科技(蘇州)股份有限公司

(於中華人民共和國註冊成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]的[編纂]數目：[編纂]股H股(視乎[編纂]行使與否而定)
[編纂]數目：[編纂]股H股(可予[編纂])
[編纂]數目：[編纂]股H股(可予[編纂]及視乎[編纂]行使與否而定)
最高[編纂]：每股H股[編纂]港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00015%會財局交易徵費及0.00565%聯交所交易費(須於申請時以港元繳足，多繳股款可予退還)
面值：每股股份人民幣1.00元
[編纂]：[編纂]

聯席保薦人、[編纂]



(排名不分先後)

[編纂]



香港交易及結算有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本文件的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或部分內容而產生或因依賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

本文件副本連同本文件「附錄七—送呈公司註冊處處長及展示文件」所述的文件均已遵照香港法例第32章公司(清盤及雜項條文)條例第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會及香港公司註冊處處長對本文件或上述任何其他文件的內容概不負責。

預期[編纂]將由[編纂](代表[編纂])與我們於[編纂]以協議方式釐定。預期[編纂]為[編纂]或前後，惟無論如何不得遲於[編纂]。[編纂]將不會高於每股H股[編纂]港元，且目前預計將不會低於每股H股[編纂]港元。[編纂]申請人必須於申請時繳付最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費、0.00565%聯交所交易費及0.00015%會財局交易徵費，倘[編纂]低於[編纂]港元，則多繳款項可予退還。倘出於任何原因，[編纂](代表[編纂])與我們未能於[編纂]前協定[編纂]，則[編纂]將不會進行並告失效。

經本公司同意後，[編纂](為其本身及代表[編纂])可於遞交[編纂]申請截止日期上午或之前，隨時調減[編纂]數目及/或調低[編纂]至低於本文件所述者(即每股H股[編纂]港元)。在此情況下，我們將在作出有關調減決定後，在切實可行情況下盡快且無論如何不遲於遞交[編纂]申請截止日期上午在聯交所網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.imotion.ai)刊發有關調減[編纂]數目及/或調低[編纂]的通知。有關進一步資料，請參閱本文件「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」。

我們於中國註冊成立，且我們的大部分業務位於中國。[編纂]應注意中國與香港在法律、經濟及金融體系方面的差異及投資於中國註冊成立的公司所涉及的不同風險因素。[編纂]亦應注意中國的監管框架與香港的監管框架不同，因而須考慮H股的不同市場性質。有關差異及風險因素載於「風險因素」、「附錄四—主要法律及監管規定概要」及「附錄五—組織章程細則概要」。

倘於[編纂]在香港聯交所開始[編纂]當日上午八時正前出現若干理由，[編纂](為其本身及代表[編纂])可終止[編纂]根據[編纂][編纂]及促使申請人認購[編纂]的責任。相關理由載於本文件「[編纂]—[編纂]安排及開支—[編纂]—終止理由」一節。

[編纂]並無亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法登記，且不得於美國境內或向美籍人士或代表美籍人士或為美籍人士利益[編纂]、出售、質押或轉讓，惟獲豁免遵守美國證券法登記規定或不受其規限的交易則另作別論。[編纂]將(i)獲豁免根據美國證券法登記而僅向合資格機構買家(定義見第144A條)及(ii)根據美國證券法S規例於美國境外以離岸交易方式[編纂]及出售。

[編纂]

[編纂]

重 要 提 示

[編 纂]

重 要 提 示

[編 纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

預 期 時 間 表 ⁽¹⁾

[編 纂]

目 錄

致[編纂]的重要通知

我們僅就[編纂]刊發本文件，除本文件中根據[編纂]提呈發售的[編纂]外，本文件並不構成出售或招攬購買任何證券的[編纂]。本文件不得用作亦不構成在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下[編纂]或購買任何證券的[編纂]或[編纂]或購買任何證券的招攬。我們並無採取任何行動以獲准在香港以外任何司法管轄區[編纂][編纂]或派發本文件。於其他司法管轄區派發本文件以及[編纂]及銷售[編纂]須受限制，且可能無法進行，除非已根據該等司法管轄區的適用證券法向相關證券監管機構登記或獲其授權或就此獲其豁免而獲准進行。

閣下作出[編纂]決定時應僅依賴本文件及[編纂]所載的資料。我們並無授權任何人士向閣下提供與本文件所載者不符的資料。閣下不應將任何並非載於本文件的資料或聲明視為已獲我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]、任何[編纂]、我們或他們各自的任何董事、高級人員或代表，或參與[編纂]的任何其他人士或各方授權而加以依賴。

預期時間表	iii
目錄	vi
概要	1
釋義	30
技術詞彙表	47
前瞻性陳述	54
風險因素	56
豁免嚴格遵守上市規則	113
有關本文件及[編纂]的資料	118
董事、監事及參與[編纂]的各方	124

目 錄

公司資料	131
行業概覽	133
監管概覽	151
歷史及公司架構	173
業務	209
與控股股東的關係	330
董事、監事及高級管理層	335
主要股東	353
股本	355
財務資料	364
未來計劃及[編纂]	431
[編纂]	437
[編纂]的架構	450
如何申請[編纂]	460
附錄一 — 會計師報告	I-1
附錄二 — [編纂]財務資料	II-1
附錄三 — 稅項及外匯	III-1
附錄四 — 主要法律及監管規定概要	IV-1
附錄五 — 組織章程細則概要	V-1
附錄六 — 法定及一般資料	VI-1
附錄七 — 送呈公司註冊處處長及展示文件	VII-1

概 要

本概要旨在向閣下提供本文件所載資料的概覽。由於其為概要，故並不包含對閣下而言可能屬重要的所有資料，且應與整份文件一併閱讀。閣下在決定[編纂][編纂]前應閱讀整份文件。任何[編纂]均存在相關風險。[編纂][編纂]的若干特定風險載於本文件「風險因素」一節。閣下在決定[編纂][編纂]前應細閱該節。

概覽

我們是中國的一家自動駕駛解決方案提供商，專注於自動駕駛域控制器。我們擁有已商業化的L2級至L2+級自動駕駛解決方案，並正為整車廠(OEM)開發L2至L4級自動駕駛解決方案。我們於2020年量產首個自動駕駛解決方案(即我們的iFC系列)。我們的收入從2020年的人民幣47.7百萬元大幅增加至2021年的人民幣178.3百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣1,325.9百萬元，複合年化增長率為427.2%，及從截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.2百萬元增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。在大規模商業化的相對早期階段，我們自2020年以來一直虧損，且我們預期於2023年產生虧損淨額及經營現金流出淨額。有關詳情，請參閱「業務－業務可持續性」。作為汽車系統集成商(一級供應商)，我們為新能源汽車(NEV)及燃油車(ICE)向OEM提供多種自動駕駛車載解決方案及產品。我們的自動駕駛域控制器解決方案通常包括(i)自動駕駛域控制器；(ii)我們從第三方供應商採購並整合至我們解決方案的相關傳感器；(iii)集成軟件、算法及功能；及(iv)傳感器應用、車載系統整合以及功能測試及驗證等相關服務。

在硬件方面，我們已商業化兩條支持L2級至L2+級自動駕駛功能的自動駕駛域控制器產品線，覆蓋廣泛的乘用車價格段及全駕駛場景，包括高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路及停車場。我們作為SuperVision™項目的系統集成商，該項目基於Mobileye的技術，包括向Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本。我們亦提供自主設計及自主開發的iDC系列，包括iDC Mid及iDC High。按2022年自動駕駛域控制器解決方案銷售收入計，經計及OEM自研的域控制器，我們是中國第四大自動駕駛域控制器提供商，市場份額為8.6%。

SAE是一家總部位於美國的全球性協會，由各行各業的工程專業人士組成，重點關注運輸行業，如航空航天、汽車及商用車。SAE根據人為干預的程度和駕駛場景的範圍將汽車自動化分為六個級別(從0級到5級)。市場參與者根據SAE分類將自動駕駛解決方案分為更具體的類別(例如L2+級)，其作為行業標準慣例令用戶和客戶更準確地了解其產品的自動化水平。儘管其並非SAE標準下的官方分類，汽車行業已廣泛採

概 要

用L2+級一詞，以將其先進的技術及功能與基本L2級功能區分開來。典型的基本L2級功能是自適應巡航控制(ACC)及車道居中控制(LCC)的組合，可幫助車輛動態保持安全跟車距離，同時使車輛保持在車道中央。L2+級功能的一個例子是自動變道(ALC)，該功能會主動檢測盲區車輛，並在無障礙時根據司機的要求進行變道。

自動駕駛域控制器作為自動駕駛解決方案的大腦，融合並處理來自汽車傳感器的數據，以作出自動駕駛決策並觸發車輛中的執行器。下表說明自動駕駛解決方案的主要部件。



我們亦向OEM單獨提供基於我們核心算法的iFC產品，而不提供相關實施及安裝服務。我們的iFC產品（其包括一個由SoC支持的控制器及一個攝像頭）能夠獨立實現L2級自動駕駛功能。

我們具有開發iDC及iFC產品的全面自研能力，包括自研算法及軟硬件協同設計能力。憑藉(i)我們在硬件、軟件、算法、功能及雲方面的綜合能力，(ii)我們基於多年的L2+級解決方案商業化經驗持續優化的算法，以及(iii)我們與OEM客戶及戰略合作夥伴的穩定關係，我們在自動駕駛市場中處於有利地位，可充分把握巨大的市場機遇。

根據弗若斯特沙利文的資料，在汽車電動化、智能化及網聯化趨勢下，預計未來中國自動駕駛市場將保持顯著的增長勢頭。預計到2035年，中國及全球的自動駕駛市場（包括乘用及商用車的軟硬件以及無人駕駛出租車服務）規模將分別超過人民幣

概 要

11,000億元及人民幣31,000億元。因此，自動駕駛域控制器的市場（包括乘用車軟件、硬件、商業化服務及自動駕駛解決方案）預計將在近期快速增長。2022年中國自動駕駛域控制器的市場規模預計為人民幣98億元，其中人民幣33億元來自第三方自動駕駛域控制器供應商。預計至2026年中國自動駕駛域控制器市場規模將達到人民幣645億元，2022年至2026年的複合年化增長率為60.1%。預計第三方自動駕駛域控制器供應商將在未來通過向OEM提供更多樣化及更具成本效益的解決方案而佔據更大市場份額。

於往績記錄期，我們的收入大部分來自向OEM銷售我們的自動駕駛解決方案及產品，合共交付自動駕駛域控制器約130,000台。該等產品大部分為向吉利集團提供的SuperVision™，SuperVision™乃基於Mobileye的技術（包括自Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本）開發。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，他們已或預計將向我們採購自動駕駛域控制器及iFC產品。獲得定點函即表示我們被選為OEM客戶某款特定車型自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並合資格加入OEM該款特定車型的供應鏈。然而，即使已訂立定點函，概不保證我們的OEM客戶會以對我們有利的價格大量購買或根本不會購買我們的解決方案及產品，且合約不確定會落實及該定點函可能被終止。亦概不保證我們將可收回於開發自動駕駛解決方案期間產生的大額前期費用。截至最後實際可行日期，據我們所知，我們是所有已取得自動駕駛域控制器定點函項目的唯一供應商，惟在一個案例中另一自動駕駛解決方案提供商獲聘提供該車型的低端版本的情況除外。

自2018年起，我們與Mobileye建立了戰略合作夥伴關係，而Mobileye已成為我們的主要供應商之一（主要提供SuperVision™自動駕駛域控制器的基礎版本）。我們為極氪001提供的自動駕駛域控制器解決方案是業內首批搭載Mobileye的EyeQ®5H系統級芯片(SoC)的應用之一。截至2022年12月31日止三個年度及截至2023年6月30日止六個月，我們為極氪提供的自動駕駛域控制器解決方案分別為我們的總收入貢獻零、48.2%、93.6%及93.5%。有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶－我們與吉利集團的關係」及「業務－我們的供應商－我們與Mobileye的關係」。我們亦與瑞薩電子、德州儀器及舜宇光學等知名上游業務夥伴合作，向我們的OEM客戶交付定制的解決方案。

通過與知名業務夥伴建立穩定合作關係以及在自動駕駛解決方案及產品量產方面的豐富經驗，我們能夠準確、快速地評估OEM客戶的多元需求，並繼續擴張我們與OEM的業務關係。同時，隨著我們不斷迭代技術、完善解決方案及產品，我們能及時

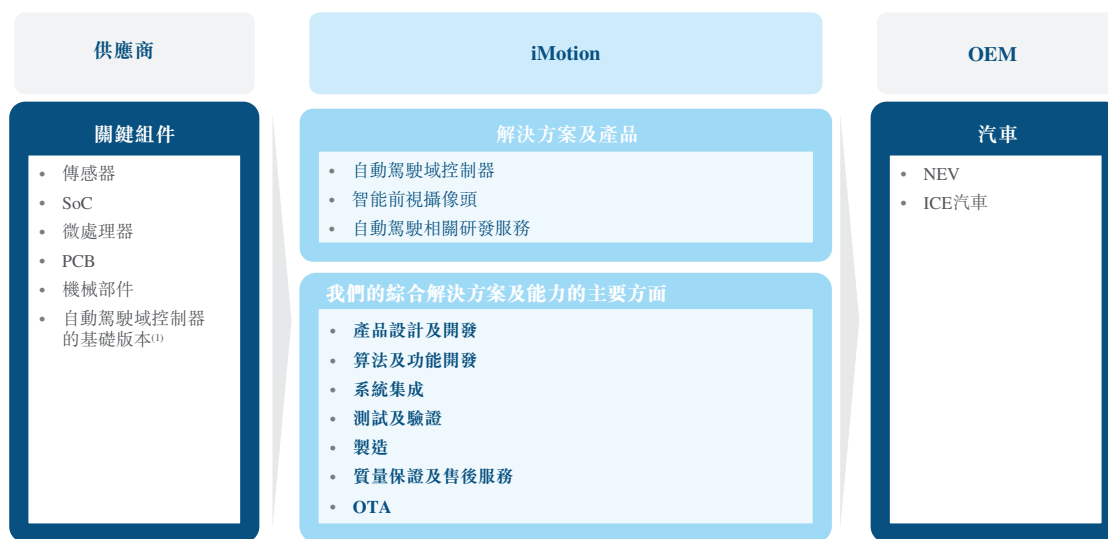
概 要

響應市場趨勢。因此，憑藉我們在自動駕駛解決方案及產品商業化方面的經驗及卓越的量產能力，我們相信我們可以把握業內的增長機會。

我們的業務模式

於往績記錄期，我們的收入大部分來自向OEM銷售我們的自動駕駛解決方案及產品（包括自動駕駛域控制器及iFC產品）。我們藉助我們在產品設計及開發、算法及功能開發、系統集成及製造等方面的核心垂直整合能力，為OEM開發自動駕駛解決方案及產品。我們的自動駕駛解決方案及產品可以安裝在新能源汽車(NEV)及燃油車(ICE)上，並能夠實現全面自動駕駛功能。

我們提供自動駕駛解決方案的流程如下圖所示：



附註：

(1) 僅適用於SuperVision™。

我們的供應商根據我們的特定需求向我們提供解決方案及產品的組成部分。我們向供應商採購能符合我們規格的SoC、微處理器、集成電路、電阻器、電容器、電感器及連接器等標準電子元件。此外，我們委託部分供應商根據我們的設計生產我們產品及解決方案所用的若干部件，包括PCB、外殼及攝像頭模組。我們的自動駕駛解決方案及產品可以安裝在NEV及ICE汽車上，並能夠實現全面自動駕駛功能。特別是，我們就自主研發的iDC及iFC產品負責產品設計及開發、算法及功能開發以及製造。

概 要

於往績記錄期，我們亦有部分收入來自(i)向OEM提供研發服務以協助其自動駕駛項目及(ii)向第三方銷售已裝配印刷線路板(PCBA)產品。我們的研發服務主要集中在三個方面：(i)自動駕駛軟件及硬件的開發；(ii)自動駕駛算法及功能的開發；及(iii)功能安全諮詢及驗證。就向第三方作出的PCBA產品的銷售而言，我們根據客戶的個性化要求在印刷線路板(PCB)上安裝不同的電子元件，如SoC、內存條、電阻器、電容器及變送器，以製造完全可投入使用的電路板。我們認為向第三方銷售PCBA產品並非我們的核心業務，並計劃於未來五年逐步減少向第三方銷售PCBA產品。然而，我們將繼續使用我們的SMT生產線生產PCBA產品，作為我們自有自動駕駛解決方案及產品的組成部分。

下表列示於所示期間我們按業務線劃分的收入明細，包括絕對金額及佔我們總收入的百分比：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審計)									
自動駕駛解決方案及產品										
— 自動駕駛域										
控制器解決方案	—	—	86,010	48.2%	1,249,834	94.3%	335,959	93.5%	515,535	94.9%
— 極氪	—	—	86,010	48.2%	1,240,400	93.6%	333,614	92.9%	507,671	93.5%
— Smart	—	—	—	—	1,489	0.1%	1,059	0.3%	43	0.0%
— 極星 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	1,075	0.2%
— 奇瑞汽車	—	—	—	—	—	—	—	—	3,710	0.7%
— 其他 ⁽²⁾	—	—	—	—	7,945	0.6%	1,286	0.3%	3,036	0.5%
— 智能前視攝像頭	440	0.9%	144	0.1%	3,115	0.2%	796	0.3%	5,321	1.0%
小計	440	0.9%	86,154	48.3%	1,252,949	94.5%	336,755	93.8%	520,856	95.9%
自動駕駛相關研發服務	4,826	10.1%	34,503	19.4%	37,956	2.9%	5,460	1.5%	12,083	2.2%
銷售PCBA產品	42,389	89.0%	57,601	32.3%	34,977	2.6%	16,956	4.7%	10,273	1.9%
總計	47,655	100.0%	178,258	100.0%	1,325,882	100.0%	359,171	100.0%	543,212	100.0%

附註：

- (1) 向極星的銷售乃通過吉利集團的一家聯屬公司進行。
- (2) 該金額指(i)將安裝於已終止或暫停銷售的若干車型的自動駕駛域控制器解決方案的銷售額及(ii)銷售與特定車型無關的材料及樣品產品的收入。

概 要

我們的自動駕駛解決方案及產品

我們提供多種自動駕駛解決方案及產品，包括自動駕駛域控制器及iFC產品。就自動駕駛域控制器而言，我們於往績記錄期自SuperVision™產生絕大部分收入，SuperVision™乃基於Mobileye的技術（包括自動駕駛域控制器的基礎版本）開發。此外，我們亦向OEM客戶提供我們的自研iDC系列。我們的自動駕駛域控制器解決方案通常包括(i)自動駕駛域控制器；(ii)我們從第三方供應商採購並整合至我們解決方案的相關傳感器；(iii)集成軟件、算法及功能；及(iv)傳感器應用、車載系統整合以及功能測試及驗證等相關服務。OEM客戶可自行採購傳感器。在此情況下，我們不提供傳感器應用或整合服務，而僅提供專注於自動駕駛功能測試及驗證的有限度服務。自動駕駛域控制器作為自動駕駛解決方案的大腦，融合並處理來自傳感器的數據，以作出駕駛決策並觸發車輛中的執行器。

我們亦向OEM單獨提供基於我們核心算法的iFC產品，而不提供相關實施及安裝服務。我們的iFC產品（其包括一個由SoC支持的控制器及一個攝像頭）能夠獨立實現L2級自動駕駛功能。iFC產品亦能在由自動駕駛域控制器驅動的自動駕駛解決方案中用作智能傳感器（如iDC Mid解決方案），以提供更自動的駕駛功能。

下表載列所示期間我們按產品線劃分自自動駕駛解決方案及產品產生的收入的明細。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
自動駕駛解決方案及產品					
– SuperVision™	–	86,010	1,248,795	335,959	510,225
– iDC Mid	–	–	441	–	2,573
– iFC 2.0	440	144	3,115	796	5,321
– 其他 ⁽¹⁾	–	–	598	–	2,737
總計	<u>440</u>	<u>86,154</u>	<u>1,252,949</u>	<u>336,755</u>	<u>520,856</u>

附註：

(1) 指與主要產品並列的互補產品及與特定車型無關的材料的銷售。

概 要

我們將硬件和軟件集成到自動駕駛解決方案及產品中。憑藉卓越的軟硬件協同設計能力，我們開發了專有軟件中間件，可用作連接軟件與相關硬件的橋樑。我們開發算法，以實現不同的自動駕駛功能，並為OEM提供系統診斷及無線傳輸(OTA)升級等綜合服務。

我們認為我們的解決方案及產品具有以下優勢：

- *SuperVision™*。SuperVision™是一款可在各種道路上全面運行的點對點輔助駕駛導航解決方案，包括雲功能提升並支持受系統的運行域設計(ODD)約束的OTA升級。SuperVision™配備11個攝像頭，裝備兩個Mobileye的EyeQ®5H SoC，擁有超強視覺感知能力及提供最全面的自動駕駛功能，覆蓋其界定的ODD中的駕駛場景，滿足OEM客戶對高端智能車型的需求，為OEM客戶提供獨特優勢在全球市場進行競爭。SuperVision™可實現L2+級自動駕駛，包括城市自動輔助導航駕駛（城市NoA）等更先進的L2+級功能。我們與Mobileye合作的極氪001項目項下的SuperVision™於2021年10月開始量產。就向OEM客戶供應的SuperVision™而言，我們作為系統集成商，並不負責組裝或製造。
- *iDC系列*。iDC系列是我們自主研發的自動駕駛域控制器產品系列。與同時使用SoC和微處理器(MCU)的典型硬件架構產品相比，我們為iDC產品開創性的開發了先進的軟件架構，將高速自動駕駛功能和低速自動泊車功能集成在一顆SoC中，提高系統工作效率的同時降低了產品成本。iDC Mid於2023年1月開始量產，是一款針對中高端汽車市場的高性價比解決方案，可實現L2+級自動駕駛。由於我們靈活的軟件架構，iDC Mid具有出色的適應性，可以應用於我們OEM客戶的各種車型中。我們的專有算法使得iDC Mid集成自動輔助導航駕駛(NoA)、記憶泊車輔助(HPA)、自動泊車輔助(APA)、環視3D顯示屏(SV3D)、安全輔助等輔助駕駛功能。

我們預計將於2024年開始量產iDC Mid的升級版iDC High，可實現L2+級自動駕駛。即將推出的iDC High將較iDC Mid具有更高算力及更強傳感器配置。其將支持全場景智能駕駛體驗。iDC High專為中高端車輛設計，在實現iDC Mid的全部自動駕駛功能的基礎上，增加了城市NoA等更先進的汽車自動駕駛功能及更先進的泊車功能，以覆蓋更多場景。

概 要

- *iFC系列*。我們的iFC系列是L2級自動駕駛的經濟型解決方案，包括舒適功能（如LCC及ACC）及安全輔助功能（如緊急車道保持(ELK)及自動緊急制動(AEB)）。iFC 2.0已於2021年8月開始量產，旨在滿足C-NCAP及EURO-NCAP 2023 5星安全標準以及GSR監管標準。我們計劃於2024年推出iFC 3.0解決方案，滿足未來C-NCAP及EURO-NCAP五星安全評級標準。iFC 3.0具有更強的感知能力、更小巧的外觀及更強的功能擴展能力，預計可滿足我們OEM客戶的迭代需求。

就我們自主研發的iDC及iFC系列而言，我們的角色不僅限於系統集成商。進入量產階段後，我們承擔多項責任，包括根據我們的設計採購原材料及部件、組裝、安裝我們專有的自動駕駛軟件、功能測試、包裝及交付。

截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，他們已或預計將向我們採購自動駕駛域控制器及iFC產品。獲得定點函即表示我們被選為OEM客戶某款特定車型自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並合資格加入OEM該款特定車型的供應鏈。然而，即使已訂立定點函，概不保證我們的OEM客戶會以對我們有利的價格大量購買或根本不會購買我們的解決方案及產品，且合約不確定會落實及該定點函可能被終止。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，兩家OEM客戶與我們終止合作。據我們與Mobileye溝通後所知，Mobileye與極星可能與其他系統集成商合作，將Mobileye的新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們同意開發的某款極星車型。此外，自動駕駛解決方案的開發週期漫長，使得我們在實現任何車型收入前需投入大量資源，而我們可能無法收回所產生的巨額前期成本。有關詳情，請參閱「風險因素－即使在我們獲得定點函之後，概不保證我們的OEM客戶或OEM終端客戶將以任何特定數量或任何特定價格購買我們的解決方案及產品，且從我們獲得定點函至我們獲得車型收入之間可能會有重大延誤」。

概 要

我們與吉利集團及MOBILEYE的關係

Mobileye與吉利集團之間的聯繫

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們就SuperVision™自吉利集團產生的收入分別為零、91.0%、97.2%及98.6%，SuperVision™乃基於Mobileye提供的自動駕駛域控制器的基礎版本。截至最後實際可行日期，我們與Mobileye合作為吉利集團旗下高端電動汽車品牌的三款量產車型（即極氪001、極氪009及極氪001（歐洲版））提供SuperVision™。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們為極氪提供的自動駕駛域控制器解決方案分別佔我們總收入的零、48.2%、93.6%及93.5%。

我們與吉利集團的初步合作可追溯至2020年10月，當時雙方開始合作研發L2+級自動駕駛解決方案。於2020年7月，我們與Mobileye就SuperVision™的生產及商業化進行初步討論。隨後，於2020年8月，在獲悉吉利集團計劃推出新車型後，我們與Mobileye就在極氪001上集成SuperVision™的潛在合作及工作分配進行了進一步討論。於2020年10月，我們收到就SuperVision™的定點函，自此，我們成為吉利集團（尤其是其極氪品牌）的自動駕駛解決方案及產品的主要供應商之一。

就SuperVision™的供應而言，於2021年及2022年，吉利集團、本公司及Mobileye訂立三方產品豁免，據此，(i)Mobileye並無就我們於2021年及2022年收購的SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本提供保修，而與該等產品因任何故障而維修或更換相關的任何成本及開支將由吉利集團承擔，及(ii)吉利集團及本公司須分別及共同彌償Mobileye就與使用於2021年及2022年收購的自動駕駛域控制器的基礎版本相關的產品責任索賠產生的所有成本及開支。我們並無就2023年簽訂任何豁免。

有關詳情，請參閱「業務－Mobileye與吉利集團之間的聯繫」。

我們與吉利集團的關係

自2021年6月起，我們獲吉利集團聘請為非獨家供應商，為其開發部署於其車輛上的L2+級自動駕駛解決方案。於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月，吉利集團是我們最大的客戶。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們來自吉利集團的收入分別為人民幣94.5百萬元、人民幣1,277.5百萬元及人民幣516.0百萬元，佔同期我們總收入的53.0%、96.4%及95.0%。截至最後實際可行日期，我們與Mobileye合作為吉利集團旗下高端電動汽車品牌的三款量產車型（即極氪001、極氪009及極氪001（歐洲版））提供SuperVision™。

概 要

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們與吉利集團維持穩定的關係，且我們與吉利集團的合作並無重大中斷或糾紛。然而，我們無法保證吉利集團將繼續與我們合作或將不會減少與我們的業務。近年來，吉利集團開始內部開發其車型的各種自動駕駛能力，其亦與其他提供商合作開發自動駕駛解決方案。據我們與Mobileye溝通後所知，Mobileye與極星可能與其他系統集成商合作，將Mobileye的新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們同意開發的某款極星車型。鑒於我們的大部分收入集中於吉利集團，倘吉利集團未來決定終止或減少與我們的合作，可能導致對我們業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。有關詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨自向吉利集團銷售及自SuperVision™獲得大量收入的集中風險，而有關客戶或產品的收入損失或收入大幅減少可能對我們的經營業績造成重大不利影響」。由於我們的收入集中在吉利集團，我們面臨一定程度的信用風險。請參閱「風險因素－我們面臨因收入集中於若干客戶（包括吉利集團）而產生的信貸風險。未能及時或完全無法收回貿易應收款項或會對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響。」

我們的董事認為(i)儘管我們的客戶集中，但本集團的業務模式屬可持續；(ii)吉利集團直接向Mobileye購買SuperVision™的可能性不大；(iii)吉利集團向Mobileye的另一個合作夥伴購買SuperVision™的可能性相對較低；及(iv)OEM在已經配備SuperVision™的車輛中以替代解決方案取替SuperVision™的可能性很低。

有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶－我們與吉利集團的關係」。

我們與Mobileye的關係

Mobileye是我們自動駕駛解決方案及產品的主要供應商。其為我們於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月的最大供應商。於2021年、2022年及截至2023年6月30日止六個月，我們自銷售SuperVision™產生的收入分別為人民幣86.0百萬元、人民幣1,248.8百萬元及人民幣510.2百萬元，分別佔我們同期總收入的48.3%、94.2%及93.9%。於往績記錄期，我們主要向Mobileye採購(i)用於SuperVision™解決方案的自動駕駛域控制器的基礎版本；及(ii)用於我們iFC產品的EyeQ®系列SoC。

概 要

對於向我們客戶提供的SuperVision™解決方案，我們擔任系統集成商。我們自Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本並提供系統、機械及光學工程領域的技術專業知識，根據OEM的要求為不同車型定制及增強SuperVision™系統架構。我們負責整車集成，測試及驗證，於部分項目，我們亦提供採購自第三方的相關傳感器。我們為系統架構改進提供技術諮詢，當中特別強調優化圖像鏈以減少延遲以及將泊車功能與整個系統無縫集成。Mobileye將自動駕駛域控制器的基礎版本的製造外包予第三方製造商。截至最後實際可行日期，我們無需對SuperVision™硬件的製造或組裝負責。SuperVision™的知識產權（包括其商標）屬Mobileye所有。

Mobileye亦正在與其他一級供應商合作向其他OEM供應SuperVision™。倘Mobileye終止或減少與我們的合作，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。例如，據我們與Mobileye的討論所知，Mobileye及極星可能與其他系統集成商合作，將Mobileye的新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們同意開發的某款極星車型。請參閱「風險因素－我們依賴第三方供應商（尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye），且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變化和業務關係轉變的影響，任何該等均可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品」。

我們的董事認為，(i)儘管自Mobileye的採購總額佔我們於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月的採購額的大部分，但本集團的業務模式屬可持續；及(ii)Mobileye因SuperVision™與iDC系列之間的競爭而停止向我們供貨的風險相對較低。

有關詳情，請參閱「業務－我們的供應商－我們與Mobileye的關係」。

我們的核心技術

我們的全面自研能力是我們成功開發及商業化自動駕駛解決方案及產品的基石，如(i)核心算法，(ii)柔性軟件中間件，及(iii)數據閉環及雲平台。我們利用核心技術開發iDC及iFC產品。

- **核心算法。**我們已為自動駕駛開發出一套算法，如我們的感知算法及車輛定位算法。我們在視覺感知算法的開發中使用多模數據融合方法。通過採用連續的數據反饋循環，該等算法可有效處理更複雜的自動駕駛場景，包括市區。此外，我們與業務夥伴合作，為我們的軟件系統定制硬件架構，進一步提高算法工作效率。

概 要

我們將車輛定位算法設計成可以同時適用開放和封閉道路。使用我們精確的視覺尺度恢復算法及車輛定位算法，我們的HPA可以支持地下車庫長達兩公里的遠程記憶泊車。我們亦在研發面向開放道路的實時定位及地圖繪製算法，旨在解決高清地圖的地圖覆蓋率有限且過時的問題。

- **軟件中間件。**我們的自研軟件中間件不依賴任何開源框架，消除了MCU與SoC之間的通信障礙，可在異構系統實現零拷貝數據共享，通過消除傳輸數據時的中間緩衝來提高系統性能。通過我們自研的軟件中間件，我們可以將軟件部署到不同的計算平台及操作系統，使我們能夠快速適配不同OEM的硬件，減少系統開發時間及成本並提升我們解決方案及產品的適應性及可迭代性。
- **數據閉環及雲平台。**在我們的解決方案及產品開發過程中，我們與中國的頂級第三方地圖製作商緊密合作，其提供數據收集、脫敏及匿名化服務。處理後的數據存儲在我們的雲平台上，用於開發和測試。

在搭載我們iDC Mid的車輛上市後，我們計劃積極與OEM客戶合作以獲取真實數據，令我們的OEM客戶將數據存儲在選定的平台上，而我們僅訪問用於軟件更新目的的脫敏及匿名數據。基於大量真實數據存儲庫，我們可監控性能，並提升我們的自動駕駛解決方案及產品的功能及性能。尤其是，我們可以持續更新我們的自動駕駛算法，並實現相對較短的迭代週期。

我們的競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢為我們過去的成功做出了貢獻，並將推動我們未來的增長。

- 具有競爭優勢的中國一級自動駕駛解決方案提供商；
- 先進的自動駕駛技術；
- 經市場驗證的自動駕駛解決方案及產品大規模商業化的能力；

概 要

- 覆蓋廣泛價格段車輛的全面解決方案及產品組合；
- 與業內領先企業的良好合作夥伴關係；及
- 極富經驗的管理團隊及強大的股東陣容。

我們的策略

我們計劃實施以下策略：

- 繼續引領自動駕駛解決方案及產品大規模商業化；
- 加大研發投入，以鞏固領先地位，迎接L4級自動駕駛商業化；
- 繼續深化、擴大及多元化OEM客戶群；
- 提升價值鏈整合能力；及
- 打造具有全球影響力的國際品牌。

我們的客戶

我們的客戶主要包括在其車輛上安裝我們的自動駕駛解決方案及產品的OEM。我們的絕大部分收入均在中國產生。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們自各期間前五大客戶所得收入合計分別佔我們總收入的84.2%、92.1%、99.4%及99.0%，而自最大客戶所得收入則分別佔我們於有關期間總收入的63.0%、53.0%、96.4%及95.0%。有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶」。

我們的供應商

我們的供應商主要包括原材料及零部件供應商，包括車規級芯片、機械部件、光學部件及電氣部件的供應商。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們向各期間前五大供應商的採購總額分別佔我們總採購額的53.4%、78.9%、96.0%及95.0%，而我們向最大供應商的採購額分別佔我們於有關期間總採購額的23.2%、54.6%、69.2%及90.3%。有關詳情，請參閱「業務－我們的供應商」。

概 要

靈活的製造流程

我們自主開發的自動駕駛域控制器和iFC產品在我們的自有製造工廠中由各種原材料及組件組裝而成，其中包括機械零件、汽車級芯片、攝像頭及電子零件，均從信譽良好的第三方供應商採購。我們的內部製造、測試能力以及嚴格的質量控制措施使我們能夠確保產品的高性能及可靠性。我們目前的製造工廠於2018年7月開始生產，位於江蘇省蘇州市，毗鄰中國OEM及汽車供應商。

詳情請參閱「業務－靈活的製造流程」。

我們解決方案及產品的研發

我們的創新熱忱加上強大的研發能力，使我們能夠參與行業競爭。我們的工程師團隊是我們競爭力的基石。於2023年6月30日，我們擁有250名研發人員，佔我們僱員總數的74.2%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們分別產生人民幣44.1百萬元、人民幣54.9百萬元、人民幣104.0百萬元及人民幣104.0百萬元的研發開支。

有關詳情，請參閱「業務－我們解決方案及產品的研發－研發流程」。

主要財務資料概要

下文所載主要財務資料概要乃摘錄自本文件附錄一會計師報告所載我們的綜合財務報表（包括隨附附註）及載於「財務資料」一節的資料，並應一併閱讀。

概 要

綜合全面收益表概要

下表載列我們於所示期間的綜合全面收益表（各項目以絕對金額及佔收入的百分比列示）。下文呈列的過往業績未必能反映未來任何期間的預期業績。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
收入	47,655	100.0%	178,258	100.0%	1,325,882	100.0%	359,171	100.0%	543,212	100.0%
收入成本	(38,059)	(79.9)%	(141,475)	(79.4)%	(1,215,309)	(91.7)%	(336,069)	(93.6)%	(502,173)	(92.4)%
毛利	9,596	20.1%	36,783	20.6%	110,573	8.3%	23,102	6.4%	41,039	7.6%
銷售開支	(3,046)	(6.4)%	(9,403)	(5.3)%	(27,681)	(2.1)%	(16,096)	(4.5)%	(13,565)	(2.5)%
行政開支	(8,591)	(18.0)%	(29,715)	(16.7)%	(41,517)	(3.1)%	(14,203)	(4.0)%	(38,382)	(7.1)%
研發開支	(44,141)	(92.6)%	(54,948)	(30.8)%	(104,047)	(7.8)%	(46,430)	(12.9)%	(103,987)	(19.1)%
金融資產（減值淨額）／減值虧損撥回	(90)	(0.2)%	(1,453)	(0.8)%	(3,717)	(0.3)%	(1,471)	(0.4)%	2,989	0.6%
其他收入	3,716	7.8%	3,421	1.9%	4,710	0.4%	473	0.1%	4,224	0.8%
其他收益／（虧損）淨額	(387)	(0.8)%	4,929	2.8%	(628)	(0.0)%	(567)	(0.2)%	6,133	1.1%
經營虧損	(42,943)	(90.1)%	(50,386)	(28.3)%	(62,307)	(4.7)%	(55,192)	(15.4)%	(101,549)	(18.7)%
財務收入	9	0.0%	94	0.1%	100	0.0%	85	0.0%	2,034	0.4%
財務成本	(10,893)	(22.9)%	(413,907)	(232.2)%	(280,169)	(21.1)%	(245,325)	(68.3)%	(233)	(0.0)%
財務（成本）／收入淨額	(10,884)	(22.9)%	(413,813)	(232.1)%	(280,069)	(21.1)%	(245,240)	(68.3)%	1,801	0.3%
除稅前虧損	(53,827)	(113.0)%	(464,199)	(260.4)%	(342,376)	(25.8)%	(300,432)	(83.6)%	(99,748)	(18.4)%
所得稅開支	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
年／期內虧損	(53,827)	(113.0)%	(464,199)	(260.4)%	(342,376)	(25.8)%	(300,432)	(83.6)%	(99,748)	(18.4)%

概 要

經調整虧損（非國際財務報告準則計量）

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦使用國際財務報告準則並無要求或並非根據國際財務報告準則呈列的經調整虧損（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，呈列非國際財務報告準則計量有助於比較各年度的經營表現，並為[編纂]及其他人士提供有用的資料，以便以與管理層相同的方式了解及評估我們的綜合經營業績。

我們亦認為，非國際財務報告準則計量適合用於評估我們的經營表現。作為一種分析工具，使用該非國際財務報告準則計量存在局限性，且閣下不應將其視為獨立於或替代我們根據國際財務報告準則所列報經營業績或財務狀況的分析。此外，該非國際財務報告準則計量可能無法與其他公司呈列的類似計量相比較。

我們將經調整虧損（非國際財務報告準則計量）界定為年內虧損撇除(i)股份為基礎的付款及(ii)按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本，及(iii)[編纂]開支。我們的管理層將股份為基礎的付款及按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本視為非現金項目。於往績記錄期，我們就本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行附有優先權的普通股而錄得具有優先權的金融工具，該等普通股賦予該等[編纂]前投資者若干優先權（包括贖回權）。我們已不再就先前授予[編纂]前投資者的優先權按攤銷成本錄得任何有關附有優先權的金融工具的財務成本，原因是我們及相關[編纂]前投資者已共同同意終止有關優先權。

下表載列我們於所示期間的非國際財務報告準則計量與根據國際財務報告準則編製的最接近計量的對賬：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)				
	(未經審計)				
非國際財務報告準則計量					
年／期內虧損	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
加：					
股份為基礎的付款	8,554	17,708	44,026	22,127	43,220
按攤銷成本計量的附有 優先權的金融工具的 財務成本	9,604	412,362	279,420	244,680	—
[編纂]開支	—	—	2,056	—	10,367
經調整虧損					
（非國際財務報告準則計量）	(35,669)	(34,129)	(16,874)	(33,625)	(46,161)

概 要

我們的年內虧損由2020年的人民幣53.8百萬元大幅增加至2021年的人民幣464.2百萬元，主要是由於按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本增加，該增加與就本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行附有優先權的普通股相關的具有優先權的金融工具有關，而該等普通股賦予若干[編纂]前投資者若干優先權（即贖回權）。我們的年內虧損由2021年的人民幣464.2百萬元減少至2022年的人民幣342.4百萬元，主要是由於(i)於按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本因相關優先權於2022年終止而減少，及(ii)於2021年10月量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後，業務增長令毛利增加。截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的期內虧損分別為人民幣300.4百萬元及人民幣99.7百萬元。該波動主要是由於相關優先權於2022年終止而導致按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本減少。

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們的綜合財務狀況表概要。

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
流動資產	73,580	446,235	1,155,498	746,862
流動負債	56,095	156,618	572,448	220,243
非流動資產	33,639	70,269	95,903	101,224
非流動負債	167,481	918,220	12,486	16,328
流動資產淨值	17,485	289,617	583,050	526,619
資產淨值／(負債)淨額	(116,357)	(558,334)	666,467	611,515

我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣583.1百萬元減至截至2023年6月30日的人民幣526.6百萬元，主要是由於流動資產的減幅超過流動負債的減幅。流動資產減少主要是由於(i)現金及現金等價物減少人民幣219.1百萬元，主要與支付僱員薪酬、購買若干理財產品及償還銀行借款有關（均符合我們的現金管理政策）；(ii)貿易應收款項及應收票據減少人民幣162.5百萬元，主要原因是客戶結清2022年第四季度應計銷售額及2023年上半年的銷售額較2022年下半年下降；及(ii)存貨減少人民幣109.9百萬元，主要原因是就2022年底的已交付製成品確認銷售成本。流動負債減少主要是由於(i)貿易應付款項及應付票據減少人民幣310.0百萬元，主要

概 要

原因是我們結清截至2022年12月31日的大部分貿易應付款項，2023年上半年的銷售額較2022年下半年下降令原材料採購金額減少及終止經營若干業務（就此我們以票據作為主要付款方法）；及(ii)我們悉數結清未償還的借款導致借款減少人民幣49.0百萬元。

我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣289.6百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣583.1百萬元，主要是由於(i)我們從C輪融資中獲得的所得款項令現金及現金等價物增加人民幣333.7百萬元；(ii)我們為應對對我們的解決方案及產品的需求增加而累積的存貨增加人民幣225.0百萬元；(iii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣178.1百萬元，主要歸因於應收第三方貿易款項隨著我們業務擴張增加，部分被貿易應付款項及應付票據增加人民幣348.0百萬元所抵銷，因為隨著2022年的業務擴張帶來的生產，我們採購更多材料。

我們的流動資產淨值由截至2020年12月31日的人民幣17.5百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣289.6百萬元，主要是由於(i)按公允價值計入損益的金融資產增加人民幣218.4百萬元，因為我們於2021年購買更多理財產品；及(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣96.0百萬元，主要歸因於應收第三方款項隨著我們業務擴張增加，部分被貿易應付款項及應付票據增加人民幣83.7百萬元所抵銷，因為隨著2021年的業務擴張帶來的生產，我們採購更多材料。

我們的負債淨額由截至2020年12月31日的人民幣116.4百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣558.3百萬元，主要是由於年內虧損人民幣464.2百萬元及確認附有優先權的金融工具的攤銷成本人民幣323.2百萬元，部分被權益持有人出資人民幣327.7百萬元所抵銷，原因是於2021年發行向若干[編纂]前投資者賦予優先權的股份。截至2022年12月31日，我們恢復淨資產狀況並擁有資產淨值人民幣666.5百萬元，主要是由於終止確認該等按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具，原因是[編纂]前投資者所持有的所有附帶優先權股份於2022年相關優先權終止後由金融負債重新分類至權益，部分被年內虧損人民幣342.4百萬元所抵銷。截至2023年6月30日，我們的資產淨值為人民幣611.5百萬元。該資產淨值於2022年12月31日至2023年6月30日期間有所減少，主要是由於期內虧損人民幣99.7百萬元，部分被相關以股份為基礎的付款人民幣43.2百萬元所抵銷。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告「綜合權益變動表」。

概 要

綜合現金流量表概要

下表載列所示年度／期間我們的現金流量概要。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
營運資金變動前的					
營運現金流量	(27,249)	(25,185)	(3,820)	(27,238)	(57,988)
營運資金的變動	3,405	(37,813)	(61,847)	(921)	(24,928)
利息收入	9	94	100	85	2,034
經營活動(所用)／					
所得現金淨額	(23,835)	(62,904)	(65,567)	(28,074)	(80,882)
投資活動(所用)／					
所得現金淨額	(33,138)	(256,339)	41,439	(14,039)	(80,170)
融資活動所得／					
(所用)現金淨額	70,828	334,601	355,909	77,094	(58,566)
現金及現金等價物增加／					
(減少)淨額	13,855	15,358	331,781	34,981	(219,618)
年／期初現金及現金等價物	3,066	16,912	32,042	32,042	365,745
現金及現金等價物匯兌					
(虧損)／收益	(9)	(228)	1,922	632	560
年／期末現金及現金等價物	16,912	32,042	365,745	67,655	146,687

截至2023年6月30日止六個月，我們錄得經營活動所用現金淨額人民幣80.9百萬元，主要是由於經若干非經營性項目(主要包括以股份為基礎的付款開支人民幣43.2百萬元)及若干營運資金項目變動調整的除所得稅前虧損人民幣99.7百萬元，包括(i)貿易應收款項及應收票據減少人民幣165.5百萬元及(ii)存貨減少人民幣109.7百萬元，部分被貿易應付款項及應付票據減少人民幣310.0百萬元所抵銷。

於2022年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣65.6百萬元，主要是由於我們同期的除所得稅前虧損人民幣342.4百萬元，並經若干非經營性項目作出調整，主要包括(i)財務成本淨額人民幣280.1百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣44.0百萬元，以及若干營運資金項目的變動，主要包括(i)存貨增加人民幣225.0百萬元，(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣181.8百萬元，及(iii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣348.0百萬元。

概 要

於2021年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣62.9百萬元，主要是由於我們同期的除所得稅前虧損人民幣464.2百萬元，並經若干非經營性項目作出調整，包括(i)財務成本淨額人民幣413.8百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣17.7百萬元，以及若干營運資金項目的變動，主要包括(i)貿易應收款項及應收票據增加人民幣97.5百萬元，(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣83.7百萬元，及(iii)存貨增加人民幣37.7百萬元。

於2020年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣23.8百萬元，主要是由於我們同期的除所得稅前虧損人民幣53.8百萬元，並經若干非經營性項目作出調整，主要包括(i)財務成本淨額人民幣10.9百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣8.6百萬元，以及若干營運資金項目的變動，主要包括合約負債增加人民幣11.0百萬元。

有關綜合現金流量表的若干主要項目歷史變動詳細討論，請參閱「財務資料－流動性及資本來源－現金流量」。

業務可持續性

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們錄得經調整虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣35.7百萬元、人民幣34.1百萬元、人民幣16.9百萬元、人民幣33.6百萬元及人民幣46.2百萬元。於2020年、2021年及2022年，我們亦錄得經營現金流出淨額分別為人民幣23.8百萬元、人民幣62.9百萬元及人民幣65.6百萬元。我們於往績記錄期的虧損主要是由於：(i)我們於新興市場經營。為進一步加強我們在新興自動駕駛市場的地位及競爭力，我們一直專注於研發、產品開發及擴大客戶群，而不是尋求短期回報或盈利能力；(ii)我們的規模經濟尚未完全實現。儘管自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由2021年的5.3%上升至2022年的7.4%，表明我們逐步實現了更強大的規模經濟，且對供應商的議價能力日益增強，但尚未完全實現的規模經濟導致我們於往績記錄期出現虧損；及(iii)我們持續投資於新產品及自動駕駛技術的研發。

儘管我們自2020年以來一直虧損，且我們預期於2023年產生虧損淨額及經營現金流出淨額（主要是由於2023年新自動駕駛解決方案的研發開支、以股份為基礎的付款及[編纂]開支預期增加），但我們的收入及銷量仍實現穩定增長及顯示盈利能力得到明顯改善。於往績記錄期，我們的主要自動駕駛域控制器解決方案的銷量由2021年的5,796台增加至2022年的79,589台，及由截至2022年6月30日止六個月的21,272台增加至截至2023年6月30日止六個月的42,108台。此外，我們擁有穩健的現金結餘，以支持我們的運營及未來業務擴張。截至2023年8月31日，我們有現金及現金等價物人民幣31.9百萬元、按公允價值計入損益的流動金融資產人民幣241.5百萬元及未動用銀行融資人民幣550.0百萬元。

概 要

未來，我們旨在通過以下方式保持可持續性並實現盈利：(i)持續增加收入及擴大銷量；(ii)提高毛利率；及(iii)提升經營槓桿。隨著我們盈利能力的提高，我們亦預期我們的經營現金流量將同時改善。

- **收入及銷量持續增加。**於往績記錄期，我們的收入及銷量均實現穩定增長。我們預期我們的收入及銷量增長將由以下因素推動：
 - (1) **市場趨勢良好。**預計未來中國自動駕駛市場及自動駕駛解決方案及產品市場將保持顯著的增長勢頭。有關詳情，請參閱「行業概覽－自動駕駛域控制器市場概覽」及「行業概覽－智能前視攝像頭市場概覽」；
 - (2) **解決方案及產品供應不斷改進。**我們預計SuperVision™及iDC Mid的銷量將強勁增長，主要是由於預期採用我們自動駕駛解決方案的現有及新推車型的銷量快速增長以及我們努力將SuperVision™及iDC產品應用於現有及新OEM客戶或OEM終端客戶的其他車型。此外，我們預計未來將推出更多自動駕駛解決方案。我們預計，我們在增強解決方案及產品供應方面的持續投資將增加我們的銷售額並提高我們的盈利能力；及
 - (3) **客戶留存及擴張。**我們期望加深與現有OEM客戶的關係，並在廣度及深度方面擴大客戶群。我們已與國內外頂級OEM建立了穩定的合作關係。憑藉不斷擴大的NEV市場、我們不斷加大的營銷力度、全方位能力及良好往績，我們已經並將繼續在廣度及深度方面持續擴大客戶群。

概 要

- **提高毛利率。**我們管理及控制成本的能力對我們的業務成功及盈利能力至關重要。我們認為我們能夠提高毛利率，主要是由於以下因素：
 - (1) **更好的產品組合帶來更高的利潤率。**我們擬通過推出更多利潤率較高的自動駕駛解決方案及產品來提高毛利率。由於我們致力將iDC Mid、iDC High及iFC 3.0應用於我們現有及新OEM客戶的其他車型，該等解決方案及產品的銷售預計將佔總銷售額的比例更大，從而導致整體毛利率更高。
 - (2) **提高生產能力及擴大產能。**我們擬利用內部產生的資金及[編纂][編纂]提高我們的生產能力及生產線的自動化水平。雖然該等投資可能會導致我們的資本開支在短期內增加，但我們相信，我們產品的內部生產將使我們能夠簡化供應鏈並保持高水平的成本效益，從而最終提高我們的盈利能力。
 - (3) **隨著規模經濟不斷擴大，議價能力增強。**我們自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由2021年的5.3%上升至2022年的7.4%，並由截至2022年6月30日止六個月的6.3%上升至截至2023年6月30日止六個月的7.2%，表明我們於2021年10月量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後，逐步實現了更強大的規模經濟，且與供應商的議價能力不斷增強。未來，隨著SuperVision™銷量預期增長及iDC Mid量產，我們預期將受益於不斷增長的規模經濟並進一步提高我們的盈利能力。
- **提升經營槓桿。**於往績記錄期，我們為開發、管理及推廣新的自動駕駛解決方案而產生重大經營開支，包括研發開支、行政開支及銷售開支。隨著我們的業務規模不斷擴大，我們通過將研發開支、銷售開支及行政開支佔收益的百分比維持在相對穩定的水平，努力提高經營槓桿，從而減緩與經營開支有關的現金流出速度。

有關我們為實現長期盈利而計劃採取的詳細策略及措施，請參閱「業務－業務可持續性」。

概 要

[編纂]前投資者

自本公司成立以來，我們已自[編纂]前投資者獲得數輪股權融資，包括自知一號、北京車和家、中小基金、混改基金及漢拿科銳動蘇州。根據適用中國法律，[編纂]前投資者不得於[編纂]後12個月內出售其持有的任何股份。有關我們[編纂]前投資的詳情，請參閱本文件「歷史及公司架構－[編纂]前投資」。

我們的控股股東

截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官宋陽先生直接或間接（透過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳）有權行使本公司約39.9%已發行股本所附帶的表決權。

緊隨[編纂]（假設[編纂]未獲行使）完成後，宋陽先生直接或間接（透過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳）將有權行使本公司約[編纂]%已發行股本所附帶的表決權。因此，[編纂]完成後，宋陽先生、藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳將共同構成本公司的控股股東集團。有關股權架構的其他資料，請參閱「歷史及公司架構」。

股息

於往績記錄期，我們並無就我們的股份宣派或派付任何股息。我們目前預期將保留所有未來盈利，以用於我們業務的運營及擴展，且預期在可預見將來不會派付任何現金股息。未來任何股息的宣派及派付將由董事會釐定，並須遵守組織章程細則及中國公司法，且將取決於多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營要求、資本要求及我們董事可能視為相關的任何其他條件。經我們的中國法律顧問確認，我們未來所獲得的任何淨利潤均須根據中國法律用於彌補我們過往的累計虧損，其後我們須將利潤的10%分配予我們的法定公積金，直至有關公積金達到我們的註冊資本50%以上為止。因此，我們僅於(i)已彌補我們的所有過往累計虧損；及(ii)已按照上述將足夠的利潤分配予法定公積金後才可以宣派股息。鑒於我們於本文件所披露的累計虧損，我們不大可能合資格於可見將來以利潤支付股息。

概 要

[編纂]

經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]佣金、費用及估計開支後，假設[編纂]未獲行使，並假設[編纂]為每股[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數），我們估計將收到的[編纂][編纂]約為[編纂]港元。倘[編纂]定為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的上限），則[編纂][編纂]將增加約[編纂]港元。倘[編纂]定為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的下限），則[編纂][編纂]將減少約[編纂]港元。

假設[編纂]為指示性[編纂]範圍的中位數，我們目前擬將該等[編纂]用作下列用途，惟須取決於不斷發展的業務所需及持續變化的市況：(i)約[45.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作加強我們自動駕駛解決方案及產品的研發；(ii)約[35.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作有關我們研發總部、製造工廠及新生產線的資本開支；(iii)約[10.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作擴大我們的銷售及服務網絡；及(iv)約[10.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作營運資金及一般公司用途。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

風險因素

我們的業務面臨風險，包括「風險因素」一節所載者。由於不同的投資者在釐定風險的重要性時或會有不同詮釋及標準，故閣下在決定投資[編纂]前應閱讀「風險因素」全節。我們面臨的部分主要風險包括：

- 我們面臨自向吉利集團銷售及自SuperVision™獲得大量收入的集中風險，而有關客戶或產品的收入損失或收入大幅減少可能對我們的經營業績造成重大不利影響；具體而言，Mobileye可直接與吉利集團合作；吉利集團及／或Mobileye可與其他一級供應商合作，而吉利集團可開發其自身的自動駕駛系統；
- 我們是一家處於早期階段的公司，過去出現過虧損；我們預期於2023年將產生重大開支及持續虧損，且我們可能於2024年及往後繼續產生虧損。我們過往的財務及經營業績未必反映我們的日後表現；

概 要

- 即使在我們獲得定點函之後，概不保證我們的OEM客戶或OEM終端客戶將以任何特定數量或任何特定價格購買我們的解決方案及產品，且從我們獲得定點函至我們獲得車型收入之間可能有重大延誤；
- 如果我們未能挽留現有客戶、吸引新客戶或增加我們客戶的支出，我們的業務及經營業績可能會受到重大不利影響；
- 如果我們不能以具成本效益的方式及時開發和引進新的解決方案及產品並改進現有解決方案及產品，我們的競爭地位將受到負面影響，我們的業務、經營業績及財務狀況亦將受到不利影響；
- 我們依賴第三方供應商（尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye），且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長和供應變化的影響，任何該等均可可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品；
- 我們與合作夥伴的業務合作存在風險，該等關係可能不會帶來大量收入。我們與他們合作的任何不利變化均可能損害我們的業務；
- 我們在競爭激烈的市場中運營，一些市場參與者可能擁有更多的資源。我們的競爭對手包括大量成熟的競爭對手及新的市場進入者；
- 我們面臨因收入集中於若干客戶（包括吉利集團）而產生的信貸風險。未能及時或完全無法收回貿易應收款項或會對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響；
- 我們的業務可能受到與（其中包括）我們解決方案及產品的實際或被指控的瑕疵有關的索賠，或倘我們的解決方案及產品實際或被指控未能達到預期的性能，與該等索賠有關的報道可能會損害我們的聲譽，減少對我們解決方案及產品的需求或增加對我們解決方案及產品的監管審查；

概 要

- 我們用於汽車上的自動駕駛產品極為複雜，並可能存在缺陷或因其他原因而未能發揮預期性能，導致市場或會減少採用我們的產品，我們在現有或潛在客戶中的聲譽可能受損，使我們面臨產品責任及其他索賠並可能對我們的經營業績產生不利影響；
- 我們可能會因與已受到或將受到美國及其他相關制裁機構的制裁及出口管制的若干實體或若干行業進行的任何交易而受到不利影響；及
- 國際關係及貿易政策發生變動或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

[編纂]開支

按[編纂]的中位數每股[編纂][編纂]港元計算，[編纂]的估計[編纂]開支總額約為人民幣[編纂]元，相當於[編纂][編纂]總額約[編纂]港元（人民幣[編纂]元）的[編纂]%。截至2023年6月30日，我們已產生[編纂]開支人民幣21.9百萬元，其中人民幣12.5百萬元已計入我們的綜合全面收益表以及人民幣9.4百萬元已確認為遞延[編纂]開支，預期將在[編纂]完成後直接確認為權益中的扣除項。我們預期會產生額外[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元預期將計入我們的綜合全面收益表以及人民幣[編纂]元將自權益中扣除。[編纂]相關開支金額約人民幣[編纂]元（主要包括[編纂]）預期將在[編纂]完成後作為權益中的扣除項入賬。非[編纂]相關開支金額約人民幣[編纂]元主要包括法律顧問及會計師費用及開支人民幣[編纂]元以及其他費用及開支人民幣[編纂]元。

申請在聯交所[編纂]

我們已向聯交所上市委員會申請批准根據(i)[編纂]將予發行的H股（包括因[編纂]獲行使可能發行的任何H股）及(ii)將自現有內資股轉換的H股（基準為（其中包括）經參考(i)我們截至2022年12月31日止財政年度的收入人民幣1,325.9百萬元（相等於約1,448.3百萬港元），金額超過500百萬港元，及(ii)我們[編纂]時的預期[編纂]（按指示性[編纂]範圍下限計算）超過40億港元，我們符合上市規則第8.05(3)條的市值／收益測試）[編纂]及[編纂]。

概 要

[編纂]統計數據

下表所載統計數據乃假設根據[編纂]將予發行[編纂]股股份及[編纂]並無獲行使：

	按每股[編纂] [編纂]港元的 [編纂]計算	按每股[編纂] [編纂]港元的 [編纂]計算
股份[編纂] ⁽¹⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
H股[編纂] ⁽²⁾	[編纂]港元	[編纂]港元
[編纂]經調整 綜合每股有形資產淨值 ⁽³⁾	[編纂]港元	[編纂]港元

附註：

- (1) [編纂]乃根據預期於緊隨[編纂]完成後將為已發行的[編纂]股股份（假設[編纂]並無獲行使）計算。
- (2) 我們H股的[編纂]乃根據預期於緊隨[編纂]完成後為已發行的[編纂]股H股（假設[編纂]並無獲行使）計算。
- (3) 本公司權益持有人應佔本集團[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值乃經「附錄二－[編纂]財務資料」所述調整後並基於已發行[編纂]股股份（假設[編纂]已於2023年6月30日進行）計得，且並未計入因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何H股，或本公司根據一般授權可能配發及發行或購回的任何股份。

COVID-19疫情的影響

自2019年12月以來，一種新型的COVID-19毒株已嚴重影響中國及許多其他國家。然而，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，COVID-19的爆發並無對我們的營運及財務表現造成任何重大不利影響，乃主要考慮到(i)於往績記錄期及直至最後實際可行日期，並無因COVID-19疫情而取消或延期合約／項目；(ii)於COVID-19造成的供應鏈中斷期間，我們能夠獲得充足及及時的車規級芯片供應；(iii)我們並無經歷任何嚴重勞工短缺的情況；及(iv)於往績記錄期，我們的收益大幅增長。截至最後實際可行日期，我們正密切監控COVID-19的發展。詳情請參閱「業務－COVID-19疫情的影響」。

概 要

全球半導體芯片短缺的影響

過往，由於COVID-19爆發導致供應鏈及物流中斷，我們難以為iDC系列及iFC系列及時獲得充足的車規級電源管理芯片供應。此外，由於全球半導體芯片短缺，Mobileye不得不採購替代零部件以維持穩定的供應。就此，吉利集團、本公司與Mobileye於2021年及2022年訂立三方產品豁免。有關詳情，請參閱「我們的客戶－我們與吉利集團的關係」。考慮到(i) iDC及iFC系列於往績記錄期的銷量有限，(ii)我們的業務運營並未受到三方產品豁免的重大影響，及(iii)我們採取多項措施並成功應對全球半導體芯片短缺帶來的挑戰，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的供應鏈並無受到重大限制。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無因全球半導體芯片短缺而遭遇採購成本大幅增加，我們亦無因供應鏈中斷而出現任何半導體芯片價格大幅上漲或遭受任何生產中斷。

法律訴訟及合規

在我們的日常業務過程中，我們可能會不時面臨法律訴訟、調查及索賠。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們不曾亦概無涉及任何重大法律、仲裁或行政訴訟，我們亦不知悉任何向我們或董事提出的可能單獨或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的待決或威脅提起的法律、仲裁或行政訴訟；(ii)我們不曾亦概無涉及任何導致可能單獨或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的罰款、執法行動或其他處罰的重大違規事件；及(iii)我們並無遭遇任何重大產品召回及退貨。

有關我們合規事項的詳情，請參閱「業務－法律訴訟及合規」。

概 要

近期發展及無重大不利變動

業務發展

截至2023年8月31日止兩個月，SuperVision™的總銷量為8,086套。此外，截至2023年8月31日，自iDC Mid開始量產以來，我們成功交付合共1,864個iDC Mid。截至最後實際可行日期，我們已收到來自不同OEM的六份有關我們iDC Mid的定點函。

我們預計於2023年將產生虧損淨額及增加經營現金流出淨額。有關虧損原因的詳情，請參閱「業務－業務可持續性」。

監管發展

中國證監會於2023年2月17日發佈了《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（以下簡稱「**境外上市試行辦法**」）及五項相關指引，於2023年3月31日起生效。境外上市試行辦法將中國境內公司證券直接或間接境外發行上市的監管制度全面改革為備案制。

根據境外上市試行辦法，中國境內公司尋求以直接或間接方式將證券在境外市場發行及上市，須向中國證監會辦理備案程序並報告相關資料。發行人向境外監管機構提交首次公開發行申請的，須在其後三個工作日內向中國證監會提交申請。如我們的中國法律顧問所告知，我們的[編纂]為根據境外上市試行辦法進行的直接境外[編纂]。請參閱「監管概覽－中國法律法規－有關境外證券發行及上市的法規」。我們已於2023年5月30日完成向中國證監會的備案程序並取得中國證監會批准。

無重大不利變動

董事確認，截至本文件日期，我們的財務或貿易狀況自2023年6月30日（即本集團最近期經審計綜合財務資料的編製日期）起並無重大不利變動，且自2023年6月30日起，概無發生會對本文件「附錄一」所載會計師報告內收錄的綜合財務報表所示資料產生重大影響的事件。

釋 義

在本文件中，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。若干技術詞彙乃於「技術詞彙表」中解釋。

「聯屬人士」	指	就任何特定人士而言，直接或間接控制或受控於該特定人士或與該特定人士處於直接或間接共同控制之下的其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「組織章程細則」或「細則」	指	本公司於2023年3月23日採納並將於[編纂]生效及經不時修訂的組織章程細則，其概要載於本文件附錄五
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予的涵義
「北京車和家」	指	北京車和家信息技術有限公司，一家於2015年4月10日在中國成立的有限責任公司，是由理想汽車控制的綜合聯屬實體並為我們的[編纂]前投資者之一
「BIS」	指	美國商務部工業安全局
「董事會」	指	本公司董事會
「監事會」	指	本公司監事會
「營業日」	指	香港的銀行通常營業辦理一般銀行業務的任何日子（星期六、星期日或香港公眾假期以及8號或以上熱帶氣旋警告或黑色暴雨警告訊號在香港生效的日子除外）

[編纂]

釋 義

[編纂]

「主席」 指 董事會主席

「常熟知行」 指 知行汽車科技(常熟)有限公司，一家於2017年12月4日在中國成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司

釋 義

「奇瑞汽車」	指	奇瑞汽車股份有限公司，一家於1997年1月8日在中國成立的汽車製造公司，為本集團的客戶
「中國」或 「中華人民共和國」	指	中華人民共和國，但就本文件而言及僅作地域位置參考之用，除文義另有要求外，本文件對「中國」的提述不包括香港、中華人民共和國澳門特別行政區及台灣
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予的涵義
「公司條例」	指	香港法例第622章《公司條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「公司(清盤及雜項條文)條例」	指	香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「本公司」或「我們」	指	知行汽車科技(蘇州)股份有限公司，一家於2016年12月27日在中國成立的有限責任公司，已於2022年12月29日改制為股份有限公司
「公司法」或 「中國公司法」	指	《中華人民共和國公司法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「關連人士」	指	具有上市規則賦予的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則賦予的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予的涵義，除文義另有所指外，指宋陽先生、藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳

釋 義

「內資股轉H股」	指	於[編纂]完成後按一換一基準將79,487,685股內資股轉換為H股。內資股轉H股已於2023年5月30日完成向中國證監會備案，且本公司已向上市委員會申請H股於聯交所[編纂]
「COVID-19」	指	由嚴重急性呼吸系統綜合症冠狀病毒2 (SARS-CoV-2)引起的病毒性呼吸道疾病
「中國結算」	指	中國證券登記結算有限責任公司
「中國結算香港」	指	中國證券登記結算(香港)有限責任公司
「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會，負責監督及管理中國全國證券市場的監管機構
「數據保護法」	指	於我們經營所在各個司法權區適用於個人數據收集、使用、保留、保護、安全、披露、轉移及其他處理的各種地方、全國及國際法律、指令及法規
「被拒絕人員清單」	指	被拒絕出口特權的個人及實體名單，以及根據EAR第764.3(a)(2)條，禁止與該名單上的一方進行任何違反其拒絕令條款的交易
「董事」	指	本公司董事，包括所有執行、非執行及獨立非執行董事
「內資股」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元並以人民幣認購及繳足的普通股，並非於聯交所[編纂]

釋 義

「東風汽車」	指	東風汽車集團有限公司，一家於2001年5月18日在中國成立的汽車製造公司，已於聯交所上市（股份代號：489），連同其附屬公司（包括東風柳州汽車有限公司）及一家分公司東風汽車集團股份有限公司乘用車公司，為本集團的客戶
「EAR」	指	BIS管理的《出口管理條例》，對商業及軍民兩用產品、軟件及技術（統稱「項目」）的出口及再出口（包括國內轉讓）進行規管
「企業所得稅」	指	企業所得稅
「企業所得稅法」	指	《中華人民共和國企業所得稅法》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「僱員激勵計劃」	指	於2019年4月25日採納並於2021年12月24日進一步修訂的僱員激勵計劃，其主要條款概述於「附錄六－法定及一般資料－D. 僱員激勵計劃」
「實體清單」	指	EAR第744部補編第4號所載各方的名單，除非已獲得許可，否則禁止接收受EAR規限的項目（在大多數情況下，不論最終用途如何，均需要許可；在部分涉及實體清單上若干方的情況下，僅當受EAR規限的項目用於支持俄羅斯特定類型的生產或勘探項目時，才需要許可）
「ESG」	指	環境、社會及管治
「歐盟」	指	歐洲聯盟
「極端情況」	指	由香港政府所宣佈因超強颱風而造成的極端情況
「外商投資法」	指	《中華人民共和國外商投資法》

釋 義

「弗若斯特沙利文」	指	弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司上海分公司，一家獨立市場研究及諮詢公司
「弗若斯特沙利文報告」	指	本公司委託弗若斯特沙利文獨立編製的報告，其概要載於本文件「行業概覽」一節
「吉利汽車」	指	吉利汽車控股有限公司，一家於1997年10月9日在開曼群島註冊成立的汽車製造有限公司，已於聯交所上市(股份代號：175)
「吉利集團」	指	吉利汽車及吉利汽車的最終控股公司浙江吉利控股集團有限公司，連同其控制的附屬公司及合營企業(包括極氪及極星)，為本集團的客戶

[編纂]

「長城汽車」	指	長城汽車股份有限公司，一家於2001年6月12日在中國成立的汽車製造公司，已於聯交所(股份代號：2333)及上海證券交易所(股票代碼：601633)上市，連同其附屬公司、合營企業及聯營公司，為本集團的客戶

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及其所有附屬公司，或如文義所指，就本公司成為其現有附屬公司的控股公司之前期間而言則指該等附屬公司或其前身(視情況而定)經營的業務
「H股」	指	本公司每股面值人民幣1.00元的股份，已就所有該等股份於聯交所上市及買賣提交申請

釋 義

[編纂]

「HL Klemove」	指	HL Klemove Corporation (一家專門從事自動駕駛解決方案的韓國公司) 及其中國全資附屬公司漢拿科銳動蘇州
「漢拿科銳動蘇州」	指	漢拿科銳動電子(蘇州)有限公司，一家於2011年7月28日在中國成立的有限責任公司，為我們的[編纂]前投資者之一
「香港」	指	中華人民共和國香港特別行政區
「港元」	指	香港的法定貨幣港元

[編纂]

釋 義

[編纂]

「國際會計準則理事會」	指	國際會計準則理事會
「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則的總稱，包括國際會計準則理事會頒佈的所有適用的個別國際財務報告準則、國際會計準則及詮釋
「知辛電子」	指	知辛電子科技(蘇州)有限公司，一家於2018年6月19日在中國成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司
「獨立第三方」	指	就董事經一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，並非本公司關連人士(定義見上市規則)的個人或實體

[編纂]

釋 義

[編纂]

「聯席保薦人」	指	花旗環球金融亞洲有限公司、華泰金融控股(香港)有限公司及建銀國際金融有限公司
「藍馳平台」	指	蘇州藍馳管理諮詢企業(有限合夥)，一家於2017年12月1日在中國成立的有限合夥企業，宋陽先生為其唯一普通合夥人，其為我們的僱員激勵平台之一及控股股東集團的成員
「最後實際可行日期」	指	2023年9月26日，即於本文件刊發前確定當中所載若干資料的最後實際可行日期
「理想汽車」	指	理想汽車(一家於聯交所(股份代號：2015)及納斯達克(股票代碼：LI)雙重上市的新能源汽車製造商)及北京車和家

[編纂]

「上市委員會」	指	聯交所上市委員會

釋 義

[編纂]

「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則（經不時修訂、補充或以其他方式修改）
「主板」	指	聯交所運營的證券交易所（不包括期權市場），獨立於聯交所GEM並與之並行運作
「混改基金」	指	中國國有企業混合所有制改革基金有限公司，一家於2020年12月24日在中國成立的有限責任公司，為我們的[編纂]前投資者之一
「Mobileye」	指	Mobileye Vision Technologies Ltd.（於1999年在以色列註冊成立）及Mobileye Global Inc.（為於納斯達克上市的公司（股票代碼：MBLY））。Mobileye主要從事ADAS及自動駕駛技術及解決方案的開發及部署，並為本集團的供應商及客戶
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「新安排」	指	《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》
「非中國內地居民個人」	指	並非中國內地居民但名列H股股東名冊的H股個人持有人
「全國人大」	指	中華人民共和國全國人民代表大會

釋 義

[編纂]

「境外上市試行辦法」	指	中國證監會於2023年2月17日發佈的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》，於2023年3月31日生效
「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，乃中國的中央銀行

釋 義

「極星」	指	Polestar Automotive Holding UK PLC (一家於2021年9月15日在英國成立的汽車製造商，已於納斯達克上市(股票代碼：PSNY))，連同其附屬公司，為一家透過吉利集團聯屬公司從我們購買SuperVision™的OEM
「中華人民共和國網絡安全法」	指	《中華人民共和國網絡安全法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「中國公認會計準則」	指	《中華人民共和國公認會計準則》
「中國法律顧問」	指	本公司中國法律顧問競天公誠律師事務所
「中國證券法」	指	第九屆全國人大常委會第六次會議於1998年12月29日頒佈並於1999年7月1日生效的《中華人民共和國證券法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「[編纂]前投資」	指	[編纂]前投資者對本公司進行的[編纂]前投資，詳情載於「歷史及公司架構－[編纂]前投資」
「[編纂]前投資者」	指	[編纂]前投資的投資者

[編纂]

釋 義

[編纂]

「合資格機構買家」	指	第144A條所指的合資格機構買家
「S規例」	指	美國證券法S規例
「瑞薩電子」	指	瑞薩電子(中國)有限公司，一家於1998年6月12日在中國成立的有限責任公司，主要從事半導體產品研究、開發、設計、製造、銷售及服務，通過其分銷網絡向本集團供應若干原材料
「人民幣」	指	中國的法定貨幣人民幣
「第144A條」	指	美國證券法第144A條
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「國家市場監管總局」	指	中華人民共和國國家市場監督管理總局
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章《證券及期貨條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「上海艾摩星」	指	上海艾摩星汽車科技有限公司，一家於2021年9月15日在中國成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司
「上海證券交易所」	指	上海證券交易所，一家在中國內地獨立運營的證券交易所
「股份」	指	本公司股本中每股面值人民幣1.00元的股份，包括內資股及H股
「股東」	指	我們股份的持有人

釋 義

「深圳證券交易所」	指	深圳證券交易所，一家在中國內地獨立運營的證券交易所
「中小基金」	指	深圳國中中小企業發展私募股權投資基金合夥企業（有限合夥）（前稱中小企業發展基金（深圳有限合夥）），一家於2015年12月15日在中國成立的有限合夥企業，為我們的[編纂]前投資者之一
「國有企業」	指	國有企業

[編纂]

「國家稅務總局」	指	中華人民共和國國家稅務總局
「國務院」	指	中華人民共和國國務院
「聯交所」或「香港聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司，為香港交易及結算所有有限公司的全資附屬公司
「附屬公司」	指	具有公司條例第15條所賦予的涵義
「主要股東」	指	具有上市規則賦予的涵義
「舜宇光學」	指	舜宇光學科技（集團）有限公司，綜合光學零件及產品製造商，於2006年9月21日在開曼群島註冊成立的有限公司，已於聯交所上市（股份代號：2382），及其全資附屬公司浙江舜宇智領技術有限公司，為本集團的供應商

釋 義

「SuperVision™」	指	一種可在各種道路類型上全面運行的點對點輔助駕駛導航解決方案，包括基於雲的增強功能，並根據系統的運行域設計(ODD)支持OTA更新。SuperVision™配備11個由兩顆Mobileye的EyeQ®5H SoC驅動的攝像頭，具有卓越的視覺感知能力，提供最全面的自動駕駛功能之一，涵蓋其定義的ODD駕駛場景。SuperVision™的知識產權（包括其商標），均屬Mobileye所有。我們從Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本，並於向我們的客戶供應終端產品前在SuperVision™項目中擔任系統集成商，負責車輛集成、測試及驗證。於SuperVision™項目進入量產階段後，我們的工作主要集中於(i)自動駕駛域控制器的基礎版本軟件刷新、(ii)功能測試、(iii)包裝及(iv)交付
「監事」	指	本公司監事
「蘇州紅馳」	指	蘇州紅馳管理諮詢合夥企業（有限合夥），一家於2020年9月25日在中國成立的有限合夥企業，宋陽先生為其唯一普通合夥人，其為控股股東集團的成員
「蘇州綠馳」	指	蘇州綠馳管理諮詢合夥企業（有限合夥），一家於2022年7月20日在中國成立的有限合夥企業，宋陽先生為其唯一普通合夥人，其為控股股東集團的成員
「收購守則」	指	證監會頒佈的《公司收購、合併及股份回購守則》（經不時修訂、補充或以其他方式修改）

釋 義

「德州儀器」	指	德州儀器中國銷售有限公司，於2015年10月20日在香港成立的有限公司，主要從事電子零件及設備行業，通過其分銷網絡向本集團供應若干原材料及零部件
「天津知行」	指	知行汽車科技(天津)有限公司，一家於2022年4月20日在中國成立的有限責任公司，為本公司的全資附屬公司
「往績記錄期」	指	該期間包括截至2022年12月31日止三個年度及截至2023年6月30日止六個月

[編纂]

「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及所有受其管轄的地區
「未經核實清單」	指	EAR第744部補編第6號所載BIS無法核實其真實性的各方名單。許可豁免不得用於向未經核實的各方出口、再出口或轉讓(國內)。在運送不受許可要求規限的項目之前，必須從有關各方獲得聲明。請參閱EAR第744.15條
「美元」	指	美國的法定貨幣美元
「美國證券法」	指	《1933年美國證券法》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)以及據此頒佈的規則及規例
「增值稅」	指	增值稅

釋 義

[編纂]

「紫馳平台」	指	蘇州紫馳管理諮詢合夥企業（有限合夥），一家於2020年4月30日在中國成立的有限合夥企業，宋陽先生為其唯一普通合夥人，其為我們的僱員激勵平台之一及控股股東集團的成員
「自知一號」	指	嘉興自知一號股權投資合夥企業（有限合夥），一家於2015年8月31日在中國成立的有限合夥企業，由黃明明先生最終控制，並為我們的[編纂]前投資者之一
「%」	指	百分比

本文件所載若干金額及百分比數字已作四捨五入調整。因此，若干表格中顯示的總數可能並非之前所列數字的算術總和。

為便於參考，本文件所載中國法律法規、政府當局、機構、自然人或其他實體（包括我們的若干附屬公司）的名稱均具有中英文版本，如有任何歧義，概以中文版本為準。官方中文名稱的英文譯名僅供識別之用。

就本文件而言，有關中國「省份」的提述應包括省、直轄市及省級自治區。

技術詞彙表

本技術詞彙表載有本文件中使用的與本公司及我們的業務有關的若干詞彙的定義。該等詞彙及其定義可能不符合標準行業定義，且未必可與本公司經營所在行業的其他公司採用的類似詞彙直接進行比較。

「3D」	指	寬、高、深三個空間維度
「ACC」	指	自適應巡航
「AD」	指	自動駕駛
「自動駕駛域控制器」	指	自動駕駛域控制器，其於自動駕駛解決方案中充當大腦，融合及處理來自攝像頭、雷達及激光雷達等傳感器的數據，以作出駕駛決策並觸發車輛中的執行器
「自動駕駛域 控制器解決方案」	指	配備相關傳感器的自動駕駛域控制器
「ADAS」	指	高級輔助駕駛系統，指為實現駕駛的安全性和優越性而開發的自動化、可調節及增強型車輛電子系統，通常在支持人類駕駛員的車輛上具有L1級及L2級（包括L2+級）駕駛自動化功能
「ADS」	指	自動駕駛系統，指能夠共同持續執行整個動態駕駛任務的硬件和軟件，而不論其是否僅限於特定的操作設計領域，該詞彙專用於描述L3級至L5級駕駛自動化系統
「AEB」	指	自動緊急制動
「AK1超聲波傳感器」	指	汽車級超聲波傳感器，經濟實惠，廣泛應用於本行業
「AK2超聲波傳感器」	指	新一代汽車級超聲波傳感器，與AK1超聲波傳感器相比，感知範圍更廣且盲區更小

技術詞彙表

「APA」	指	自動泊車輔助
「ASIL」	指	汽車安全完整性等級，道路車輛功能安全的風險分類系統
「AUTOSAR」	指	汽車開放系統架構，由汽車相關方於2003年7月成立的開發聯盟
「BEV」	指	純電動汽車
「鳥瞰感知」	指	從非常陡峭的視角俯瞰某一物體或地點，產生一個猶如觀察者是一隻鳥飛在空中俯瞰的視角
「C-NCAP」	指	中國新車評價規程
「CNN」	指	卷積神經網絡
「域控制器」	指	控制與特定分區或域相關的一組車輛功能的計算機。需要域控制器的功能域通常為計算密集型，並連接至大量輸入和輸出設備。相關的域包括自動駕駛、座艙、動力總成、底盤及車身等
「DVR」	指	行車記錄儀
「ECU」	指	電子控制單元，汽車電子產品中的嵌入式系統，用於控制汽車或其他機動車輛中的一個或多個電氣系統或子系統
「ELK」	指	緊急車道保持
「入門級乘用車」	指	售價低於人民幣150,000元的乘用車
「ESS」	指	緊急轉向輔助
「以太網」	指	本地區域網絡、城域網絡及廣域網絡中常用的一系列有線計算機網絡技術

技術詞彙表

「EURO-NCAP」	指	歐洲新車評價規程。EURO-NCAP於1997年成立，為消費者提供歐洲大多數最受歡迎汽車的安全性能評價。EURO-NCAP創建了五星級安全評級系統，以幫助消費者、其家庭和企業更容易地比較車輛。安全評級乃根據由EURO-NCAP設計及執行的一系列車輛測試而釐定。該等測試以簡化的方式代表可能導致車內乘員或其他道路使用者受傷或死亡的重要實際事故場景。星級的數量反映了汽車在EURO-NCAP測試中的表現，但也受到汽車製造商在每個市場提供的安全設備的影響。因此，大量的星級不僅表明測試結果良好，而且表明測試模型上的安全設備可供歐洲所有消費者使用。星級評定超出法律要求，並非所有新車均需要進行EURO-NCAP測試。根據EURO-NCAP，OEM負責進行測試。
「FCW」	指	前方碰撞預警
「魚眼攝像頭」	指	使用魚眼鏡頭的攝像頭，會產生強烈的視覺扭曲，以創建廣域的全景或半球形圖像
「GB/s」	指	每秒千兆字節的數據速率單位
「GFHB」	指	防眩光遠光燈
「GPS」	指	全球定位系統
「GPU」	指	圖形處理單元，旨在操作及更改內存而於幀緩衝區加速創建圖像以輸出至顯示設備
「GSR」	指	一般安全法規 (歐盟) 2019/2144
「HEV」	指	混合動力汽車，一種結合傳統內燃機系統及電力推進系統的混合汽車

技術詞彙表

「高速公路NoA」	指	高速公路智能導航輔助駕駛
「HMI」	指	人機界面
「HPA」	指	記憶泊車輔助
「IC」	指	集成電路
「ICC」	指	智能巡航控制
「ICE」	指	內燃機
「LCC」	指	車道居中控制
「LDW」	指	車道偏離預警
「LED」	指	發光二極管，一種在電流流經時發光的半導體器件
「定點函」	指	OEM發出的確認書，作為建立正式合作關係的承諾。收到定點函的公司有資格加入OEM的供應鏈，因為他們已被選為特定零部件的指定供應商。大多數情況下，OEM僅就某一特定車型所需的某個自動駕駛解決方案挑選一家供應商並發出定點函。定點函不構成具有法律約束力的合同，可由OEM單方面終止。即使已訂立定點函，由於概無保證合約最終落實及該定點函可能被終止，我們仍無法保證OEM客戶會大量或根本不會以對我們有利的價格購買我們的解決方案及產品
「激光雷達」	指	光檢測和測距，一種通過使用激光瞄準物體或表面並測量反射光返回至接收器的時間從而確定距離的方法
「Linux」	指	一個基於Linux內核的類Unix開源操作系統系列

技術詞彙表

「主流第三方自動駕駛域控制器提供商」	指	於2021年及2022年各年產生收入超過人民幣50百萬元的第三方自動駕駛域控制器提供商
「微處理器」	指	微控制器單元，為單個IC上的小型計算機，包含一個處理器核心、內存及可編程輸入和輸出
「軟件中間件」	指	在上層應用程序與相關硬件之間充當橋樑的軟件框架
「中高端乘用車」	指	售價介於人民幣150,000元至人民幣300,000元的乘用車
「MPV」	指	多功能用途汽車
「NEV」	指	新能源汽車，包括純電動汽車、混合動力汽車及燃料電池汽車
「NoA」	指	自動輔助導航駕駛
「ODD」	指	運行域設計，對於自動駕駛解決方案及產品旨在妥善運作的特定操作條件的描述
「OEM」	指	汽車原設備製造商（主機廠），即設計、開發及製造汽車並直接向客戶銷售汽車的公司
「OS」	指	操作系統
「OTA」	指	無線傳輸
「PCB」	指	印刷線路板
「PCBA」	指	已裝配印刷線路板，即根據電路板的應用及所需特性安裝各種元件（如電阻器、IC及電容器）後的印刷線路板

技術詞彙表

「PHEV」	指	插電式混合動力汽車，一種混合電力汽車，除可通過內部的內燃機動力發電機充電外，其電池包亦可通過將充電線插入外部電力來源充電
「高端乘用車」	指	售價在人民幣300,000元以上的乘用車
「點對點輔助駕駛導航」	指	從一個地點駕駛到另一地點時的導航輔助，包括進出高速公路、環路、複雜的城市道路、鄉村道路及停車區。因此，其具有高速駕駛和低速停車場景的自動駕駛功能
「RPA」	指	遠程泊車輔助
「RTOS」	指	實時操作系統
「SAE」	指	國際汽車工程學會(SAE International)，前身為美國汽車工程師協會(Society of Automotive Engineers)，是一家總部位於美國、活躍於全球的專業協會及標準制定組織，面向各行各業的工程專業人士，其主要重心放在全球運輸行業，如航空航天、汽車及商用車。自動駕駛級別的SAE標準被全球汽車行業廣泛接受。市場參與者根據SAE分類將自動駕駛解決方案分為更具體的類別，例如L2+級，作為行業標準做法，使用戶和客戶對其產品的自動化水平有更準確的了解
「量產」	指	亦稱為大規模生產，是使用標準化設計、機械和裝配線技術大量生產產品的製造過程
「SMT」	指	表面貼裝技術，一種將電子元件直接固定於印刷線路板表面的方法

技術詞彙表

「SoC」	指	系統級芯片，集成了CPU、內存接口、片上輸入／輸出設備、輸入／輸出接口及輔助存儲接口的可編程IC，通常與其他組件（如無線電調製解調器及一個圖形處理單元）併排，全部位於單一基片或微芯片上
「SUV」	指	運動型多用途車
「SV3D」	指	環視3D顯示屏，提供整車360度全景的環視系統
「自動駕駛域控制器的基礎版本」	指	與Mobileye的產品銷售協議中提到的SuperVision™自動駕駛控制單元，即L2+ ECU，作為自動駕駛應用的智能計算平台，負責感知、數據融合、定位、規劃及車輛控制
「一級供應商」	指	汽車系統集成商，即直接向OEM供應組裝部件或系統的公司。一級供應商需要在汽車的設計和開發階段與OEM密切合作，確保將其零部件集成到最終產品中
「二級供應商」	指	直接向一級供應商供應零部件或材料的公司，如原材料、較小的子部件，其後將其納入一級供應商供應的部件中
「變換器」	指	一種採用自注意力機制的深度學習模型，可按輸入數據各部分不同的重要性分配不同權重
「TSR」	指	交通標誌識別
「城市NoA」	指	城市自動輔助導航駕駛
「USS」	指	超聲波傳感器

前 瞻 性 陳 述

我們已於本文件中加載前瞻性陳述。前瞻性陳述包括對我們未來的意向、信念、期望或預測的陳述，並非過往事實。

本文件載有若干前瞻性陳述及與我們及附屬公司有關的資料。該等陳述及數據乃根據管理層所信以及管理層所作假設及管理層現時所掌握的數據作出。在本文件中，「旨在」、「預想」、「相信」、「能夠」、「預期」、「今後」、「有意」、「可能」、「或會」、「應當」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「預料」、「尋求」、「應」、「將會」、「會」及該等詞語的反義詞以及其他類似表達，若涉及我們或我們的管理層，乃用以識別前瞻性陳述。該等陳述反映管理層目前對未來事件、營運、流動資金及資本來源的觀點，其中若干觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述受限於若干風險、不確定因素及假設，包括本文件所述其他風險因素。閣下應特別留意，依賴任何前瞻性陳述均涉及已知及未知風險與不確定因素。本公司面對的可能會影響前瞻性陳述準確性的風險及不確定因素，包括(但不限於)下列方面：

- 我們的經營及業務前景；
- 我們營運所屬行業及市場的未來發展、趨勢及狀況；
- 我們的策略、計劃、宗旨及目標，以及我們成功實施該等策略、計劃、宗旨及目標的能力；
- 我們經營所在市場的整體經濟、政治及營商環境；
- 我們繼續保持行業領先地位的能力；
- 我們控制或降低成本的能力；
- 我們識別及整合合適收購目標的能力；
- 我們的股息政策；
- 我們的資本開支計劃；
- 我們業務未來發展的幅度、性質及潛力；
- 資本市場發展；

前 瞻 性 陳 述

- 我們吸引及留住高級管理層及主要員工的能力；
- 我們未來的債務水平及資本需求；
- 我們營運所屬行業及市場的競爭環境；
- 我們競爭對手的行動及發展；
- 載於本文件「業務」及「財務資料」有關價格趨勢、經營、利潤率、整體市場趨勢及風險管理的若干陳述；
- 利率、股價、銷量、經營、利潤率、風險管理及整體市場趨勢的波動性變化；
- 我們營運所屬行業及市場的監管及經營狀況的變更；及
- 本文件中並非過往事實的其他陳述。

在適用法律、規則及法規之要求的規限下，我們並無且不承擔因出現新數據、未來發生的事件或其他原因而更新或以其他方式修訂本文件所載前瞻性陳述的責任。鑒於該等及其他風險、不確定因素及假設，本文件所述的前瞻性事件及情況未必會按我們預期的方式發生，或者根本不會發生。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本文件所載所有前瞻性陳述均受本節的警示聲明限制。

於本文件內，有關我們或董事意向的陳述或提述乃於截至本文件日期作出。任何有關資料均可能隨未來發展而改變。

風 險 因 素

[編纂]我們的H股涉及重大風險。於[編纂]我們的H股前，閣下應審慎考慮本文件所載全部資料，包括下文所述的風險及不確定因素。下文說明我們認為屬重大的風險。任何下述風險均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。在任何該等情況下，我們H股的[編纂]可能會下跌，而閣下或會損失全部或部分[編纂]。

該等因素為未必會發生的或然事件，且我們無法就任何該等或然事件發生的可能性發表任何意見。除非另有指明，否則已提供的資料均為截至最後實際可行日期的資料，不會於本文件日期後更新，並受限於本文件「前瞻性陳述」一節的警告聲明。

與我們的業務及行業有關的風險

我們面臨自向吉利集團銷售及自SuperVision™獲得大量收入的集中風險，而有關客戶或產品的收入損失或收入大幅減少可能對我們的經營業績造成重大不利影響。

於往績記錄期，我們收入的絕大部分來自吉利集團。於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月，吉利集團一直是我們的最大客戶。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們來自吉利集團的收入分別為人民幣94.5百萬元、人民幣1,277.5百萬元及人民幣516.0百萬元，佔同期我們總收入的53.0%、96.4%及95.0%。此外，我們自向吉利集團銷售SuperVision™產生大量收入，於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月分別為人民幣86.0百萬元、人民幣1,241.9百萬元及人民幣508.8百萬元，分別佔我們於同期來自吉利集團收入的91.0%、97.2%及98.6%。由於我們依賴Mobileye供應自動駕駛域控制器的基礎版本及用於SuperVision™的授權軟件，而我們作為系統集成商負責車輛集成、測試及驗證，倘Mobileye停止供應，我們將會完全損失來自SuperVision™的收入，包括來自吉利集團（如極氪及極星）的收入。此外，我們無法保證(i) Mobileye將繼續向我們供應用於SuperVision™及其他產品的自動駕駛域控制器基礎版本，(ii) Mobileye將繼續避免與吉利集團直接合作，(iii) 吉利集團及Mobileye將不會與其他一級供應商合作，或(iv) 吉利集團不會以其內部開發的自動駕駛解決方案取代SuperVision™。由於我們於往績記錄期的大部分收入來自向吉利集團銷售SuperVision™，任何該等事件的發生均會導致我們失去關鍵的收入來源，從而可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風 險 因 素

吉利集團是一家領先的跨國汽車企業集團，主要從事汽車、汽車零件及相關汽車部件的研發、製造及銷售。例如，據我們基於與Mobileye的討論所知，極星及Mobileye或會與其他系統集成商合作將其新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們同意開發的某款車型。於2020年10月，我們收到就極氪001搭載SuperVision™的定點函，標誌著我們合作的開始。自此，雙方開始合作研發L2+級自動駕駛解決方案，我們已成為吉利集團（尤其是極氪品牌）自動駕駛解決方案及產品的主要供應商之一。我們未能向吉利集團提供令其滿意的解決方案及產品可能會對我們與其的業務關係產生不利影響。倘有關客戶未來決定終止或減少與我們的合作，可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。我們無法保證吉利集團將持續與我們合作或將不會減少與我們的業務，亦不保證吉利集團的業務範圍或業務模式不會發生變化、將持續維持其市場地位及聲譽及將不會停止營運或不會遭遇經營或財務困難。向吉利集團銷售SuperVision™也依賴極氪001及極氪009的商業成功，而其取決於並非我們所能控制的因素，包括但不限於極氪001及極氪009的市場接納度、其他汽車型號的競爭及極氪品牌的整體聲譽。倘我們為主要供應商的某款特定車型停止生產、未取得商業成功或出現業務虧損，我們的銷售額可能會減少及對我們的盈利能力產生不利影響。

此外，鑒於中國汽車行業不斷快速發展的性質，我們客戶的業務增長未必會持續且受多項他們無法控制的因素影響，包括整體經濟狀況、消費者購買力、汽車及自動駕駛行業相關法律、規則及監管法規的變化及不確定因素，這些都無法準確預測。此外，OEM可能會因應市場競爭加劇而調整其車型的售價，從而可能增加我們的定價壓力。例如，吉利集團近期下調了極氪001車型的售價。根據新聞報導，於2023年8月11日至2023年12月31日期間下達極氪001採購訂單的客戶將獲得介乎人民幣30,000元至人民幣37,000元的折扣。我們可能面臨更大的定價壓力，且我們無法保證我們產品的銷量會增加。因此，OEM廠商下調定價策略對我們解決方案的銷量及收入的影響存在不確定性。中國汽車行業的任何波動或整體發展下行以及OEM顯著修改定價策略，均或會減少對我們解決方案及產品的需求，因而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。此外，我們無法向閣下保證，我們能成功擴大業務或吸引新OEM客戶。倘我們無法擴大客戶群，我們可能面臨增長放緩或毫無增長或收入減少，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

此外，我們一直依賴有限的解決方案及產品來獲得絕大部分收入。自動駕駛產品市場以及客戶需求及偏好不斷快速變化。我們以及我們的許多競爭對手正在不斷升級我們的現有解決方案及產品及推出性能更高、質量更好的新型解決方案及產品。倘我們的任何主要解決方案或產品對客戶不具吸引力，不論是由於（其中包括）競爭對手解決方案及產品或我們自身替代解決方案及產品的競爭或自動駕駛解決方案及產品的整體需求減少等，其會失去市場份額，我們的業務及經營業績可能受到重大不利影響。

我們是一家處於早期階段的公司，過去出現過虧損；我們預期於**2023**年將產生重大開支及持續虧損，且我們可能於**2024**年及以後繼續產生虧損；我們過往的財務及經營業績未必反映我們的日後表現。

我們是中國自動駕駛解決方案提供商，專注於自動駕駛域控制器。我們專注於為客戶開發自動駕駛解決方案及產品。我們於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月分別錄得淨虧損人民幣53.8百萬元、人民幣464.2百萬元、人民幣342.4百萬元、人民幣300.4百萬元及人民幣99.7百萬元。我們相對有限的經營歷史使得我們難以對我們現有的業務、未來前景及我們可能面臨的風險及挑戰進行評估。我們面臨或預期將面臨的風險及挑戰包括我們在以下方面的能力：

- 生產及交付性能可接受的解決方案及產品；
- 吸引新客戶及挽留現有客戶；
- 遵守我們業務適用的現有及新訂或經修訂法律法規；
- 預測收入以及預算及管理開支；
- 規劃及管理現有及未來解決方案及產品的資本開支，以及管理與現有及未來解決方案及產品有關的供應鏈及供應商關係；
- 預估及響應宏觀經濟變動及我們經營所在市場的變動；
- 維持及提升我們的聲譽及品牌價值；

風險因素

- 有效管理我們的增長及業務營運；
- 開發及保護知識產權；及
- 聘用、整合及挽留組織內部的各級人才。

我們預期於2023年將產生重大開支及持續虧損，且我們可能於2024年及以後繼續產生虧損。由於多項我們無法控制的因素，其中包括整體經濟狀況、特殊事件、影響我們經營以及控制成本及開支能力的政府法規或政策，我們於各期間的收入、成本、開支及經營業績或有所不同。我們的潛在盈利能力取決於多項因素，包括客戶對我們解決方案及產品需求的持續增長、我們成功與我們經營所在市場其他參與者競爭、宏觀經濟及監管環境。我們未必有充足的收入增幅可與我們成本及開支的增幅抵銷，原因為我們計劃：

- 持續投資解決方案及產品的研發；
- 擴大產能以生產解決方案及產品；
- 提升設計、開發、驗證及服務實力；
- 招募更多工程師及其他人才支持我們的業務擴張；及
- 增加我們的銷售及營銷活動及擴大銷售及營銷團隊。

倘我們無法解決我們面臨的風險及困難（包括該等與上文所列挑戰有關的風險及困難以及本節「風險因素」另有所述者），我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到不利影響。再者，由於我們的過往財務數據有限及我們在發展日益迅速的市場營運，任何有關我們未來收入及開支的預測未必如我們擁有較長經營歷史或在可預測程度更高的市場營運那般準確。我們過去曾面臨及日後將面臨經營歷史有限的成長型公司在快速變化的行業所經常面臨的風險及不確定因素。倘我們規劃及經營業務所用的與該等風險及不確定因素有關的假設有誤或發生變化，或倘我們未成功解決該等風險，我們的經營業績可能與我們的預期有重大差異，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到不利影響。

風 險 因 素

我們依賴第三方供應商（尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye），且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變化和業務關係轉變的影響，任何該等均可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品。

我們從第三方供應商採購原材料及部分產品組件，包括車規級芯片、機械部件、光學部件及電氣部件。我們未來的成功將部分取決於我們管理供應鏈以大規模生產及交付產品的能力。我們依賴某些主要供應商。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們向各期間前五大供應商的採購總額分別佔我們總採購額的53.4%、78.9%、96.0%及95.0%，而我們於有關期間向最大供應商的採購額分別佔我們總採購額的23.2%、54.6%、69.2%及90.3%。特別是，我們依賴Mobileye供應我們產品所用的自動駕駛域控制器的基礎版本及SoC。Mobileye是我們2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月的最大供應商。於往績記錄期，我們主要向Mobileye採購(i)用於SuperVision™解決方案的自動駕駛域控制器的基礎版本；及(ii)用於我們iFC產品的EyeQ®系列SoC。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們對Mobileye的採購額分別為人民幣5.7百萬元、人民幣78.4百萬元、人民幣921.7百萬元及人民幣324.2百萬元，分別佔我們同期總採購額的13.6%、54.6%、69.2%及90.3%。Mobileye亦與其他一級供應商合作向其他OEM供應SuperVision™，且我們無法保證Mobileye將持續與我們合作或將不會減少與我們的業務。再者，我們不能保證Mobileye會就我們的持續進行項目或未來項目與我們保持合作夥伴關係，尤其是新一代產品須再作部署的情況。例如，據我們基於與Mobileye的討論所知，Mobileye可能與其他系統集成商合作，將其新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們同意開發的某款極星車型。據我們所知，Mobileye已在中國設立分公司，主要負責在軟件發佈前進行功能測試。未來，Mobileye可能會擴大在中國的業務，決定與OEM直接合作開發自動駕駛解決方案並提供OTA更新，而非與一級供應商保持合作關係。倘Mobileye終止或減少與我們的合作，我們可能無法以具成本效益並及時的方式採購替代原材料及關鍵組件，且我們無法向閣下保證即使我們提供的替代ADAS解決方案品質相同且成本相似，我們的客戶將接納替代ADAS解決方案。因此，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。

風 險 因 素

鑒於我們的供應商來源有限，我們因而面對來自有限供應商來源的部件供應短缺及交付時間長的風險，以及我們的供應商停止或修改其產品中使用的部件的風險。我們擁有全球供應鏈，COVID-19疫情及其他健康流行病及爆發，可能會因停工或中斷等原因，對我們及時或以具有成本效益的方式從第三方供應商處採購部件的能力產生不利影響。例如，我們的產品仍然依賴第三方的芯片。從歷史上看，由於COVID-19疫情導致供應鏈及物流中斷，我們難以確保足夠和及時的車規級電源管理芯片供應。未來芯片供應的任何短缺可能導致芯片價格上漲，並可能導致芯片供應商在該等行業的客戶中更有選擇性地分配可用的芯片。我們可能無法以商業上可接受的條款或根本無法獲得足夠的芯片供應，因此我們可能無法履行客戶的訂單。任何未能履行客戶訂單的情況都可能導致我們的銷售額下降及客戶流失。我們的芯片採購亦可能受到美國實施的制裁及出口管制。請參閱「一 我們可能會因與已受到或將受到美國及其他相關制裁機構的制裁及出口管制的若干實體或若干行業進行的任何交易而受到不利影響」。

此外，與若干部件相關的交付時間很長，無法迅速改變數量及交付計劃。我們一些芯片供應商可能對其產品採取不可取消的不可退款政策，或要求我們提供具有約束力的採購預測。我們在過去曾經歷過並且將來可能會經歷某些關鍵部件及材料的部件短缺及價格波動，並且該等部件的可用性及定價的可預測性可能有限。部件短缺或價格波動在未來可能會很嚴重。若這些部件的供應商出現部件短缺、供應中斷或材料價格變化，我們可能無法及時開發替代資源，或者在唯一或有限來源的情況下根本無法開發替代資源。為該等部件開發替代供應來源可能耗時、困難且成本高昂，而且我們可能無法以我們可以接受的條件採購該等組件，或者根本無法採購該等部件，這可能會削弱我們滿足要求或及時完成客戶訂單的能力。任何該等零件或部件的供應中斷或延遲，或無法以可接受的價格及在合理的時間內從替代來源獲得該等零件或部件，將對我們滿足預定向客戶交付產品的能力產生不利影響，這可能會對我們與客戶的關係產生不利影響，並可能導致我們產品交付延遲，並對我們的經營業績產生不利影響。若我們無法及時購買足以滿足我們要求的數量的部件，我們將無法向我們的客戶交付產品，這可能導致該等客戶使用有競爭力的產品而不是我們的產品。

風 險 因 素

即使在我們獲得定點函之後，概不保證我們的OEM客戶或OEM終端客戶將以任何特定數量或任何特定價格購買我們的解決方案及產品，且從我們獲得定點函至我們獲得車型收入之間可能有重大延誤。

即使已訂立定點函，我們無法保證我們的客戶將以對我們有利的價格大量購買或者購買我們的解決方案及產品。我們通常並無與OEM客戶訂立合約，要求其以任何特定數量或任何特定價格購買我們的解決方案及產品，倘我們獲得定點函的車型不成功，包括與我們的解決方案及產品無關的原因，倘OEM（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）決定停止或減少某個車型的生產或停止在某個車型中使用我們的解決方案及產品，或倘我們面臨價格下行壓力，我們的銷售額可能低於我們的預測。然而，定點函並不為落實合約提供確定性，並可由客戶終止。因此，獲得定點函並不能保證會產生收入。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已終止與兩名OEM客戶的合作，其向我們發出合共三份定點函。此外，定價估計乃由OEM要求報價時作出，因此，在要求報價和訂購我們的解決方案及產品之間，市場惡化或其他條件可能要求我們以低於我們最初預期的價格出售我們的解決方案及產品。我們亦可能因客戶重組、合併及削減成本舉措或由於競爭加劇面臨來自客戶的定價壓力。我們根據客戶情況和對其車輛的銷售預測動態地調整我們的銷售價格。倘我們無法降低足夠的生產成本，或以更高的價格點推出具有更多特性和功能的解決方案及產品，以抵銷價格下跌，則我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。此外，OEM可能會選擇為其自動駕駛解決方案獨立採購特定零部件。這可能對我們解決方案的售價以及我們的收入及盈利能力產生影響。例如，為滿足客戶的需求，我們於2023年上半年停止向部分OEM供應解決方案中的攝像頭及超聲波傳感器。該等OEM選擇自行採購該等零部件。剔除攝像頭及超聲波傳感器對我們的財務表現產生了顯著影響。一方面，此舉使得我們的SuperVision™毛利率有所提升。但另一方面，其又導致SuperVision™的平均售價下降。此外，SuperVision™的銷售收入於2023年第二季度出現下降。

此外，我們的解決方案及產品技術複雜，融入許多技術創新，且通常須經大量安全測試，OEM通常須投入大量資源以在將我們的解決方案及產品納入任何特定的車型之前對其進行測試及驗證。自動駕駛解決方案及產品的平均開發週期為收到OEM的定點函後12至18個月，視乎OEM以及解決方案及產品的複雜程度而定。該等開發週期導致我們在獲得某一車型的任何收入之前投入資源。於往績記錄期，我們分別就進行中項目、成功項目及終止項目的發展產生人民幣40.4百萬元、人民幣28.7百萬元及人民幣3.5百萬元的履約成本。我們通常向客戶收取該等費用。然而，概不保證我們將可收回產生的大額前期費用。OEM可能會選擇取消或推遲生產任何車型。儘管我們於往

風 險 因 素

續記錄期能夠全額收回終止項目產生的履約成本，我們無法保證日後如有任何終止項目，我們能夠全額收回履約成本。我們的自動駕駛解決方案及產品控制各種車輛功能（包括發動機、轉向、及制動以及安全及導航互動功能）。因此，該等功能必須與OEM及其他供應商開發的其他車輛系統有效融合，我們可能無法在車型中達到必要的可以互相操作的水平以使我們的解決方案及產品能夠得以實施（即使獲得了定點函）。

就定點函而言，我們通常會收到OEM對與該等定點函有關的車型的預期產量的初步估計。該等估計可能會被OEM大幅、多次修訂，並可能不代表與該等定點函相關的未來產量，未來產量可能會大大高於或低於估計。此外，漫長的開發週期或車型取消或推遲將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

如果我們未能挽留現有客戶、吸引新客戶或增加我們客戶的支出，我們的業務及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們持續擴大客戶群以涵蓋一系列業內領先企業。我們挽留現有客戶、吸引新客戶及增加我們客戶支出的能力取決於多項因素而定，包括我們以有競爭力的價格提供更多滿足OEM客戶需求的自動駕駛解決方案及產品的能力、我們的技術實力以及我們銷售及營銷工作的效益。我們無法保證現有客戶將繼續就其新車型向我們採購自動駕駛解決方案，亦不能保證彼等會就我們的持續進行項目或未來項目與我們保持合作夥伴關係，尤其是新一代產品（包括來自Mobileye）須再作部署的情況。例如，吉利集團正在為極氪品牌的其他車型與其他一級自動駕駛供應商合作，而據我們與Mobileye的討論所知，Mobileye及極星或會與另一系統集成商合作以將來自Mobileye的新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入我們已同意開發的車型。如果我們未能挽留現有OEM客戶或吸引新OEM客戶，我們可能無法如預期般快速增加收入，或根本無法增加收入。

隨著我們客戶群的增長及多元化，我們可能無法為OEM客戶提供滿足該等OEM客戶特定需求的解決方案及產品，且我們可能無法提供優質的客戶支持，這可能導致客戶不滿意，從而降低對我們解決方案的整體需求及預期收入的損失。此外，我們無法滿足客戶服務期望可能會損害我們的聲譽，並可能因此限制我們留住現有客戶及吸引新客戶的能力，這將對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

風 險 因 素

如果我們不能以具成本效益的方式及時開發和引進新的解決方案及產品並改進現有解決方案及產品，我們的競爭地位將受到負面影響，我們的業務、經營業績及財務狀況亦將受到不利影響。

我們的業務、經營業績及財務狀況取決於我們能否持續開發現有自動駕駛解決方案和產品的開發，以及能否開發及推出新的改良解決方案及產品（採用和整合傳感和感知技術、軟硬件以及攝像頭、雷達、激光雷達、地圖和人工智能技術的最新技術成果），以滿足不斷發展的客戶、監管和安全評級要求。例如，我們將需要完成下一代iDC系列和iFC系列的開發並實現具成本效益的量產。我們目前正在研究iDC high及iFC 3.0，並預期於2024年量產iDC High及iFC 3.0。我們無法保證我們目前正在研究的新解決方案及產品（特別是iDC high及iFC 3.0）將及時發佈，甚至根本不能發佈或獲得市場認可。本文件包含我們當前對預計開始生產或發佈未來解決方案及產品的年份的預期。該等時間段有很大不確定性。我們可能會遇到意想不到的重大技術和生產挑戰，或者在以具成本效益的方式完成該等和其他解決方案及產品的開發以及提升產能方面出現延誤。開發該等和其他新的改良解決方案及產品需要我們投入資源進行研究和開發，亦需要我們：

- 設計創新、精確、更加安全和舒適度的功能，使我們的解決方案及產品從競爭對手中脫穎而出；
- 不斷提高我們自動駕駛技術的可靠性；
- 與我們的客戶、供應商和合作夥伴在新設計和開發方面進行有效合作；
- 有效應對我們競爭對手的技術變革和產品發佈；及
- 迅速以具成本效益的方式適應不斷變化的客戶要求、市場狀況以及監管和評級標準。

如果我們現有和新開發項目出現延誤，或未能如期完成或根本無法完成現有和新開發項目，我們可能無法滿足客戶的要求，無法獲得現有或新客戶的更多定點函，取得新的採購訂單，或使我們的解決方案及產品獲得更廣泛的市場認可，則我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

風 險 因 素

我們與合作夥伴的業務合作存在風險，該等關係可能不會帶來大量收入。我們與他們合作的任何不利變化均可能損害我們的業務。

戰略業務關係現在及將來均為我們業務增長和成功的一個重要因素。我們與自動駕駛以及汽車行業的其他公司建立了聯盟和合作夥伴關係，以幫助我們努力繼續提高我們的技術，使我們的解決方案及產品商業化，並推動市場接受。我們已與Mobileye等領先的自動駕駛技術和解決方案提供商建立合作夥伴關係，以驗證並交付我們解決方案及產品所需的關鍵部件。我們可能無法成功地與該等業務夥伴談判達成新的最終協議，或者此類協議的條款可能對我們不利。我們亦可能需確定和談判與其他第三方的額外關係。我們可能無法成功地確定並與該等第三方談判達成最終協議，以具有吸引力的條款或根本無法提供我們所需的服務，這將導致我們開發和提供這些能力的成本增加。

與該等第三方的合作存在風險，部分為我們無法控制。例如，我們與合作夥伴的若干協議授予我們的合作夥伴或我們因故或無故終止該等協議的權利。倘我們的任何合作夥伴關係被終止，其可能會延遲或阻止我們的研發計劃。我們亦受到有關合作內容的限制。此外，此類協議將來可能包含若干排他性條款，倘排他性條款被觸發，可能會妨礙我們與其他擁有卓越技術的企業合作，或者由於其他原因我們更願意與之合作。我們可能會遇到延誤，因為我們的合作夥伴並無達到商定的時間表或遇到能力限制。我們還可能遇到聯合開發項目的預算或資金方面的分歧。未來還存在與合作夥伴發生其他潛在糾紛的風險，包括在知識產權方面。倘我們與該等業務合作夥伴的關係發生任何不利變化，我們在保護這些知識產權方面可能會遭遇困難及風險。

倘我們現有合作夥伴協議被終止，我們可能無法以我們可以接受的條款和條件訂立新協議。完成任何過渡所需的開支及時間可能比預期要多。上述任何情況均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

風 險 因 素

我們在競爭激烈的市場中運營，一些市場參與者可能擁有更多的資源。我們的競爭對手包括大量成熟的競爭對手及新的市場進入者。

自動駕駛行業競爭激烈，我們預計其在未來會變得更加激烈。我們未來的成功將取決於（其中包括）我們繼續開發卓越的先進技術的能力，以保持與我們現有和任何新競爭對手相當的競爭力。競爭乃基於（其中包括）成本效益、可靠性、開發和部署日益複雜的技術的能力（以提供符合現有和未來法規的車輛、乘客和行人的安全）、收集或獲取大量驗證數據集以訓練所需軟件和不斷提升實時獲取新數據的能力、以成本效益部署硬件的能力、將技術和硬件與整體車輛設計和生產相融合的能力、被OEM採用的能力，以及與汽車行業其他參與者開發和保持戰略關係的能力。

大量且越來越多的成熟和新技术公司及整車廠已經進入或據說有計劃進入自動駕駛解決方案及產品市場。我們的一些競爭對手可能擁有比我們更多或更完善的資源，用於設計、開發、製造、分銷、推廣、銷售和支持其產品。尋求開發自己的內部解決方案及產品的汽車製造商也可能成為間接競爭對手。一些目前採用我們解決方案及產品的OEM可能決定內部設計解決方案及產品，以取代他們目前採用的我們的解決方案及產品。可能出現的其他競爭者包括資源豐富並能夠部署這種資源進行競爭的大型技術公司，以及能夠開發可能不需要我們的技術目前所依賴的大量數據集，但仍能實現同樣的算法效果的產品的公司。

此外，競爭的加劇可能導致定價壓力和利潤率下降，並可能阻礙我們增加解決方案及產品的銷售的能力，或導致我們失去市場份額，任何該等情況均將對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

風 險 因 素

我們的業務可能受到與（其中包括）我們解決方案及產品的實際或被指控的瑕疵有關的索賠，或倘我們的解決方案及產品實際或被指控未能達到預期的性能，與該等索賠有關的報道可能會損害我們的聲譽，減少對我們解決方案及產品的需求或增加對我們解決方案及產品的監管審查。

我們的絕大多數解決方案及產品安裝在汽車上。我們的自動駕駛解決方案及產品在汽車上的應用存在著潛在的重大傷害風險，包括傷亡。汽車行業總體上因交通碰撞或其他事故的潛在嚴重後果而受到重大訴訟索賠的影響。作為與（其中包括）預防交通碰撞和其他事故有關的解決方案及產品的提供商，我們可能會因交通碰撞或其他事故而面臨訴訟，即使我們的解決方案及產品或其功能或故障並無導致任何特定的交通碰撞或事故。我們的技術可能牽涉導致死亡或人身傷害的事故，而牽涉我們的解決方案及產品或其功能的此類事故可能會成為廣大公眾關注的焦點。牽涉此類技術的交通碰撞或其他事故對新興自動駕駛技術提供商的法律影響仍存在重大不確定性，特別是考慮到不同司法管轄區的法律和監管制度有差異，隨著監管和法律形勢的發展，我們可能須對超過當前行業規範的損失承擔責任。

此外，如果有關部門認定，使用我們的解決方案及產品或若干自動駕駛應用整體增加了所有或部分客戶、最終用戶及乘客的傷害風險，彼等可能會通過法律或採用法規限制使用我們的解決方案及產品，或增加與使用我們的解決方案及產品有關的責任，或規範自動駕駛技術的使用或推遲部署自動駕駛技術。任何該等事件均可能對我們的品牌、與客戶的關係、經營業績或財務狀況產生不利影響。

我們通常向我們產品的客戶提供標準的產品保修。我們產品的基本保修期通常為三至五年或150,000公里。如果我們的解決方案及產品出現任何重大瑕疵，可能會使我們承擔損害賠償和保修索賠。此外，倘因我們的產品存在任何質量缺陷，造成人身或財產損害，我們有法律義務承擔產品責任。倘有關索償產生自我們自供應商採購的零部件的產品缺陷，我們可能有權要求供應商承擔相應的產品責任。然而，我們亦可能對OEM客戶承擔更大的產品責任，原因為(i)我們向OEM客戶提供的保修期可能比我們的供應商提供的保修期要長，及(ii)我們的供應商所承擔的責任可能存在限制。此外，於保修期內，倘與維修或更換我們產品中的部件有關的成本及開支超出供應商承擔的責任限額，則我們可能須承擔該等額外成本及開支。我們可能會因糾正任何瑕疵、保修索賠或其他問題而產生大量費用，包括與產品召回有關的費用。任何與我們的解決方案及產品質量有關的負面宣傳均可能影響我們的品牌形象、合作夥伴和客戶需求，並對我們的經營業績及財務狀況產生不利影響。

風 險 因 素

此外，我們可能會因為該等問題導致的違約、產品責任、欺詐、侵權或違反保證而面臨重大法律索賠。為訴訟辯護（不論勝訴與否）均可能耗費巨資，並可能轉移管理層的注意力，令市場對我們和我們的解決方案及產品的看法產生不利影響。此外，我們的保險範圍可能被證實不足以應付索賠，且未來的承保範圍可能無法以可接受的條款取得或根本無法取得。該等與產品有關的問題可能導致對我們的索賠，我們的業務可能受到不利影響。

我們用於汽車上的自動駕駛產品極為複雜及可能存在缺陷或因其他原因而未能發揮預期性能，市場或會減少採用我們的產品，我們在現有或潛在客戶中的聲譽可能受損，使我們面臨產品責任及其他索賠並可能對我們的經營業績產生不利影響。

我們的大部分自動駕駛解決方案及產品銷往OEM並安裝在其汽車上。該等解決方案及產品極具技術性及十分複雜，要求較高的生產標準，且日後很可能在不同發展階段出現缺陷、錯誤或可靠性問題。我們未必能及時發佈新解決方案及產品、生產現有解決方案及產品、糾正已經出現的問題或相關問題的糾正未必能令客戶滿意。此外，未發現的錯誤、缺陷或安全漏洞，尤其是當推出新產品或發佈新版本時，可能導致配備我們解決方案及產品的車輛的終端用戶及／或乘客或其附近區域的民眾嚴重受傷甚或身亡、對我們提起訴訟、負面報道及其他後果。該等風險在自動駕駛行業尤為普遍。我們產品的某些錯誤或缺陷可能在測試、上市及客戶使用後才被發現，在有關情況下，我們可能產生大量額外開發成本及產品召回、修復或替換成本。該等問題亦會導致客戶或其他人士針對我們提起集體訴訟等索賠。我們的聲譽或品牌可能因該等問題而受損及客戶可能不願購買我們的解決方案及產品，從而對我們挽留現有客戶及吸引新客戶的能力產生不利影響及對我們的財務業績造成不利影響。

此外，自動駕駛解決方案及產品的任何缺陷或重大故障可能削弱客戶對自動駕駛解決方案及產品的信心。由於自動駕駛解決方案及產品市場正在蓬勃發展，客戶對自動駕駛解決方案及產品喪失信心可能對整體市場的未來，尤其是我們的業務前景有重大不利影響。

風 險 因 素

我們可能會因與已受到或將受到美國及其他相關制裁機構的制裁及出口管制的若干實體或若干行業進行的任何交易而受到不利影響。

2022年10月7日，美國商務部、美國工業和安全局（「**BIS**」）發佈規則，對中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的半導體、半導體製造、超級計算機及高級計算項目和最終用途實行新限制（「美國芯片出口限制」）。**BIS**關於高級計算和半導體製造的規則在兩個關鍵領域實施。首先，該等規則對若干高級計算半導體芯片及軟件、超級計算機最終用途的交易以及涉及實體清單上若干實體的交易實行限制性出口管制。其次，該等規則對若干半導體製造項目和若干集成電路（**IC**）最終用途的交易實施新管制。

誠如我們有關美國出口管制法律的法律顧問告知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們的客戶未被列入美國工業和安全局實體清單、拒絕交易對象清單或未經核實名單，總部或常駐地點並非位於受美國出口管制下全面貿易禁運的任何國家或地區（現包括克里米亞地區、古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞、盧甘斯克人民共和國（「**LPR**」）及頓涅茨克人民共和國（「**DPR**」）（統稱「**受制裁目標國家**」）），亦非由上述任何國家或地區政府擁有或控制；及(ii)我們的業務活動不涉及違反或將違反(a)對受制裁目標國家的限制；及(b) **EAR**所載的美國芯片出口限制。

我們的業務活動目前在任何重大方面均不受美國出口管制法律的影響。然而，隨著實體清單及其他美國出口管制法律和法規的不斷擴大和發展，未來的美國出口管制可能會嚴重影響或針對我們部分重要供應商或客戶、原材料及經營所需的主要部件，在此情況下，如果我們不能及時以我們可接受的條款獲得替代的供應或需求來源，我們的業務可能會受到影響。部署於**Supervision™**的若干部件（包括芯片及軟件）受**EAR**約束。該等制裁及出口管制可能對我們及／或我們的供應鏈、業務夥伴或客戶產生不利影響，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到國際貿易和政治局勢持續緊張的重大影響。我們無法保證未來業務將不會面對制裁及出口管制風險，或我們的業務將符合美國政府或任何其他司法權區的期望及規定。倘發生上述任何情況，我們可能需要採購新產品或與**Mobileye**或其他供應商合作作為替代方案，該等方案未必會成功。鑒於出口管制限制，倘我們須為**SuperVision™**所用芯片及／或軟件確定可資比較的替代品，則我們現有或潛在**OEM**客戶未必會接受任何由此產生的新產品。因此，我們無法保證能夠成功推廣該等新產品，而我們的業務、經營業績及財務狀況將會受到不利影響。有關我們在受國際制裁地區的業務營運詳情，請參閱本文件「業務－合規－遵守美國芯片出口限制法規」一節。

風 險 因 素

如果汽車OEM並無選擇我們的解決方案和產品或我們未被OEM選定為自動駕駛相關研發服務的提供商，我們的業務將受到重大不利影響。

我們的客戶主要是在其車輛上安裝我們的自動駕駛產品的汽車OEM。汽車OEM通常在下達大批量產品（如我們的自動駕駛解決方案及產品）訂單前開展廣泛的測試或鑑定流程，因為此類解決方案或產品將作為一個更大的系統或平台的一部分運作，必須滿足若干其他規格。

從最初接觸OEM到OEM選擇將我們的自動駕駛解決方案或產品應用到OEM生產的一個或多個特定車型，我們投入了大量的精力和資金。我們可能會花費大量資源從而讓OEM選擇我們，但卻可能無法實現。在篩選環節後，沒有獲得定點函的解決方案或產品通常難以勝出，直到OEM發出新的報價要求，因為車型被改造前OEM通常不會改變已經融合進其系統的複雜技術。此外，設計取勝的公司日後可能會因為與OEM的既定關係而在後續的競爭中佔有優勢，這將使該公司的競爭對手更難贏得其他車型的設計合同。如果我們將來不能在大量的OEM設計競賽中獲勝，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

此外，我們向OEM提供自動駕駛相關研發服務，這為我們提供了展示研發能力及工程能力的機會。然而，我們無法保證我們將能夠及時向OEM提供滿足其各種要求的高質量研發服務，或根本無法向其提供研發服務。在此情況下，我們可能不會獲OEM委聘參與其未來的研發項目，或作為自動駕駛解決方案及產品的供應商，這將對我們吸引新客戶的能力產生不利影響，我們的業務、經營業績及財務狀況將會受到不利影響。

我們PCBA產品的缺陷或錯誤可能會使我們面臨負面宣傳並損害我們的聲譽，這可能會影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

於往績記錄期，我們從事製造及向第三方銷售PCBA產品。我們並不將PCBA產品的銷售視為我們的核心業務。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，來自PCBA產品的銷售收入分別為人民幣42.4百萬元、人民幣57.6百萬元、人民幣35.0百萬元、人民幣17.0百萬元及人民幣10.3百萬元。我們的PCBA產品銷售收入佔總收入的百分比由2020年的89.0%下降至2021年的32.3%，並進一步下降至2022年的2.6%，及由截至2022年6月30日止六個月的4.7%下

風 險 因 素

降至截至2023年6月30日止六個月的1.9%。展望未來，我們預期將專注於向OEM客戶提供自動駕駛解決方案及產品，並計劃於未來五年逐步減少向第三方銷售PCBA產品。然而，我們PCBA產品的任何錯誤、缺陷、中斷或其他性能問題仍可能使我們面臨負面宣傳並損害我們的聲譽，這可能會影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們繼續實施旨在發展我們業務的戰略舉措，包括開發新技術、解決方案及產品。我們無法向閣下保證我們選擇的重點技術、解決方案及產品會被證明為正確，亦不能保證我們的舉措會成功，並帶來足夠的收入增長以抵銷成本及開支。

我們繼續進行投資並實施旨在發展我們業務的舉措。尤其是，我們已制定計劃，將我們的研發工作集中在若干我們認為對我們未來增長至關重要的新技術和產品上。例如，我們正在開發為中高端汽車設計的iDC High和iDC Mid加強版。更多詳情請參閱「業務－我們的自動駕駛解決方案及產品－我們的自動駕駛解決方案及產品－自動駕駛域控制器－iDC High」。然而，由於自動駕駛行業相對較新且發展迅速，而我們的經營歷史較短及經驗有限，我們無法向閣下保證我們選擇的重點技術和產品會被證明為正確。倘我們的新技術和產品不能被市場採用，我們的業務前景及財務狀況可能會受到重大不利影響。

此外，我們的戰略舉措可能證明比我們目前預期的更加昂貴，且我們可能無法成功地增加我們的收入（若有），使其數額足以抵銷該等較高的成本及開支，並實現及保持盈利。我們追求的一些市場機會處於早期開發階段，很難預測我們目標市場的規模和增長率、客戶對我們產品的需求、商業化的時間表、技術的發展、競爭產品的進入或現有競爭產品和服務的成功。倘我們的收入長期不增長，我們實現及保持盈利的能力可能會受到不利影響。

我們參與競爭的市場以瞬息萬變的技術著稱，這要求我們繼續開發新解決方案及產品，並可能對市場採用我們的解決方案及產品產生不利影響。

雖然我們擬投入大量資源以保持技術開發的最前沿，但自動駕駛行業的持續技術變化可能會對我們解決方案及產品的採用產生不利影響（無論一般或特定應用）。我們未來的成功將取決於我們對現有產品開發和引進各種新功能和創新能力，以及引進各種新產品的能力，以滿足我們提供解決方案及產品的市場不斷變化的需求。例如，我們無法保證我們目前正在研究的新解決方案及產品將及時發佈，或根本不發佈，或獲得市場認可。延遲交付符合客戶要求的新解決方案及產品可能會損害我們與

風 險 因 素

客戶的關係，並導致其尋求替代供應來源。隨著自動化技術達到大規模商業化的階段，我們將被要求以能夠更廣泛並最終被大眾市場採用的價格點來開發和提供解決方案及產品。延遲推出解決方案及產品，未能在技術替代方案中正確選擇，或未能以有競爭力的價格提供創新產品或配置，均可能導致現有及潛在客戶購買我們競爭對手的產品。倘我們無法投入足夠資源開發產品，或無法以其他方式成功地及時開發出滿足客戶要求的產品或系統配置，或保持與替代技術相當的競爭力，我們可能會失去市場份額，且我們的業務及前景將受到不利影響。

我們在研發方面投入了大量資金，倘我們的研發工作不成功，我們的競爭地位將受到不利影響，且我們的業務、經營業績及財務狀況亦將受到不利影響。

為在競爭中勝出，我們必須保持成功的研發工作，開發新的解決方案及產品，並改進我們現有的解決方案及產品，所有該等均須領先於競爭對手。我們正將我們的研發工作集中在幾項關鍵的技術上，包括核心算法、雲服務及靈活的軟件中間件。這些都是雄心勃勃的舉措，我們不能保證所有這些努力均能帶來我們預期的效益，或按預期的方式得到認同。我們必須根據我們認為最有效的方法進行研發投資，以滿足快速發展的市場中的未來客戶需求，我們不能確定我們將瞄準正確的研發投資方式，或正確地預測這些市場的發展方式。倘我們的研發工作不能在實用性、準確性、安全性、成本和運營效率方面作出及時改進，我們的競爭地位將受到損害。我們並不期望我們所有的研發投資均能成功。我們開發和銷售新解決方案及產品的一些努力可能會失敗，我們投資及開發的解決方案及產品可能會被監管機構挑戰，或不被可能會採用競爭性技術的客戶所接受。

我們在研發方面進行了大量投資，我們的投資有時可能在幾年內均不會對我們的未來經營業績做出貢獻（若有）。作為我們設計、開發、製造和商業化新解決方案及產品以及加強現有解決方案及產品努力的一部分，我們計劃產生大量的、可能不斷增加的研發成本。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的研發開支分別為人民幣44.1百萬元、人民幣54.9百萬元、

風 險 因 素

人民幣104.0百萬元、人民幣46.4百萬元及人民幣104.0百萬元。隨著我們推出新解決方案及產品並改進現有解決方案及產品，我們預計將進一步增加研發投資。該等出資有時可能達不到我們的預期，甚至無法支付該等投資的成本，這將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們在解決方案及產品中使用的材料和其他部件的成本增加將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們為生產我們的解決方案及產品而購買材料、部件及用品的市場發生重大變化，可能會對我們的盈利能力產生不利影響。由於全球半導體短缺和通貨膨脹的壓力，我們已經並可能繼續經歷原材料成本的增加。我們正在尋求調整向客戶收取的價格，以抵銷該等成本的增加，但預計，儘管有關價格增長，我們的毛利率至少在短期內可能會下降（由於該等成本增加）。競爭和市場壓力限制了我們通過提高向客戶收取的價格來收回增加的-costs的能力，而且，即使我們能夠實現價格增長以抵銷該等成本增長，在某些情況下，在我們能夠這樣做之前可能會有延遲。當原材料或部件價格迅速上漲或大大高於歷史水平時，無法將價格上漲轉嫁給我們的客戶，將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們目前有許多客戶（均為具有強大的談判能力、嚴格的產品標準和潛在的內部競爭解決方案及產品的大型公司），並以這些客戶為目標。倘我們無法向該等客戶銷售我們的產品，我們的前景及經營業績將受到不利影響。

我們的許多OEM客戶和潛在OEM客戶均為大型跨國公司，相對於我們來說具有強大的談判能力，在某些情況下，可能有與我們的產品競爭的內部解決方案及產品。這些大型跨國公司還擁有大量的開發資源，這可能使他們能夠獨立或與他人合作獲得或開發競爭性技術。滿足任何這些公司的技術要求並被他們選中提供自動駕駛解決方案及產品將需要我們投入大量的時間和資源。我們無法向閣下保證我們的自動駕駛解決方案及產品會被該等或其他公司選中，亦無法保證我們會從向該等主要潛在客戶銷售我們的解決方案及產品中產生有意義的收入。倘我們的解決方案及產品並無被該等大公司選中，或倘該等公司開發或獲得競爭性技術，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

風 險 因 素

我們的新產品及解決方案的商業化可能會在未來產生潛在蠶食，並對我們的業務產生不利影響。

我們的iDC Mid於2023年1月開始量產。此外，我們目前正在開發新產品及解決方案，包括iDC High及iFC 3.0。然而，在實際上，OEM會從多方面權衡各方面的利弊，包括但不限於先進功能的可用性、風險、適應性及成本等，而不同車型及駕駛場景的需求及要求差異很大。因此，我們的新產品及解決方案在廣義上或會相互競爭。亦存在Mobileye因SuperVision™與iDC系列之間互相蠶蝕而不再向我們供應的風險。請參閱「業務－我們的供應商－我們與Mobileye的關係」。此外，隨著人們對產品優勢的認識不斷提高及技術進步，我們產品的功能及駕駛場景未來可能會進一步擴展。儘管我們致力針對不同需求開發不同功能及設計不同價格，盡量減少不同產品及解決方案之間相互蠶食的風險，但仍可能存在一些重疊，並且無法保證我們推廣的新產品及解決方案不會對現有產品的銷售產生不利影響。若我們某些產品及解決方案的銷售導致我們其他產品及解決方案的銷售下降，我們的整體增長可能會受到限制，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。

倘消費者對自動駕駛技術的接受程度並無維持或提升，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

自動駕駛解決方案及產品的市場接受度取決於許多因素，包括監管要求、不斷發展的安全標準、成本和駕駛員的偏好。自動駕駛解決方案及產品的市場接受度也可能受到涉及自動駕駛解決方案及產品的安全事故的不利影響，即使這些事故並不涉及我們的解決方案及產品。我們不能確定自動駕駛解決方案及產品將在符合我們預期或開發和生產計劃的時間表上獲得市場認可。我們解決方案及產品的市場接受度亦取決於包括我們在內的市場參與者是否有能力及時以具成本效益的方式解決日益複雜的自動駕駛解決方案及產品的技術挑戰。最終用戶亦需了解我們解決方案及產品的優勢，如我們的產品與競爭技術相比的優勢。此外，我們未來的經營業績將取決於OEM維持和提高消費者對自動駕駛解決方案及產品接受度的能力。概不保證OEM能夠實現這些目標。倘客戶對自動駕駛解決方案及產品的接受度沒有提高，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

風 險 因 素

自動駕駛行業、汽車行業或更普遍的全球經濟的不利條件可能對我們的經營業績產生不利影響。

雖然我們的戰略規劃決策是基於我們所瞄準的市場將增長的假設，但我們的業務在很大程度上取決於影響全球自動駕駛行業、汽車行業和全球經濟的商業週期和其他因素並受這些因素直接影響。汽車生產和銷售具有高度的週期性，取決於總體經濟狀況和其他因素，包括消費者支出和偏好、利率和信貸可用性的變化、消費者信心、環境影響、政府激勵和監管要求以及政治波動，尤其是在能源生產國和增長市場。此外，汽車生產和銷售可能受到我們的OEM客戶在應對具有挑戰性的經濟條件及勞資關係情況下繼續經營的能力、監管要求、貿易協議和其他因素的影響。各個國家及地區的汽車生產量每年均有波動，有時甚至是大幅波動，我們預計這種波動會引起對我們產品需求的波動。任何該等因素的重大不利變化均可能導致我們的OEM客戶減少汽車銷售和生產，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們在管理增長及擴大運營方面可能會遭遇困難。

我們已擴大我們的業務，而且隨著我們加大開發、生產和銷售的力度，需要繼續大規模拓展我們的業務。我們未來經營業績很大程度上取決於我們成功管理擴張及增長的能力。我們進行擴張時面臨的風險包括（其中包括）：

- 管理我們的供應鏈，以支持業務的快速增長；
- 管理一個更大的組織，在不同部門擁有更多僱員；
- 視乎業務擴展的程度，控制開支及投入；
- 建立或擴大新的產品開發、製造、銷售和服務設施；
- 構建及改善基礎管理設施、系統和流程；
- 改進我們的運營、財務和管理控制、合規計劃和報告系統；及
- 應對新市場及其潛在不可預見的挑戰。

風 險 因 素

倘我們未能有效地實現增長，可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

與我們或我們的客戶有關的中國政府政策的發展可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們的業務增長受益於中國政府在國家和地方層面的政策。這些政策不僅包括與我們相關的政策，如對「高新技術企業」的稅收優惠政策，還包括那些支持新能源汽車 (NEV) 及國產汽車發展的政策，這些政策適用於我們許多國內汽車客戶。中國政府相關政策的不斷發展可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大影響。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》及其實施細則，法定企業所得稅稅率為 25%，但若干「高新技術企業」在符合部分資格標準的情況下可享受優惠的企業所得稅稅率。「高新技術企業」每三年重新評估一次，可享受 15% 的優惠所得稅稅率。我們於 2019 年及 2022 年獲得高新技術企業認定，目前享有優惠的稅收待遇。然而，當我們的高新技術企業資格於 2025 年到期時，我們可能無法重續。此外，有關政府部門可能決定取消或修改對高新技術企業的優惠待遇。因此，我們無法向閣下保證我們目前享有的這種稅收優惠的持續可用性。倘我們不能保持我們的合資格地位，經歷任何企業所得稅稅率的增加，或面臨任何中止、追溯或未來減少或退還目前享有的任何優惠稅收待遇，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

我們在中國的許多客戶專注於新能源汽車的開發和生產，並已享有若干政府獎勵或補貼。例如，增程式電動汽車的生產商享受一定的政府優惠政策及補貼，包括免徵車輛購置稅、一次性政府補貼、部分城市免除牌照限制、部分城市免除限行、充電設施電費優惠等。然而，中國中央和地方政府已經開始逐步取消這種獎勵和補貼。於 2020 年 4 月，中國財政部及其他國家監管部門發佈通知，將原定對新能源汽車購買者的補貼結束日期延長至 2022 年底，並從 2020 年起每年以 10% 的幅度減少補貼金額。然而，從 2020 年 7 月開始，只有若干新能源汽車才有資格享受這種補貼。任何因政策發展

風 險 因 素

而減少、取消或分情況而定地適用政府補貼及激勵措施，因認為新能源汽車取得成功而減少對該等補貼及激勵措施的需求，以及財政緊縮或其他因素，都可能影響政府的激勵措施或補貼，並導致整個新能源汽車行業的競爭力下降。我們的中國新能源汽車客戶的業務可能因此受到影響，進而可能對我們作為供應商產生重大不利影響。

與我們向客戶提供的解決方案及產品有關的若干知識產權由我們的業務夥伴註冊，而我們可能會遭受知識產權侵權申索，這可能很耗時，並且會導致我們承擔巨額費用。

實體或個人（包括我們的競爭對手）可能持有或獲得專利、版權、商標或其他專有權利，從而妨礙、限制或干擾我們製造、使用、開發、銷售或營銷解決方案或產品的能力，使我們更加難以開展業務。此外，與我們提供予客戶的解決方案及產品有關的若干知識產權以我們業務合作夥伴的名義註冊。例如，SuperVision™的知識產權（包括其商標）屬Mobileye所有。我們可能會不時收到知識產權持有人關於其專有權利的交涉。持有專利或其他知識產權的公司可能會向我們提起訴訟，指控我們侵犯上述權利（不論指控是否屬實），或以其他方式主張其權利，並敦促我們取得許可。與我們的設計、軟件或人工智能技術相關的商標申請及使用可能會被認定為侵犯現有的商標所有權及權利。此外，如果我們被認定侵犯第三方的知識產權，我們可能需要採取下列其中一項或多項措施：

- 停止銷售產品、停止在產品中安裝若干部件或停止使用產品，或停止提供含有或使用受質疑知識產權的服務；
- 支付大量賠償金；
- 向被侵權的知識產權持有人尋求許可，但可能無法以合理的條款或根本無法獲得許可；
- 重新設計我們的解決方案或產品；或
- 建立及維護我們解決方案及產品的替代品牌。

如果索賠提出方在針對我們的侵權索賠中勝訴，而我們未能或無法獲得被侵權技術或其他知識產權的許可，則可能會對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。此外，任何訴訟或索賠（無論是否有效），都可能給我們造成大量費用，引起負面評價，還可能會轉移資源及管理層注意力。

風 險 因 素

我們可能無法充分保護、捍衛或執行我們的知識產權，我們為此付出的努力可能代價高昂。

我們解決方案及產品以及業務的成功部分取決於我們獲得專利及其他知識產權的能力，以及若干司法管轄區為我們的解決方案及產品提供充分法律保護的能力。如果我們不能充分保護或執行我們技術的專有部分，競爭對手可能會獲得我們的專有技術，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。我們目前試圖通過專利、著作權、商標及商業秘密方面的法律、僱員及第三方保密協議以及類似途徑來保護我們的技術，前述途徑目前提供的保護有限。我們已在中國申請專利及商標註冊。然而，可能會受到其他競爭對手的挑戰。

我們已發佈的專利及商標以及可能發佈或註冊的任何未決或未來專利及商標申請可能無法提供足夠廣泛的保護，或者可能無法證明在針對被指控侵權人的訴訟中可強制執行。在世界主要司法管轄區，專利起訴程序昂貴、耗時且複雜，我們可能無法以合理的成本或及時提交、起訴、維持、執行或許可所有必要或適當的專利申請。專利可能因多種原因而失效且專利申請可能不會獲得批准，包括專利申請中已知或未知的先前缺陷或相關發明或技術缺乏新穎性。我們亦有可能無法及時識別我們研發成果的可獲得專利部分，以獲得專利保護。未能及時尋求產品或技術的專利保護通常導致我們無法尋求該等產品或技術未來的專利保護。即使我們及時尋求專利保護，專利申請中要求的覆蓋範圍也可能在專利發佈前大幅縮小，且其範圍可能在發佈後重新解釋。因此，我們可能無法充分保護我們的專有權利。未能充分保護我們的知識產權可能會導致我們的競爭對手提供類似的產品或服務，從而可能導致我們失去部分競爭優勢及收入減少，這將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

此外，中國已採用「申請在先」制度，據此倘符合所有其他可專利性要求，則先提交專利申請者將獲授專利。在「申請在先」制度下，即使經過合理調查，我們也可能無法確定我們的任何產品、工藝、技術、發明、改進及其他相關事項是否侵犯了他人的知識產權，因為該第三方可能在我們仍在開發該產品或解決方案時在我們不知情的情況下已提交專利申請，且專利保護期自專利提交之日而非發佈之日起開始。因此，

風 險 因 素

倘該等專利的申請先於我們提交，且該等專利所涉及的技術與我們的相同或大致相似，則已發佈專利的有效性、待決專利申請的可專利性以及其中任何一項對我們計劃的適用性可能會低於較後日期發佈的第三方專利的優先級。

儘管我們付出努力，但未經授權的各方可能會試圖複製、反向設計、披露、獲取或使用我們的技術或系統。我們的競爭對手亦能夠獨立開發有競爭力的類似產品或服務，或圍繞我們已頒發的專利進行設計。如果第三方獲得有關技術的專利保護，其可能聲稱我們的技術侵犯其專利，並試圖向我們收取許可費，或以其他方式阻止或增加使用我們技術的成本。未來可能需要進行訴訟，以強制執行或保護我們的知識產權，防止未經授權的各方複製或反向設計我們的解決方案及產品，確定其他各方專有權利的有效性及範圍，或阻止侵權產品進口至其他國家。我們可能成為因第三方涉嫌侵犯我們的知識產權而提起的索賠及訴訟的當事人。即使我們起訴其他方的有關侵權行為，該訴訟也可能對我們的業務產生不利影響。在全球各地區，任何有關訴訟可能具時間不確定性且費用高昂，可能會轉移我們管理層對業務的時間及注意力，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響，與訴訟有關的法律費用將增加我們的開支，並可能導致我們的淨收入減少。我們對已知侵權人提出的任何索賠可能會促使當事人對我們提出反訴，聲稱我們侵犯其知識產權或聲稱我們的知識產權無效或不可執行。此外，我們提起的任何訴訟都可能導致法院或政府機構使我們的專利或訴訟所依據的其他知識產權無效或不可執行，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

除專利技術外，我們依賴我們未獲得專利的專有技術、商業秘密、工藝及專業知識。

我們依賴專有資料（如商業秘密、專業知識及保密資料）來保護知識產權，該等知識產權可能不可獲得專利，亦可能不受版權、商標、商業外觀或服務標誌保護，或我們認為最好通過不需要公開披露的方式來保護。具體而言，在研發自動駕駛解決方案時，我們積累了與實現自動駕駛功能的技術及方法有關的各種商業秘密及專業知識。該等商業秘密及專業知識是我們的關鍵競爭優勢之一，對於我們獲得當前的市場地位非常有價值。我們的知識產權詳情載於「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－2.知識產權」。然而，該等商業秘密及專業知識通常不會獲得專利，原因是其可能不符合專利性標準，亦或因為我們故意不申請專利註冊以避免在遵

風 險 因 素

守專利註冊程序時向公眾披露重大信息的可能性。商業秘密及專業知識可獲得的保護水平通常有別於註冊專利。因此，我們無法向閣下保證我們目前的保護措施足以防止第三方在未經授權的情況下獲取及使用我們的商業秘密及專業知識。

此外，專有資料可能會披露予我們的許可方、供應商或其他第三方。我們通常通過與我們的僱員、顧問、承包商及其他第三方訂立保密協議或諮詢、服務或僱傭協議來保護該等專有資料，其中包含保密及不使用條款。然而，我們可能無法訂立必要協議，且即使訂立有關協議，該等協議也可能遭違反，或無法防止披露、第三方侵權或盜用我們的專有資料，可能會受到其期限的限制，並且在未經授權披露或使用專有資料的情況下可能無法提供充分的補救措施。我們對第三方製造商及供應商使用的商業秘密的保護控制有限，如果未經授權披露有關資料，我們可能會失去未來的商業秘密保護。此外，我們的專有資料可能會被我們的競爭對手或其他第三方知曉或獨立開發。如果我們的僱員、顧問、承包商、科學顧問及其他第三方在為我們工作時使用其他方擁有的知識產權，則可能會產生關於專有技術和發明權利或相關或由此產生的知識及發明的爭議。執行及確定我們的專有權利範圍可能需要成本高昂及具時間不確定性的訴訟，如果未能獲得或保持對我們專有資料的保護，可能會對我們的競爭業務地位產生不利影響。此外，有關商業秘密權利的法律在不同司法權區的範圍及執行方面可能有所不同。

我們亦依靠線下及線上安全措施來保護我們的專有資料，但我們無法保證該等安全措施不會遭違反或為我們的財產提供充分保護。第三方可能會獲取並不當使用我們的專有資料，導致我們失去競爭優勢。我們可能無法發現或防止未經授權使用有關資料，亦無法及時採取適當措施保護及執行我們的知識產權。由於有關事件而竊取或未經授權使用或發佈我們的商業機密及其他機密商業信息，將影響我們的競爭地位，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們須遵守影響我們營運並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響的各項法律法規。

適用於汽車安全的各項國際、外國、國家及地區法規可能會影響我們解決方案及產品的銷售情況。有關法規不斷快速發展，增加法規多樣化或存在衝突的可能性，或可能限制彼等在全球範圍內的採用，影響我們的策略，或對我們對有關領域投資的長期預期產生負面影響。

風 險 因 素

政府安全法規可能會因諸多非我們所能控制的因素而不斷發展，包括新科技數據、有關行業的負面宣傳、召回、對自動駕駛安全風險的擔憂、涉及我們解決方案及產品或競爭對手解決方案及產品的事故、與我們的解決方案及產品以及競爭對手的解決方案及產品相關的境內外政治發展或考慮因素及訴訟。政府法規的變化，尤其是與自動駕駛相關的法規，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

針對汽車行業的產品召回及安全問題，規管汽車行業的法規已制定嚴格的合規及報告要求，包括在嚴格的時間要求下報告我們的解決方案及產品的安全缺陷或有關傷害的責任，以及製造商召回及維修存在安全缺陷或不符合適用安全標準的車輛的要求。如果我們未能迅速解決涉及我們解決方案及產品的任何安全問題或缺陷，我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。

此外，我們亦須遵守全球範圍內影響我們營運且在司法管轄區各不相同的法律法規，包括知識產權及侵權法、稅法、進出口法規、反腐敗法、外匯管制及現金回流限制、數據隱私法、競爭法、廣告法規、就業法、產品法規、環境法、健康及安全規定、消費者法及國家安全法。遵守該等要求可能會招致繁重及昂貴的費用，且可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們的僱員、承包商、供應商或代理可能違反我們用以幫助確保遵守適用法律的政策、控制措施及程序。法律法規亦可能質疑我們解決方案及產品的功能，或要求我們調整解決方案及產品以保留功能。違反該等法律法規可能會招致罰款、對我們、我們的高級職員或僱員進行刑事制裁、禁止我們開展業務以及損害我們的聲譽。汽車及科技行業受到媒體、政治及監管機構的嚴格審查，這可能會增加我們面臨政府調查、法律行動及處罰的風險。

我們經營所在行業受到監管，如果我們未能遵守適用法律法規，或及時獲得或持有必要的批准、牌照及許可證，我們的業務可能受到不利影響。

我們經營所在行業受到監管，且我們須遵守我們所經營業務服務的適用法律、規則及法規。同時，我們亦須持有經營所需的各類牌照、許可證及批文，包括但不限於中國海關報關單位註冊登記證書。有關詳情，請參閱本文件「業務－牌照、批文及許

風 險 因 素

可證」一節。如未能遵守適用法律、規則或法規，及／或獲得或續簽牌照、許可證及批准或會導致我們的營運中斷，且中國政府施加的任何罰款或其他處罰或會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

此外，有關自動駕駛及汽車行業的法律法規以及與在該等行業營運的公司相關的牌照及許可證要求也在不斷變化，並須遵循主管部門的解釋。因此，由於相關司法管轄區的政治或經濟政策的發展或相關法律法規解釋的不時修訂，我們可能須遵守更嚴格的監管要求。我們無法向閣下保證，我們將始終能夠維持現有許可證或獲得在我們營運或擁有業務佈局的所有司法管轄區開展業務所需的新許可證。如果任何政府認為我們在並無適當牌照或許可證的情況下營運，或頒佈要求額外牌照或許可證的新法律法規，或對我們業務的任何部分的營運施加額外要求，其有權（其中包括）徵收罰款、沒收我們的收入、吊銷我們的營業執照，並要求我們終止相關業務或對受影響的業務部分施加限制。有關政府的任何該等行動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

我們的業務受到季節性波動影響，可能對我們的收入、現金流量及經營業績產生重大影響。

由於汽車行業表現有季節性，我們的收入、現金流量、經營業績及其他主要經營及表現準繩可能因季度而異。例如，由於9月和10月期間舉行的展覽及推廣活動刺激了隨後幾個月直至農曆新年的需求較高，與上半年相比，下半年的汽車銷量通常較高。因此，我們預計下半年自動駕駛解決方案銷售的收入將高於上半年。我們的季度業績可能無法與過往年度的相應期間相比，且閣下可能無法根據我們的經營業績的季度比較推測我們的年度經營業績。由於我們的經營歷史有限，我們過往經歷的季節性趨勢可能無法完全適用於或完全反映我們的未來經營業績。倘我們的增長率下降或季節性支出變得更加明顯，則季節性因素可能對我們不同期間的收入、現金流量及經營業績產生重大影響。

風 險 因 素

如果我們未能遵守環境、消防、排水或健康與安全法律法規，我們可能會遭受罰款或處罰，或產生可能對我們的業務成功造成重大不利影響的成本。

我們須遵守諸多環境、消防、排水或健康安全法律法規，包括但不限於監管污染物排放、危險材料的處理、使用、儲存、處理及處置、固定污染源的排水和廢物排放的法律法規。我們的生產過程涉及可能容易發生工業事故的機器及設備，可能導致我們僱員的人身傷亡。概不保證日後不會發生因設備或機器故障或誤用而引致的工業事故。在此情況下，我們可能須就傷亡僱員或身故僱員的家屬向我們提出的索償負責。我們亦可能因違反適用的健康與安全法律法規而被政府機關處以罰款或處罰，並於有關事件發生後暫停營運以進行調查。此外，我們亦可能被地方政府部門要求修訂及實施新的健康及安全規定，以防止該等事件於未來再次發生。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守該等法律法規。然而，遵守該等法律法規產生若干成本。任何不遵守環境、消防、排水或健康與安全法律法規及／或未能充分保護員工健康的潛在行為均可能對我們的業務經營及財務表現產生重大不利影響。

部分租賃物業存在法律缺陷可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

根據中國法律，所有租賃協議須在當地土地和房地產管理局登記。截至最後實際可行日期，我們尚未完成中國七處租賃物業的租賃登記。儘管未登記本身不會使租賃失效，但如果我們在收到相關中國政府部門的通知後，未能在規定的期限內糾正有關不合規行為，我們可能會遭受罰款。每項未登記租賃的罰款範圍介於人民幣1,000元至人民幣10,000元，由相關部門酌情決定。如果我們因未登記租賃協議而被罰款，我們可能無法從出租人收回有關損失。

此外，我們無法向閣下保證，我們能夠在租約到期後按商業上可接受的條款續約，或根本無法續約。如果我們任何租賃物業的所有權存在爭議，或相關租賃的有效性遭任何第三方質疑，或如果我們未能在租賃到期後重續，我們可能會被迫遷出受影響的場所。此類搬遷可能導致額外費用或業務中斷，進而可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。

風 險 因 素

我們向中國境外的國際市場擴張令我們面臨營運、財務及監管風險。

我們致力於拓展國際市場，擴大國際銷售。雖然我們已投入大量資源，並正在與中國境外的OEM和其他合作夥伴密切合作，以擴大我們的國際業務及銷售渠道，但有關努力可能不會成功。國際業務還面臨許多其他風險，包括：

- 匯率波動；
- 政治及經濟不穩定以及國際恐怖主義；
- 全球或地區健康危機，如COVID-19疫情或其他健康傳染病及疫情；
- 可能違反反貪污法律法規，如有關賄賂及欺詐的法律法規；
- 對地方品牌產品的偏愛以及有利於當地競爭的法律及商業慣例；
- 管理存貨的難度增加；
- 收入確認延遲；
- 知識產權保護的效力下降；
- 嚴格監管使用我們產品的自動化或其他系統或產品，以及嚴格的消費者保護和產品合規規定；
- 為境外業務招募員工及管理境外業務的困難及成本；
- 進出口法律以及關稅影響；及
- 地方法律及海關稅法修訂以及有關法律執行、應用或解釋修訂。

任何該等風險出現均可能對我們的國際業務造成負面影響，繼而對我們的業務、經營業績及財務狀況產生負面影響。

風 險 因 素

我們面臨與戰略聯盟或收購相關的風險。

我們未來可能與多名第三方建立戰略聯盟，包括合資企業或少數股本投資，以不時推進我們的業務目標。該等聯盟可能會使我們面臨許多風險，包括與共享專有資料、第三方不履行職責以及建立新戰略聯盟的費用增加有關的風險，其中任何一項都可能對我們的業務造成重大不利影響。我們監督或控制該等第三方行為的能力可能有限，並且如果任何該等第三方因與其業務有關的事件而遭受負面宣傳或聲譽受損，我們亦可能因與其的關聯而遭受負面宣傳或聲譽受損。

此外，如果出現合適的機會，我們可能會收購更多與我們現有業務互補的資產、產品、技術或業務。除了可能需要的股東批准外，我們也可能需要就收購獲得有關政府部門的批准及許可，並遵守任何適用的中國或其他司法管轄區的法律法規，這可能會增加延誤時間及成本，而如果我們沒有做到，可能會破壞我們的業務策略。另外，確定及完成收購的成本可能很高，而過去及未來的收購以及其後吸納新的資產及業務，需要我們的管理層高度重視，這可能導致我們現有業務資源的轉移，進而對我們的經營造成不利影響。收購的資產或業務可能不會產生我們預期的財務業績。收購可能導致使用大量現金、潛在攤薄發行權益類證券、發生重大商譽減值費用、其他無形資產的攤銷費用，以及可能承擔獲收購企業的潛在未知債務。任何獲收購企業都可能牽涉源於收購前過往期間的法律訴訟，對於該等法律訴訟給我們造成的任何損害，我們可能無法獲得全額賠償，或者根本無法獲得任何賠償，這可能會對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

如果我們未維持充足存貨或未充分管理存貨，我們的銷售額可能會減少或存貨相關開支可能會增長，這可能對我們的經營業績產生負面影響。

為確保充足的存貨供應，我們須預測存貨需求及開支，提前向我們的供應商及生產合作夥伴下達充足訂單，並根據我們對特定產品的日後需求的估計進行產品生產。我們產品採用情況的波動可能會影響我們預測未來經營業績（包括收入、毛利率、現金流量及盈利能力）的能力。我們準確預測產品需求的能力可能受到諸多因素的影響，包括我們營運所在自動駕駛市場的快速變化、自動駕駛技術的市場接受度及商業化的不確定性、新市場出現、客戶對我們產品或競爭對手產品及服務的需求增加或減少、競爭對手推出產品、COVID-19疫情、其他健康流行病及疫情，以及任何相關的停工或中斷、市場整體狀況的意外變化以及經濟狀況或消費者對未來經濟狀況的信心減弱。

風 險 因 素

隨著我們產品商業化或繼續商業化，我們可能會面臨獲取足夠的供應品來生產產品的挑戰，及／或我們及我們的生產合作夥伴可能無法以滿足需求水平所需的速度生產產品，這將對我們的收入產生負面影響。由於我們可能不會或無法為生產商提供大量存貨以滿足短期增長的需求，這一風險可能會加劇。如果我們無法準確預測客戶需求，我們可能會遭遇存貨水平過高或可供銷售產品短缺的情況。

超過客戶需求的存貨水平可能導致存貨撇減或撇銷，並以折扣價格出售過剩存貨，這將對我們的財務業績（包括毛利率）產生不利影響，並對我們的品牌產生負面影響。相反，如果我們低估客戶對我們產品的需求，我們或我們的生產合作夥伴可能無法交付滿足我們要求的產品，這可能會損害我們的品牌及客戶關係，並對我們的收入及經營業績產生不利影響。

我們生產設施的擴張可能會延遲、中斷、成本超支或可能無法產生預期收益。

儘管我們的現有產能足以滿足現有及近期需求，我們計劃建造新生產設施為我們現有及日後產品的進一步擴產做準備。擴張可能會推遲或遭遇其他困難，並可能需要耗費大額開支。未能如期在預算範圍內完成擴張可能對我們的財務狀況、產能及經營業績產生不利影響。

根據中國法律規定，建設項目需要履行政府監管及審批程序，包括但不限於項目審批及備案、建設用地及項目規劃審批、施工許可證、消防審批以及相關部門的竣工驗收。如果我們的施工工作需取得批准或許可，而我們未能取得有關批准或許可，我們的擴張計劃可能會被打亂或中斷。此外，任何可能違反與施工相關的法律法規的行為都可能導致我們遭受罰款、暫停施工及其他行政處罰。上述任何情況都可能對我們的業務營運產生重大不利影響。

風 險 因 素

我們未來可能需要額外資金履行我們的財務責任及實現我們的業務目標。額外資金可能無法以可接受的條款獲得，或根本無法獲得，這可能會損害我們履行財務責任及發展業務的能力。

儘管我們相信我們預期從經營活動中產生的現金流連同手頭現金及[編纂][編纂]，將足以滿足我們未來十二個月於日常業務過程中的預期營運資金所需及資本開支，但我們不能向閣下保證情況將會如此發生。由於未來的研發活動以及業務增長及發展，包括我們可能決定進行的任何投資或收購，我們可能需要額外的現金資源。如果我們認定我們的現金需求超過我們當時擁有的手頭現金及現金等價物金額，我們可能會尋求發行額外的股權或債務證券或獲得新的或更高的信貸融資。我們日後取得外部融資的能力存在多項不確定性因素。公司可能需要在啟動任何境內或境外債券發行之前，向相關監管機構完成備案，包括須向中國證監會作出的備案。對於任何未來的股權融資，我們亦需遵守當地政府部門及其他監管部門的若干監管批准及／或備案程序。該等備案及審批程序需耗費時間，這可能會導致我們錯過未來債務或股票發行的最佳市場窗口。此外，產生債務將使我們承擔更多的償債義務，並可能導致產生限制我們運營的經營及融資契約。我們進入國際資本及借貸市場的能力可能會在我們希望或需要如此行事時受到限制，特別是全球金融市場及股票市場波動加劇及流動性下降時，包括政策發展及監管要求，這可能會限制我們籌集資金的能力。概不保證我們能夠及時或以我們可接受的金額或條款獲得融資，或根本無法獲得融資。如果未能以對我們有利的條款籌集所需資金，或根本無法籌集資金，則可能嚴重限制我們的流動性，並對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。此外，任何股本或股本掛鉤證券的發行都可能對我們的現有股東權益造成重大稀釋。

我們通常依賴主要管理層以及經驗豐富及有能力的人員，倘未能吸引、激勵及留住員工，可能會嚴重阻礙我們維持及發展業務的能力。

我們未來的成功很大程度上依賴主要行政人員及其他主要僱員的長期服務。具體而言，我們依靠我們高級管理團隊核心成員的專業知識及經驗，特別是本公司董事長、執行董事兼首席執行官宋陽先生，其負責制定我們的策略，對我們的成功至關重要。如果我們因任何原因失去任何管理層成員或關鍵人員的服務，我們可能無法及時或根本無法物色到合適或合格的替代人員，或可能產生高額的招聘及培訓成本，這可能會導致我們的業務中斷及發展策略的執行效率低下。

風 險 因 素

此外，我們擁有多名僱員，包括眾多在本公司的經濟利益可於[編纂]後為其產生大量個人財富的管理層成員。有關財富可能會影響其是否繼續留任的決定。因此，我們無法向閣下保證，我們將能夠繼續挽留及激勵該等僱員，我們的業務可能會遭嚴重破壞，我們的前景可能會受到影響。

此外，鑒於我們亦不斷擴大業務營運，我們需吸引、僱傭及挽留一大批能夠適應充滿活力、競爭及挑戰的營商環境且有能力、有經驗的人員。然而，我們的各項激勵措施可能不足以挽留我們的管理層及僱員。我們的行業對人才的競爭非常激烈，這可能導致我們提供更高的薪酬及其他福利吸引及挽留他們。即使我們提供更高的薪酬及其他福利，也無法保證其會選擇加入或繼續為我們工作。如果我們未能吸引或留住主要管理人員及具備適當專業知識的人員或持續維持充足的勞動力，我們的財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

未能遵守或認為未能遵守隱私、數據保護及信息安全要求，或盜竊、丟失或濫用我們僱員、客戶、終端用戶或其他第三方的個人信息或其他信息，可能會導致我們的開支增加，損害我們的聲譽，或導致法律或監管訴訟。

我們為經營業務而收集、使用、存儲或傳輸的操作數據被盜、丟失或濫用可能會導致業務及安全成本或與法律索賠抗辯相關的成本大幅增加。如果(例如)第三方不當獲取及使用操作數據，或者我們因其他原因遭遇操作數據方面的數據丟失，我們可能需要花費大量資源來遵守數據洩露規定。嚴重違反我們的網絡安全及系統可能導致罰款、處罰及損失，聲譽受損，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

數據隱私須遵守不斷演變的規則及法規，該等規則及法規有時會在我們提供服務的各個司法管轄區及國家間存在衝突。我們須遵守適用於我們經營所在不同司法管轄區的個人數據收集、使用、保留、保護、安全、披露、傳輸及其他處理的各項地方、國家及國際法律、指令及法規(「數據保護法」)。如果我們或我們的供應商或其他業務合作夥伴未能遵守有關數據保護法，可能會導致針對我們的監管或訴訟相關行動、法律責任、罰款、損害賠償、持續審計要求及其他高額成本。

風 險 因 素

該領域的全球隱私立法、執法及政策活動正在迅速擴展，帶來複雜的監管合規環境。由於諸多數據保護法較新，或受最近修訂或更新的影響，因此對其解釋或最佳合規做法通常不大明確，且缺乏執法範圍的先例。遵守數據保護法及實施相關隱私及數據保護措施的成本較高，可能需要我們改變我們的業務慣例及合規方式。任何不合規行為都可能對我們收集、分析及存儲數據的能力產生不利影響，使我們面臨嚴重的經濟處罰，損害我們的聲譽，導致若干國家的網絡服務或網站暫停，甚至導致刑事制裁。即使我們因無心之失而未有遵守數據保護法，也可能導致政府實體或其他第三方對我們進行審查、監管調查或提起訴訟。如果無法充分解決數據隱私或數據保護或其他信息安全相關問題，即使並無依據，也無法成功與客戶協商隱私、數據保護或信息安全相關合同條款，或無法遵守數據保護法，可能會導致我們承擔額外的成本及責任，損害我們的聲譽及品牌，並可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

安全漏洞以及我們車載系統及相關數據的其他中斷可能會影響我們終端用戶的安全，並降低對我們及我們解決方案及產品的信心。

我們的自動駕駛解決方案及產品包含複雜的信息技術。該等系統可能影響不同車輛功能的控制，包括發動機、轉向及制動。我們已設計、實施及測試旨在防止未經授權訪問該等系統的安全措施。然而，黑客未來可能會試圖通過未經授權訪問修改、更改及使用該等系統，以控制或更改使用我們解決方案及產品的車輛的功能、用戶界面及性能特徵，或訪問存儲在車輛中或由車輛生成的數據。此外，由於我們亦提供涉及雲增強及支持遠程雲端更新的解決方案及產品，我們的解決方案及產品可能會受到更多的網絡威脅。我們亦將若干數據傳輸及存儲於第三方雲端，我們依賴第三方雲端來保護存儲在其中的數據。黑客可能會試圖滲透、竊取、破壞或操縱雲端數據，這可能導致我們的車載系統發生故障。針對與汽車安全及相關數據（如前一句所述數據）相關的車載系統的惡意網絡安全攻擊可能導致終端用戶、乘客及他人的人身傷亡。未經授權訪問或控制使用我們解決方案及產品或其系統的車輛可能會對該等車輛的安全產生不利影響，或導致法律或監管索賠或訴訟、責任或監管處罰。

風 險 因 素

我們的操作系統、安全系統、基礎設施、產品中的集成軟件以及我們或第三方賣方或供應商處理的客戶數據存在網絡安全風險，任何重大故障、缺陷、中斷、網絡事件、事故或安全漏洞可能會妨礙我們有效經營業務。

我們面臨以下各項中斷、故障及出現漏洞的風險：我們或我們的第三方賣方或供應商擁有的營運系統，包括業務、財務、會計、產品開發、數據處理或生產流程；我們或我們的第三方賣方或供應商擁有的設施安全系統；我們或我們的第三方賣方或供應商擁有的產品技術；我們產品中的集成軟件；或我們處理的操作數據，或我們的第三方賣方或供應商代我們處理的數據。有關網絡事件可能嚴重破壞營運系統；導致知識產權、商業秘密或其他專有或競爭敏感信息丟失；洩露若干操作數據；危及我們設施的安全；或影響我們產品中的產品內技術及集成軟件的性能。網絡事件可能由故障、內部人員（由於疏忽或惡意）或惡意第三方（包括國家級和獲國家支持的行為者）使用複雜、有針對性的方法繞過防火牆、加密及其他安全防禦（包括黑客、欺詐、欺騙或其他形式的欺騙）造成。網絡攻擊者使用的技術經常變化，可能在很長一段時間內難以檢測。我們旨在保護我們免受知識產權盜竊、數據洩露及其他網絡事件侵害的信息技術措施需要更新及改進，我們無法保證該等措施足以檢測、預防或緩和網絡事件。該等系統的實施、維護、分離及改進需要管理層投入大量時間、協助及成本。此外，存在與開發、改進、擴展及更新現有系統有關的固有風險，包括數據管理、採購、生產執行、財務、供應鏈以及銷售及服務流程的中斷。該等風險可能會影響我們管理數據及庫存、採購零件或供應品或生產、銷售、交付我們的解決方案及產品及為其提供服務、充分保護我們的知識產權或實現並保持遵守適用法律、法規及合同或根據適用法律、法規及合同將可得利益變現的能力。我們無法確定我們所依賴的系統，包括我們的第三方賣方或供應商的系統，能夠按計劃有效實施、維護或擴展。如果我們未能按計劃成功實施、維護或擴展該等系統，我們的營運可能會受到干擾，我們準確及時報告財務業績的能力可能會受損，我們對財務報告的內部控制可能會出現缺陷，這可能會影響我們對財務業績的認證能力。此外，我們的專有信息或知識產權可能被洩露或盜用，我們的聲譽可能受到不利影響。如果該等系統並無按照我們的預期運行，我們可能需要花費大量資源進行糾正或物色替代資源以發揮該等功能。

風 險 因 素

重大網絡事件可能會影響產能，損害我們的聲譽，導致我們違反與其他方訂立的合同，或使我們面臨監管行動或訴訟，其中任何一項都可能嚴重影響我們的業務、前景、財務狀況及經營業績。此外，我們對網絡攻擊的保險範圍可能不足以覆蓋我們因網絡事件可能遭受的所有損失。

我們的信息技術及通信系統的中斷或故障可能影響我們軟件系統的可用性及有效性。

我們的產品硬件與我們的軟件系統相配合，以充分發揮功能。該等系統的可用性 & 有效性取決於信息技術及通信系統的持續運行。我們的系統容易受到物理盜竊、火災、恐怖襲擊、自然災害、停電、戰爭、電信故障、病毒、拒絕或降級服務攻擊、勒索軟件、社會工程計劃、內部盜竊或濫用或其他企圖損害我們系統的破壞或中斷。我們利用信譽良好的第三方服務提供商提供數據，該提供商也可能容易受到類似於可能損壞我們系統的傷害，包括可能造成中斷的破壞和故意破壞行為。我們的災難恢復計劃不能考慮所有的可能性。我們第三方雲託管提供商的任何問題都可能導致我們的業務長期中斷。此外，我們的軟件系統是高度技術化和複雜的技術，可能包含可能導致業務中斷或系統故障的錯誤或漏洞。

如果我們未能維護及提升我們的品牌形象並進行積極宣傳，或我們的股東、董事、高級職員、僱員及業務合作夥伴涉及負面宣傳及指控，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們認為維持及提升品牌對於我們的業務成功至關重要。我們的經營及財務表現高度依賴我們的品牌優勢及市場認知。我們的品牌在與我們的客戶、供應商及終端用戶建立長期關係方面扮演關鍵角色。維持及提升我們的品牌及品牌知名度很大程度取決於我們提供優質可靠解決方案及產品以及保持市場領先地位的能力，我們無法向閣下保證能夠成功如此行事。關於我們解決方案及產品的錯誤、缺陷、破壞或其他性能問題可能導致我們的聲譽及品牌受損，且我們可能推出客戶及市場接受度較低的新解決方案及產品。此外，如果我們的客戶在使用解決方案及產品時擁有不佳體驗，我們的品牌及業內聲譽可能受到影響。

此外，我們的股東、董事、高級職員、僱員、聯繫人及業務合作夥伴可能會受負面媒體報道及宣傳的影響。我們亦可能不時遭受負面宣傳（包括關於我們、我們的業務、管理層或其他持份者的負面互聯網及博客文章），這可能導致我們的品牌認知受損，故而影響我們的解決方案及產品。負面宣傳可能來自第三方的惡意騷擾或不當競

風 險 因 素

爭行為。媒體的有關負面報道及宣傳可能改變我們為一家值得信賴的自動駕駛解決方案提供商的市場認知。我們甚至可能因有關負面宣傳而遭政府或監管調查，且可能須耗費大量時間、產生巨額成本為自身抗辯。我們無法向閣下保證我們將能夠平息有關負面媒體報道，令我們的投資者、營銷人員、網絡媒體平台及戰略合作夥伴滿意。我們的品牌及聲譽受損亦可能由於多項其他原因，包括我們僱員或有業務往來的任何第三方的不當行為。亦請參閱「－與我們的業務及行業有關的風險－未能有效處理僱員的欺詐或非法活動將導致我們的業務受損」。因此，我們的品牌及聲譽可能會受損，我們的營運及財務表現可能受到負面影響且股[編纂]可能會下跌。

未能有效處理僱員的欺詐或非法活動將導致我們的業務受損。

我們僱員的非法、欺詐、貪污或勾結活動或不當行為，不論是否屬實或杜撰，均可能使我們承擔責任或招致負面宣傳。無法保證我們有關審批付款賬號、銷售及營銷活動、與業務夥伴及政府官員的互動及其他相關事務的政策及內控措施將阻止我們僱員的欺詐或非法行動或不當行為，或類似事件日後將不會發生。任何非法、欺詐、貪污或勾結活動、不當行為或利益衝突看法及謠言均可能嚴重損害我們的品牌及聲譽，即使其並無依據或已妥善解決，仍可能導致我們的客戶流失，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們與之有業務往來的任何第三方違反法律可能導致我們的業務中斷，並對我們的財務狀況及經營業績造成不利影響。

我們與之有業務往來的第三方（如供應商及其他業務合作夥伴）可能因為未有遵守相關監管規定而遭受監管罰款或處罰，或侵犯其他方的合法權利，這可能會直接或間接對我們的業務造成干擾。我們在與第三方訂立合約關係前會審核其法律手續及證明文件，並將採取措施以減少我們可能會因第三方的任何不合規事宜而面臨的風險。然而，我們無法確定有關第三方是否違反監管規定或侵權或不會違反或侵犯任何其他方的合法權利。例如，我們自與業務合作夥伴合作取得的數據可能有瑕疵，且我們可能無法發現知識產權侵權的所有案例，我們亦可能須就有關侵權承擔責任及支付賠償金。因此，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們不能排除因第三方違規而導致負債或遭受損失的可能性。我們無法向閣下保證，我們將能夠識別與我們有業務往來的第三方的業務實踐中的違規行為或不合規行為，或者有關違規行為或不合規行為將得到及時適當的糾正。影響我們業務中涉及的第三方的任何法律責任及監管行動可能會影響我們的業務活動及聲譽，進而可能會影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

倘我們不能遵守反腐敗法律法規，或不能有效地管理我們的僱員、聯屬人士及業務合作夥伴（如供應商），則可能會嚴重損害我們的聲譽，並對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們面臨與我們自身、我們的僱員、聯屬人士或業務合作夥伴所採取的構成違反反腐敗法律和法規的行為有關的風險。雖然我們採用嚴格的內部程序，以確保我們的業務遵守相關法律法規，但我們的努力未必能確保我們始終遵守相關法律法規。倘我們、我們的僱員、聯屬人士、供應商或其他業務合作夥伴違反相關法律、規則或條例，我們可能會受到罰款及／或其他處罰。倘若相關監管機構或法院對法律法規的解釋與我們的理解不同，或施行額外的反賄賂或反腐敗相關法規，也可能要求我們對我們的業務作出變更。倘若我們未能遵守該等措施，或因我們、我們的僱員、聯屬人士或供應商採取的行動而成為任何負面報導的對象，我們的聲譽、企業形象及業務營運可能會受到重大不利影響，進而可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景產生重大不利影響。

我們的保險範圍未必足以覆蓋我們的業務風險。

我們根據中國法律法規以及我們對營運需求及風險的評估，並根據我們業內的標準商業慣例，投購有限的保單。有關我們保單的更多詳情，請參閱「業務－保險」。然而，我們可能無法為我們面臨的所有類型的風險投購保險，我們的保險範圍可能不足以補償隨時可能發生的所有損失或索賠。我們並無投購任何業務中斷保險（根據中國內地相關法律並非強制性），我們認為其符合一般市場慣例。於往績記錄期，我們並無投保主要人員人壽保險或涵蓋IT基礎設施或信息技術系統損壞的保險，亦無投保任何產品責任保險。任何業務中斷、重大產品質量問題、訴訟、監管行動、疫情爆發、不利的天氣條件或自然災害可能會使我們面臨大額成本及資源轉移，而我們並無投購保險彌補損失，或者我們將能夠根據我們的現有保單及時或根本無法就我們的損失索賠。如果我們產生保單未涵蓋的任何損失，或賠償金額明顯低於我們的實際損失，我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

風 險 因 素

我們的風險管理及內部控制系統未必於所有方面充分或有效，這可能對我們的業務及經營業績造成重大不利影響。

我們尋求建立適合我們業務營運的風險管理及內部控制系統，當中包括組織架構、政策、程序及風險管理辦法，亦致力於不斷完善該等系統。有關進一步資料，請參閱「業務－風險管理及內部控制」。然而，由於風險管理及內部控制系統在設計和實施上存在內在局限性，我們無法向閣下保證我們的風險管理及內部控制系統將能夠識別、防範和管理所有風險。我們已制定內部控制程序來監察營運及確保全面合規。然而，我們的內部控制程序可能無法及時辨別或根本無法辨別所有不合規事件。我們亦未必能及時發現及預防欺詐及其他不當行為，而防止及偵查該等行為的預防措施亦未必有效。

我們的風險管理及內部控制亦依賴於僱員的有效執行。由於我們業務的規模較大，我們無法向閣下保證執行時不會出現任何人為失誤或錯誤，這可能對我們的業務和經營業績造成重大不利影響。由於我們日後可能提供更寬泛及更多元化的服務、解決方案及產品，我們服務及產品組合的多元化將要求我們不斷提升風險管理能力。倘我們未能根據業務變化而及時調整風險管理政策及程序，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們面臨與自然災害、流行病及其他我們無法控制的疫情爆發相關的風險，令我們的業務面臨挑戰。

自然災害、流行病、戰爭或恐怖主義行為或其他我們無法控制的因素可能對我們經營業務地區的經濟、基建及民生造成不利影響。我們的業務可能面臨水災、地震、沙塵暴、暴風雪、火災或旱災等自然災害、豬流感、禽流感、嚴重急性呼吸系統綜合症(SARS)、伊波拉病毒、寨卡病毒及COVID-19等廣泛傳播的流行病爆發以及電力、水或燃料短缺、信息管理系統故障、失靈及崩潰以及潛在的戰爭或恐怖襲擊等其他我們無法控制的因素的威脅。

COVID-19疫情對全球經濟造成了嚴重破壞。COVID-19導致許多國家及地區採取旅行限制以及臨時關閉辦公室和設施等應對措施。此外，還出現了新的COVID-19變種，可能會延長COVID-19對全球經濟產生負面影響的時間。COVID-19在相對較短的時間內迅速蔓延，可能導致停業、設施關閉、營業時間減少、受影響地區的社會、經濟、政治或勞工不穩定、運輸延誤、旅行限制和經營程序更改，繼而中斷我們和業務

風 險 因 素

合作夥伴的運營。如果我們任何員工受到COVID-19疫情的影響，無法按時履行其提供任何產品和服務的職責，我們的運營和財務狀況可能會受到不利影響。此外，如果我們的供應商或業務合作夥伴受到COVID-19疫情的影響，無法向我們提供服務或產品，我們的項目進度可能會受到嚴重干擾，這可能會影響我們滿足客戶需求的能力，並可能對我們的業務運營及財務表現產生重大不利影響。

儘管截至最後實際可行日期，COVID-19對我們的業務和運營的整體影響並不重大，但該疫情的未來發展具有不確定性。該疫情影響我們的經營業績、財務狀況及現金流的程度，將取決於其持續時間和未來發展，包括多種變體的嚴重程度。倘COVID-19疫情對我們的業務和經營業績產生不利影響，其還可能加劇本文件所述的許多其他風險。

我們亦容易受自然災害及其他災難影響。如果我們的供應商、用戶或業務合作夥伴受該等災害或流行病影響，我們的營運亦可能被嚴重干擾。任何上述事件均可能導致服務器中斷、癱瘓、系統失靈、技術系統故障或網絡故障，這可能造成資料丟失或破壞、軟件或硬件發生故障並對我們通過系統提供服務的能力產生不利影響。

全球或區域經濟嚴重或長期下滑可能對我們的業務及財務狀況造成重大不利影響。

2020年以來，COVID-19對全球及區域經濟造成嚴重不利影響，是否會導致經濟長期下滑仍屬未知之數。即使在COVID-19爆發之前，全球宏觀經濟環境仍面臨眾多挑戰。即使在2020年之前，全球部分主要經濟體的中央銀行及財政機關採取的擴張性貨幣及財政政策的長期影響仍存在很大的不確定性。烏克蘭戰爭和對俄羅斯實施廣泛的經濟制裁可能會提高能源價格，擾亂全球市場。中東及其他地區的動盪、恐怖主義威脅及潛在戰爭可能增加全球市場的波動性。中國與其他國家（包括亞洲周邊國家）之間的關係亦備受關注，可能對經濟產生影響。中國與其他國家在貿易政策、條約、政府法規及關稅等方面的關係可能會影響國內外宏觀經濟環境，並可能對我們經營所在的市場產生影響。全球或區域經濟的任何嚴重或長期放緩均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

風 險 因 素

國際關係及貿易政策發生變動或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

儘管我們主要是一家位於中國的公司，但我們的部分供應商位於美國及中國以外的其他國家。此外，我們的若干技術（如與自動駕駛解決方案和應用有關的技術）日後可能會受到美國政府的限制。因此，限制國際貿易和投資的政府政策（如資本管制、經濟或貿易制裁、出口管制、關稅或外商投資備案和批准）可能會影響對我們產品和服務的需求，影響我們產品的競爭地位，或使我們無法在若干國家銷售產品。倘實施任何新關稅、立法或法規（包括實施經濟或貿易制裁、出口管制限制或對外投資限制者），或倘重新協商現有貿易協議，相關變化可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響。國際關係緊張加劇，例如烏克蘭衝突及對俄羅斯的制裁以及該等緊張局勢升級，可能會對我們確保運營所需原材料和關鍵部件供應的能力以及我們向潛在全球客戶銷售並進一步擴大客戶群的能力產生重大不利影響。

例如，美國政府已經對從中國進口的若干產品徵收，並建議徵收額外的、新的或更高的關稅等貿易政策及限制。中國亦作出回應，對從美國進口的若干產品徵收並建議徵收額外的、新的或更高的關稅。2020年1月15日，中國與美國簽訂《中華人民共和國政府和美利堅合眾國政府經濟貿易協議》作為第一階段的貿易協定，於2020年2月14日生效。美國政府亦擴大了對銷售使用若干受控制美國原產技術或軟件在美國以外生產的商品予特別名單或實體清單上的公司的限制，以及對使用美國原產半導體製造設備為實體清單上的公司生產半導體設備的限制。此外，中美之間的政治緊張局勢已經升級。在此背景下，中國已經並可能進一步實施措施，以應對美國政府發起的不斷變化的貿易政策、條約、關稅和對中國公司的制裁和限制。

2020年9月19日，中華人民共和國商務部（「商務部」）頒佈《不可靠實體清單規定》，即商務部2020年第4號令。將建立一個由相關政府機構組成的工作機制來管理《不可靠實體清單》制度。被列入「不可靠實體清單」的外國實體可能會被採取若干措施，包括但不限於(i)被限制或禁止從事與中國有關的進出口活動；及(ii)被限制或禁止在中國投資。當中國的企業、組織或個人在特殊情況下必須與被指定的外國實體開展業務時，該企業、組織或個人應向工作機制提出批准申請，只有獲得批准後，該企

風 險 因 素

業、組織或個人才能進行相應的交易。然而，在回答記者關於《不可靠實體清單》的問題時，(a)商務部發言人闡述了《不可靠實體清單規定》的適用範圍受嚴格限定，只針對極少數違法的外國實體，不會隨意擴大範圍；及(b)商務部條約法律司負責人進一步解釋，《不可靠實體清單規定》既不針對特定國家，亦不針對特定實體。

2021年1月9日，商務部頒佈《阻斷外國法律與措施不當域外適用辦法》，即商務部2021年第1號令。根據商務部2021年第1號令，中國公民、法人或其他組織被外國法律和其他措施禁止或限制與第三國（或地區）或其公民、法人或其他組織從事正常的經濟、貿易和相關活動的，應當在30日內向國務院商務主管部門如實報告。該工作機制在中央有關部門的參與下，在評估是否存在不合理的域外適用外國法律和其他措施時，將考慮以下因素：(i)是否違反國際法或者國際關係基本原則；(ii)對中國國家主權、安全和發展利益的潛在影響；(iii)對中國公民、法人或者其他組織合法權益的潛在影響；及(iv)其他應當考慮的因素。如果確定存在不合理的域外適用外國法律和其他措施，商務部可發佈禁令，禁止接受、執行或遵守相關的外國法律和其他措施。中國的公民、法人或其他組織可以申請免於遵守禁令。

2021年6月10日，全國人民代表大會常務委員會（「全國人大常委會」）通過《中華人民共和國反外國制裁法》，並於同日生效。《中華人民共和國反外國制裁法》不僅為中國政府採取應對外國制裁的行動提供了法律依據，而且亦為中國公民和組織提起民事訴訟以獲得禁令救濟或賠償提供了法律依據。根據《中華人民共和國反外國制裁法》，國務院主管部門可以將直接或間接參與制定、決定或實施其中規定的歧視性限制措施的任何個人和組織列入反制清單。反制清單上的外國個人或組織可能會受到一項或多

風 險 因 素

項反制措施的限制，包括但不限於禁止或限制與中國境內的組織和個人進行商業交易、合作或相關其他活動。此外，根據《中華人民共和國反外國制裁法》，中國境內的任何組織和個人均應遵守該等反制措施。對不遵守或不配合執行反制措施的組織或個人，可依法追究責任。

儘管商務部2020年第4號令、商務部2021年第1號令和《反外國制裁法》已經頒佈，但在如何解釋和實施方面仍需要相關監管部門進一步明確。

國家與地區之間的關係可能會影響兩個主要經濟體之間的跨境貿易、投資、技術交流和其他經濟活動的水平，這將對全球經濟狀況和全球金融市場的穩定性產生重大不利影響。任何該等因素均可能對我們和我們客戶的業務、前景、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。例如根據美國政府的行政命令，禁止美國在中國及對中國公司進行涉及敏感技術（如若干微電子及人工智能）的若干新投資，而若干其他技術領域則須強制向政府通報。此外，美國政府可能進一步收緊出口管制規定以減緩芯片流入中國，我們的業務可能會因而受到不利影響。

與我們的財務表現有關的風險

我們面臨因收入集中於若干客戶（包括吉利集團）而產生的信貸風險。未能及時或完全無法收回貿易應收款項或會對我們的業務、財務狀況、流動資金及前景造成重大不利影響。

我們的現金流量及盈利能力取決於客戶能否及時結算款項。我們一般向客戶授予30至90天的信貸期，貿易應收款項一般根據相關合約的條款結算。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們的貿易應收款項分別為人民幣15.2百萬元、人民幣112.0百萬元、人民幣294.0百萬元及人民幣121.4百萬元。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們的貿易應收款項周轉天數分別為116天、229天、81天及40天。於往績記錄期，我們的大部分收入集中於吉利集團，導致我們的大部分貿易應收款項為應收吉利集團的款項。

我們無法向閣下保證，在達到協定的計劃付款里程碑後，我們將能夠按時收回全部或任何貿易應收款項或收回任何未開票工程的款項或完全無法收回。我們的客戶可能會面臨意外情況，包括但不限於汽車銷量下降導致的財務困難。我們的客戶或會延遲甚至不履行其付款責任。因此，我們可能無法全數或根本無法收取該等客戶的未

風 險 因 素

收回債務款項，且我們可能需要就貿易應收款項及應收票據作出撥備。該等事件的發生將對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。截至2020年、2021年、2022年12月31日以及2023年6月30日，我們於同期分別錄得貿易應收款項減值虧損人民幣0.2百萬元、人民幣1.7百萬元、人民幣5.4百萬元及人民幣2.3百萬元。

我們過去曾產生過負債淨額，而未來可能繼續面臨如此情況。

截至2020年及2021年12月31日，我們的負債淨額分別為人民幣116.4百萬元及人民幣558.3百萬元。截至2020年12月31日，我們錄得負債淨額人民幣116.4百萬元，主要歸因於我們對先前授予[編纂]前投資者的附有優先權的普通股的贖回責任及用於為業務擴展推動的營運資金需求增加提供資金的借款。截至2021年12月31日，我們錄得負債淨額人民幣558.3百萬元，主要由於年內虧損人民幣464.2百萬元及按攤銷成本確認具有優先權的金融工具人民幣323.2百萬元，部分因2021年向若干[編纂]前投資者發行賦予優先權的股份而被權益持有人出資人民幣327.7百萬元所抵銷。我們與相關[編纂]前投資者已共同同意終止該等優先權。因此，我們將該等可贖回股份的金融負債餘額計入資本公積。因此，我們預期不會因贖回金額現值的變化而確認任何進一步的虧損或收益。截至2022年12月31日及2023年6月30日，我們恢復了淨資產狀況，資產淨值分別為人民幣666.5百萬元及人民幣611.5百萬元。然而，我們無法向閣下保證我們未來不會產生淨負債狀況，這會使我們面臨流動性短缺的風險。這轉而使我們需要進行額外的股權融資，而這可能會導致閣下的股權稀釋。難於或未能在需要時滿足我們的流動性需求均可能對我們的前景產生重大不利影響。

我們於往績記錄期錄得經營現金流出淨額，且日後可能繼續錄得經營現金流出淨額。

於往績記錄期，我們錄得經營現金流出淨額。於2020年、2021年、2022年以及截至2023年6月30日止六個月，我們的經營現金流出淨額分別為人民幣23.8百萬元、人民幣62.9百萬元、人民幣65.6百萬元及人民幣80.9百萬元。倘我們未能及時收回貿易應收款項，則我們自經營活動產生正現金流量的壓力可能會進一步加劇。我們無法向閣下保證，我們日後可自經營活動中產生正現金流，原因包括對我們產品及解決方案的需求不足、政府自動駕駛行業政策的不斷發展、市場競爭加劇、未能及時收回或根本無法收回貿易應收款項，以及本文所述的其他風險。

此外，我們日後可能需要額外的資本資源以進一步改善我們的研發能力、擴大產能、尋求投資、資本開支或類似行動的機會，或倘我們的業務狀況發生變化或出現其他意料之外的發展。於2020年及2021年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們因投資活動產生大量現金流出。由於我們於往績記錄期並無錄得經營活動的淨利

風 險 因 素

潤或持續的正現金流量，我們可能繼續依賴股權或債務融資來滿足我們的營運資金及資本開支需求。倘我們無法及時或按可接受的條款獲得足夠的額外資本，或根本無法獲得足夠的額外資本，我們可能無法實施業務計劃或我們的經營活動可能會受到干擾，而我們的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

我們按公允價值計入損益的金融資產面臨會計估計的不確定性。該等金融資產的公允價值變動之波動會影響我們的財務業績。

我們已投資於並擬選擇性持續投資於與我們現有業務互補的業務、資產及技術，並可能作出其他財務投資。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別錄得按公允價值計入損益的金融資產人民幣24.4百萬元、人民幣245.8百萬元、人民幣185.4百萬元及人民幣254.1百萬元。該等按公允價值計入損益的金融資產包括我們於銀行發行的理財產品中的投資及於若干未上市優先股的投資。我們按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動可能對我們的財務表現產生不利影響。未有在活躍市場上買賣的金融工具的公允價值乃使用估值技術釐定。該等估值技術盡量利用可觀察市場數據（如有），盡量少依賴主體的特定估計。我們的投資估值需要使用不可觀察輸入數據、判斷及估計，例如無風險利率、預期波動、缺乏市場流動性的貼現率及市場倍數。上述估計及假設的任何變動均可能導致金融資產公允價值改變，我們的財務狀況及業績可能因而遭受負面影響。

如果我們未能有效地管理存貨，我們的業務、財務狀況、經營業績及流動性可能會受到重大不利影響。

至今，我們絕大部分銷售都是按採購訂單進行，該等訂單可能會在生產前被取消、更改或重新安排。我們的客戶通常沒有長期或最低採購承諾。因此，我們依賴按客戶提供的信息來預測需求，以作出生產決策及管理庫存。然而，從訂購庫存到我們計劃交付該等產品的日期之間，對產品及解決方案的需求可能會發生變化。需求可能會受到新車型推出時間表及我們控制以外的其他因素所影響，我們的客戶可能不會按我們估計的數量訂購產品及解決方案。客戶訂單取消、減少或重新安排亦可能導致損失預期銷售額，令我們沒有足夠時間來減少庫存。若我們未能有效管理庫存，我們可能會面臨更高的庫存過時、庫存價值下降以及大量庫存撇減或撇銷的風險。

風 險 因 素

截至2020年、2021年和2022年12月31日以及2023年6月30日，我們的存貨分別為人民幣9.5百萬元、人民幣47.0百萬元、人民幣272.0百萬元及人民幣162.1百萬元。由於我們計劃繼續擴大產品供應，我們可能會增加存貨水平，這將使我們有效管理存貨更有挑戰性，並將給我們的倉儲系統帶來更大的壓力。為應對製造成本上升和供應緊張的影響，我們可能會不時策略性地提高存貨水平，這可能對我們的經營現金流量造成潛在的流動性限制，並使我們面臨更大的負面價格波動風險。如果我們未能有效地管理我們的存貨，我們可能會面臨更高的存貨過期、存貨價值下降以及大量存貨撇減或撇銷的風險。高存貨水平也可能要求我們投入大量資本資源，使我們無法將這些資本用於其他重要用途。另一方面，如果我們低估了對我們的解決方案及產品的需求，或者如果我們的供應商不能及時供應原材料，我們可能會遭遇存貨短缺，這可能會導致交貨延遲、銷量下降、品牌忠誠度下降和收入損失。上述任何一項均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

未能就合約負債履行責任可能會對我們的流動性及財務狀況產生重大不利影響。

我們的合約負債主要包括就我們的研發服務及產品向客戶收取的預付款項。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別錄得合約負債人民幣11.7百萬元、人民幣16.6百萬元、人民幣33.3百萬元及人民幣39.6百萬元。進一步詳情，請參閱本文件「財務資料－綜合財務狀況表若干關鍵項目的討論－合約負債」。概不保證我們將能就合約負債履行責任，因研發工作的完成及產品的交付乃受若干因素影響，包括原料及組件的供應以及我們業務的正常營運。倘我們無法就合約負債履行責任，則不會將合約負債的金額確認為收入。因此，我們的流動性及財務狀況可能會受到重大不利影響。

倘我們享有的優惠稅務待遇或政府補助終止或出現任何變動，可能對我們的盈利能力產生不利影響。

於往績記錄期，我們就營運享有若干優惠稅率及政府補助。本公司於2019年獲認可為高新技術企業（「**高新企業**」），因此於自2019年起三年期間享有15%的優惠稅率，並自2022年起已重續三年。我們的附屬公司符合小型微利企業資格並享受優惠所得稅政策。於往績記錄期，我們附屬公司的實際企業所得稅稅率為20%。自2022年起，我們的若干附屬公司不再符合小型微利企業的資格。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們亦分別將人民幣3.7百萬元、人民幣3.4百萬

風 險 因 素

元、人民幣4.7百萬元、人民幣0.5百萬元及人民幣4.2百萬元的政府補助入賬列作其他收入，用於研發開支及先進工業基地建設。然而，概不保證我們未來將繼續享有優惠稅率或政府補助。

倘我們目前享有的優惠稅務待遇或政府補助終止，可能對我們的經營業績產生不利影響。

我們可能面臨合約履行成本的減值。

合約履行成本指與我們提供的自動駕駛相關研發服務的合約直接相關的成本，主要包括直接向客戶提供承諾服務所產生的直接人工、直接材料及成本分配。合約履行成本根據相關合約規定的條款按項目基準攤銷至銷售成本，這與相關商品或服務的轉讓一致。倘已確認的合約履行成本的賬面值超過我們預期為換取該等服務而收取的代價餘額，則我們於損益中確認減值虧損。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們分別錄得合約履行成本減值撥備人民幣341,000元、人民幣4,421,000元及人民幣305,000元。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，同期合約履行成本的賬面值分別為人民幣3.5百萬元、人民幣10.7百萬元、人民幣34.6百萬元及人民幣38.1百萬元。我們日後可能會繼續確認合約履約成本的減值虧損，這可能會影響我們的經營業績及財務狀況。

股份為基礎的付款可能對我們的財務表現造成重大不利影響，並導致股東的股權攤薄。

僱員激勵計劃為董事、監事、高級管理層及核心僱員而設，作為彼等向我們提供服務的報酬，並激勵及獎勵為本公司的成功作出貢獻的合資格人士。有關僱員激勵計劃的主要條款，請參閱「附錄六－法定及一般資料－D.僱員激勵計劃」。於2020年、2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月，我們分別錄得股份為基礎的付款合共人民幣8.6百萬元、人民幣17.7百萬元、人民幣44.0百萬元及人民幣44.8百萬元。截至最後實際可行日期，僱員激勵計劃項下的所有合夥權益均已作為激勵獎勵授出。

為進一步激勵我們的僱員，我們日後可能會產生額外的股份為基礎的付款開支。就該等股份為基礎的付款產生的開支亦可能增加我們的經營開支，從而對我們的財務表現產生負面影響。就該等股份為基礎的付款發行額外H股可能攤薄股東的股權，並可能導致H股價值下跌。

風 險 因 素

與政府法規有關的風險

政治及經濟政策的變動以及不斷演變的法律、規則及法規可能會影響我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。

我們的經營遍佈中國，因此我們的業務、財務狀況、經營業績及前景受到中國經濟、政治及法律發展的影響。整體經濟增長受與資源分配、貨幣政策、金融服務及機構法規、特定行業或公司的優惠待遇等有關的政府法規及政策所影響。上述任何情況均可能影響我們的業務、財務狀況、經營業績及前景。

與經濟事務有關的法律、規則及法規（包括與外商投資、企業組織及管治、商業、稅務、金融、外匯及貿易等有關的法律、規則及法規）會不時頒佈，從而形成一個全面的商法體系。此外，有關自動駕駛行業的法律法規的詮釋及實施亦不時發生演變。

我們並未向社會保險及住房公積金作出足夠的供款，這可能使我們遭受處罰。

根據社會保障相關法律法規，中國僱主須代表其僱員就多項社會保險（包括醫療、養老、失業、工傷及生育保險）及住房公積金作出供款。於往績記錄期，我們沒有為員工繳納足夠的社會保險和住房公積金。我們已獲中國法律顧問告知，根據相關中國法律法規，我們可能須在某一指定時限內繳付全部未支付社會保險供款，連同按欠繳款額每日0.05%的費率繳付的逾期繳交費用，費用自該社會保險供款到期之日起累計。逾期不繳者，主管部門可能另外處以滯納金額一倍至三倍的罰款。此外，根據中國相關法律法規，倘未能按要求足額繳存住房公積金，相關住房公積金管理中心可能會要求限期繳存。逾期仍不繳存的，可以申請人民法院強制執行。倘有關當局採取這些執法行動，我們的財務狀況和經營業績可能會受到重大不利影響。截至最後實際可行日期，我們未收到當地主管部門的通知或相關員工的任何申索或請求。於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們就欠繳社會保險及住房公積金供款分別計提人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元的撥備及人民幣0.1百萬元的撥回。然而，我們無法向閣下保證日後相關政府

風 險 因 素

部門不會要求我們糾正該等違規行為，亦不能向閣下保證現時並無或日後不會有任何有關根據國家、省或地方的相關法律法規繳納社會保險和住房公積金的職工申訴，這可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響。

閣下或須繳納中國內地稅項。

並非中國內地居民及名列H股股東名冊的H股個人股東（「**非中國內地居民個人股東**」）須就自我們收取的股息繳納中國個人所得稅。根據國家稅務總局刊發的日期為2011年6月28日的《關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》（國稅函[2011]348號），派付予非中國內地居民H股個人股東的股息通常須按10%的預扣稅率繳納個人所得稅，視乎中國內地是否與非中國內地居民H股個人股東所居住的司法管轄區訂立任何適用稅收條約以及中國內地與香港地區是否訂立稅收安排而定。居住於未與中國內地訂立稅收條約的司法管轄區的非中國內地居民個人股東須就自我們收取的股息按20.0%的稅率繳納預扣稅。有關更多資料，請參閱「附錄三－稅項及外匯－1. 證券持有人稅項－A. 中國稅項」。此外，根據《中華人民共和國個人所得稅法》及其實施條例，非中國內地居民H股個人股東須就拋售或以其他方式處置H股所得收益按20.0%的稅率繳納個人所得稅。然而，根據財政部及國家稅務總局於1998年3月30日發佈的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，轉讓企業上市股份的個人收益可豁免繳納個人所得稅。截至最後實際可行日期，上述條文概無對是否應就轉讓中國內地居民企業在境外證券交易所上市的股份對非中國內地居民個人股東徵收個人所得稅作出明確規定，且就我們所知，中國內地稅收部門實際上並無對相關收益徵收個人所得稅。若日後徵收該稅項，相關個人股東於H股的投資價值可能受到重大不利影響。

根據《中華人民共和國企業所得稅法》（「**企業所得稅法**」）及其實施條例，非中國內地居民企業通常須就其來源於中國內地的收入（包括自中國內地公司收取的股息及自出售中國內地公司股權所得的收益）按10.0%的稅率繳納企業所得稅，在中國內地與非

風 險 因 素

中國內地居民企業所在司法管轄區訂有特別安排或適用條約的情況下可予減免。請參閱「附錄三－稅項及外匯－1. 證券持有人稅項－A. 中國稅項」。若日後徵收該稅項，非中國內地居民企業股東於H股的投資價值可能受到重大不利影響。

派付股息須遵守我們營運所在地區的法律法規。

根據中國法律，僅可以可分配利潤派付股息。我們的可分配利潤指我們的可分配純利減法定盈餘儲備、一般儲備及任意盈餘儲備（經股東大會批准）的撥款，各筆撥款根據中國會計準則確定的非綜合純利作出。上述所稱我們的可分配純利指以下各項中最低者，(i)根據中國會計準則確定的期初權益股東期內應佔純利加可分配利潤或扣除累計虧損（如有）；及(ii)根據國際財務報告準則確定的期初權益股東期內應佔純利加可分配利潤或扣除累計虧損（如有）。因此，我們可能並無充足的可分配利潤（如有）用於日後向股東作出股息分派，包括我們登記會計利潤的期間。於既定年度未進行分派的可供派利潤予以保留並可於隨後年度分派。

匯率變動可能導致出現外匯虧損或毛利率下降。

人民幣兌其他貨幣的價值可能會因受到相關政府政策變動而出現波動，並在很大程度上取決於國內外經濟與政治發展以及地方市場的供需情況。市場力量或政府政策日後會對人民幣與港元、美元或其他貨幣之間的匯率產生何種影響難以預測。

於2020年、2021年及2022年，我們的外匯虧損淨額分別為人民幣0.9百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣6.3百萬元。截至2023年6月30日止六個月，我們的外匯收益淨額為人民幣0.9百萬元。我們的外匯虧損淨額主要指發票日期與結算日期之間的外匯匯率波動產生的虧損。於往績記錄期內，我們的外匯虧損或收益淨額波動主要由於我們與Mobileye及吉利集團交易涉及人民幣兌美元外匯匯率變動的風險。我們向Mobileye作出的採購及應付款項均以美元計值，而向吉利集團作出的銷售及應收款項則以人民幣計值。有關外匯風險的詳情，請參閱「財務資料－外匯波動的影響」。

風 險 因 素

[編纂][編纂]將以港元收取，而我們向Mobileye採購將以美元結算。因此，人民幣兌港元及美元的任何升值均可能導致我們的[編纂][編纂]價值降低。反之，人民幣的任何貶值亦可能對以外幣計值的股份的價值及應付的任何股息造成不利影響。此外，我們可以合理成本用於降低外匯風險敞口的工具有限。所有這些因素均可能對我們的業務、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響，並可能減低以外幣計值的股份的價值及應付的股息。

閣下在對我們、我們的執行董事或高級管理層送達法律程序文件或執行境外判決時或會遭遇困難。

我們的絕大部分資產位於中國，且我們的所有執行董事及高級管理層居住於中國。因此，[編纂]在香港地區或中國境外的其他地區向我們或我們的董事或高級管理層直接送達法律程序文件可能存在困難。

於2006年7月14日，中國與香港簽署《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》（「該安排」），於2008年8月1日生效。根據該安排，若指定的任何中國人民法院或指定的任何香港法院在當事人協議管轄的民商事案件中已作出可強制執行的終審判決，要求支付款項，則任何當事人可向相關的中國人民法院或香港法院申請認可和執行有關判決。於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》（或新安排），尋求在香港與中國之間建立認可和執行更廣泛的民商事案件判決的更加清晰明確的機制。新安排終止了對相互認可及執行管轄協議的規定。新安排僅在最高人民法院頒佈司法詮釋及香港完成相關立法程序以後方會生效。新安排將在生效後取代該安排。因此，於新安排生效前，倘糾紛各方不同意訂立管轄協議，則可能難以在中國執行香港法院的判決。

風 險 因 素

與[編纂]有關的風險

我們的H股此前並無公開市場，且H股的[編纂]及[編纂]可能波動。

進行[編纂]前，H股並無公開市場，H股的初始[編纂]是由我們與[編纂]（為其本身及代表[編纂]）協商所得結果，[編纂]可能與[編纂]後H股的[編纂]大有不同。我們已向聯交所申請H股[編纂]及[編纂]。概不保證[編纂]將會形成H股活躍、[編纂]。我們的收入、盈利及現金流量的變動或我們的任何其他發展等因素可能會影響將進行[編纂]的H股的[編纂]及[編纂]。

此外，H股的[編纂]及[編纂]可能出現波動。以下因素（其中包括）可能導致[編纂]後H股的[編纂]與[編纂]大有不同：

- 我們的財務業績；
- 自然災害或電力短缺造成的意外業務中斷；
- 我們主要人員或高級管理層的重大變動；
- 我們營運所在地區法律法規的發展；
- 我們無法在自動駕駛行業有效競爭；
- 我們無法獲得或維持營運監管批准；
- 股票市場價格及交易量波動；
- 分析師對我們財務表現估計的變動；
- 我們營運所在地區的政治、經濟、財務及社會發展及全球經濟的發展情況；及
- 捲入重大訴訟的情況。

因此，我們H股可能會受並非與我們的表現直接相關的[編纂]變動的影響，因此，H股[編纂]可能會蒙受巨額虧損。

風 險 因 素

由於H股的[編纂]與[編纂]之間存在數天的時間差，H股持有人可能面臨於H股開始[編纂]前期間H股[編纂]可能下跌的風險。

H股[編纂]預期將於[編纂]確定。然而，我們的H股將於交付後（預期將為[編纂]後的數個營業日）方會在聯交所開始[編纂]。因此，[編纂]在該期間可能無法[編纂]或[編纂]我們的H股。因此，H股持有人可能面臨由於不利市場狀況或其他不利發展（可能在[編纂]至[編纂]開始期間發生）導致[編纂]開始前H股[編纂]下跌的風險。

我們對如何使用[編纂][編纂]擁有重大酌情權，閣下未必會同意我們所作用途。

我們的管理層可能將[編纂][編纂]用於 閣下可能並不同意或不會產生有利回報的用途。有關[編纂]擬定[編纂]的詳情，請參閱本文件「未來計劃及[編纂]」。然而，我們的管理層將對[編纂]的實際應用擁有酌情權。閣下將資金委託予我們的管理層，且 閣下須依賴其判斷，以便我們將[編纂][編纂]用於特定用途。

我們一直並將繼續受控股股東的重大影響，其權益可能有別於其他股東。

我們的控股股東對我們的業務具有重大影響力，包括與我們關於收購、合併、擴張計劃、合併入賬及出售我們所有或絕大部分資產、選舉董事以及其他重大公司行動的管理、政策及決策有關的事宜。截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官宋陽先生直接或間接（透過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳）有權行使本公司約39.9%已發行股本所附帶的表決權。緊隨[編纂]（假設[編纂]未獲行使）完成後，宋陽先生直接或間接（透過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳）將有權行使本公司約[編纂]%已發行股本所附帶的表決權。因此，[編纂]完成後，宋陽先生、藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳將共同構成本公司的控股股東集團。請參閱「與控股股東的關係」。所有權集中可能阻礙、延遲或妨礙本公司控制權變動，這可能會剝奪其他股東在出售本公司過程中收取H股溢價的機會，並可能

風 險 因 素

令H股[編纂]下跌。即使其他股東提出反對意見，這些事件仍可能會發生。此外，我們的控股股東可能會行使他們對我們的重大影響力，促使我們訂立交易、採取或未能採取行動或作出與我們其他股東最佳利益有衝突的決策。

內資股向H股的任何可能轉換均可能增加市場上H股的供應，這可能對H股[編纂]造成負面影響。

根據國務院證券監管部門及組織章程細則的規定，我們的內資股可能轉換為H股，經轉換的H股可能在境外證券交易所上市或買賣，前提是在相關經轉換股份轉換及買賣前，已妥為完成必要內部審批程序（無須股東批准）並已完成向中國證監會備案。此外，相關轉換、買賣及上市必須遵守國務院證券監管機構規定的法規及相關境外證券交易所規定的法規、規定及程序。我們可以在任何擬議轉換前申請將我們的全部或任何部分內資股作為H股在香港聯交所[編纂]，以確保在知會香港聯交所後可盡快完成轉換流程並將股份登入H股股東名冊。此舉可能會增加市場上H股的供應，經轉換H股日後的銷售或預期出售可能會對H股[編纂]產生不利影響。

公開市場上H股供應日後的大幅增加或預期大幅增加可能導致H股[編纂]大幅下跌，及／或攤薄H股持有人的股權。

H股[編纂]可能由於日後在公開市場上大量拋售H股或與我們H股有關的其他證券，或發行新股或其他證券，或可能發生的預期相關拋售或發行而出現下跌。日後拋售或預期拋售我們的大量證券（包括任何日後發售）亦可能對我們於特定時間及按對我們而言有利的條款集資的能力產生重大不利影響。此外，若我們日後發行更多證券，我們股東的股權可能被攤薄。我們發行的新股或與股份掛鈎的證券亦可能賦予優先於H股所賦予者的權利及特權。

風 險 因 素

我們的未來融資可能攤薄 閣下的股權或限制我們的營運。

為籌集資金及擴大我們的業務，我們可能會考慮於日後提呈發售及發行額外股份或可轉換或可交換為股份的其他證券，而非按比例向屆時現有股東發售。因此，這些股東於每股資產淨值方面的股權可能會被攤薄。若通過債務融資籌得額外資金，可能會對我們的營運形成若干限制，該情況可能：

- 進一步限制我們派付股息的能力或酌情權；
- 增加我們在不利經濟條件下的風險；
- 對我們的現金流量產生不利影響；或
- 限制我們在業務發展及戰略規劃方面的靈活性。

由於每股[編纂]高於每股有形賬面淨值，在[編纂]中H股的買方將會出現即時攤薄。

緊接[編纂]前，H股的[編纂]高於每股有形賬面淨值。因此，在[編纂]中H股的買方將會出現即時攤薄。現有股東股份的每股[編纂]經調整綜合有形資產淨值將有所增加。若[編纂]（代表[編纂]）行使[編纂]或若我們日後發行額外H股，H股的[編纂]亦將會進一步被攤薄。

概不保證我們日後是否及何時派付股息。

自創立以來，我們並無就股份宣派或派付任何股息。我們預期繼續在技術創新方面進行投資，以落實我們的發展戰略，我們認為此舉將有助於為客戶、僱員及股東創造價值。我們的董事會將審閱我們的股息政策，並計及多項因素，包括我們不斷演變的戰略、經營業績、財務狀況、營運及資本投資需求以及其可能視為相關的其他因素。任何股息的宣派及派付以及金額均須遵守細則及相關中國法律法規，據此，股息僅可以根據中國會計準則或國際財務報告準則確定的可分配利潤（以較低者為準）派付，儘管中國會計準則及國際財務報告準則在此方面並無重大不同。此外，我們依賴附屬公司的股息及其他權益分派來滿足我們派付股息的現金需求。若我們的附屬公司因其各自的資金需求而未能及時足額向我們派付股息及作出其他分派，我們派付股息

風 險 因 素

的能力可能會受到不利影響。因此，概不保證我們日後是否會派付股息、派付股息的時間及方式，或我們將根據股息政策派付股息。有關我們股息政策的更多詳情，請參閱「財務資料－股息」。

本文件所載若干事實、預測及統計數據來自第三方報告及公開可得之官方資源，可能並不可靠。

本文件所載與中國、中國經濟及我們經營所處行業有關之若干事實、預測及其他統計數據來自不同的官方政府刊物或其他第三方報告。我們已合理審慎轉載或摘錄官方政府刊物或其他第三方報告，以於本文件作出披露，然而，我們無法保證相關來源資料的質量或可靠性。我們、[編纂]或其各自任何聯屬人士或顧問並無編製這些資料或進行獨立核實，因此，我們不會對相關統計數據（可能與在中國境內或境外編製的其他資料有異）的準確性作出任何聲明。由於可能存在缺陷、收集方式無效或已刊發資料與市場常規之間存在差異，本文件的相關統計數據可能不準確或可能無法與其他經濟體的統計數據進行比較。此外，概不保證在其他司法管轄區相關統計數據以相同基準或相同準確度陳述或匯編（視情況而定）。[編纂]在各情況下均應考慮他們應對相關事實投注或付出的重視程度。

[編纂]應細閱整份文件，而不應在未審慎考慮本文件所載風險及其他資料的情況下，對本文件或公開發表的媒體報道或其他公開可得資料中的任何個別聲明加以考慮。

在刊發本文件前及在本文件日期後但於完成[編纂]前，新聞媒體可能曾及可能對我們及[編纂]作出報道。我們對新聞或其他媒體報道的任何資料或其他公開可得資料的準確性或完整性，以及新聞或其他媒體發表的或以其他方式公開可得的與H股或[編纂]或我們有關的任何估計／預測、看法或意見的公平性或適當性不承擔任何責任。我們對任何相關資料或刊物的適用性、準確性、完整性或可靠性不發表任何聲明。因此，有意[編纂]在決定是否[編纂]我們H股或[編纂]時不應依賴相關資料、報告或刊物。閣下在作出有關我們H股的[編纂]決定時應僅依賴本文件、[編纂]及任何正式公告所載資料。

風 險 因 素

本文件的前瞻性資料受風險及不確定因素影響。

本文件載有與我們及我們的運營及前景有關的前瞻性陳述及資料，該等陳述及資料乃基於我們目前的信念及假設以及我們目前可獲得的資料。於本文件中，「預期」、「相信」、「估計」、「預計」、「計劃」、「前景」、「展望未來」、「有意」等類似表述由於與我們或我們的業務有關，將被視為前瞻性陳述。相關陳述反映我們現在對未來事件的看法，並受風險、不確定因素及各種假設影響，包括本文件所述的風險因素。若出現這些風險或不確定因素中的一項或多項，或任何相關假設被證實不準確，則實際結果均可能與本文件所載前瞻性陳述有重大差異。實際結果是否符合我們的預期及預測，視乎多項風險及不確定因素（其中許多風險及不確定因素超出我們的控制範圍）而定，並反映了可能變化的未來業務決策。鑒於這些及其他不確定因素，將前瞻性陳述納入本文件不應被視為我們將達成的計劃或目標的聲明，[編纂]不應過度依賴相關前瞻性陳述。本文件所載所有前瞻性陳述均須參考本節所載警示性聲明。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，我們已經尋求在下列方面豁免嚴格遵守上市規則相關條文。

管理層留駐香港

根據上市規則第8.12條及第19A.15條，本公司須有足夠的管理層留駐香港。這通常指我們至少須有兩名執行董事常居於香港。

由於我們所有業務營運均非主要位於香港或在香港管理或開展，就符合上市規則第8.12條及第19A.15條的規定而言，本公司並無且在可預見的將來不會有兩位執行董事常居於香港。

因此，我們已向聯交所申請而聯交所亦已授予豁免，豁免嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條的規定。我們將通過以下安排確保我們與聯交所之間保持定期有效的溝通：

- (i) 我們的兩位授權代表（即董事長兼執行董事宋陽先生以及本公司聯席公司秘書鍾明輝先生）將作為本公司與聯交所溝通的主要渠道。因此，我們的授權代表將可在合理通知下與聯交所有關成員會面，並將可隨時以電話及電子郵件方式聯絡；
- (ii) 在任何時候及聯交所擬就任何事宜聯絡董事時，本公司每位授權代表均有方法隨時迅速聯絡全體董事（包括獨立非執行董事）；
- (iii) 我們各位董事均已向本公司授權代表及聯交所提供彼等各自的手機號碼、辦公室電話號碼、傳真號碼（如有）和電子郵箱地址；倘任何董事預期會旅行或不在辦公室，其將向授權代表提供其住宿地點的電話號碼；
- (iv) 並非常駐於香港的各位董事，均擁有或可申請辦理訪港的有效旅遊證件，並且將能夠在合理時間內與聯交所有關成員會面；

豁免嚴格遵守上市規則

- (v) 我們已按照上市規則第3A.19條委任華富建業企業融資有限公司擔任我們的合規顧問，其亦將自[編纂]起直至本公司遵照上市規則第13.46條就緊隨[編纂]後首個完整財政年度的財務業績當日止期間，擔任本公司與聯交所溝通的另一渠道。根據上市規則第3A.23條，我們須確保合規顧問可隨時聯繫我們的授權代表、董事和其他高級職員。我們亦須確保我們的授權代表、董事和其他高級職員將及時提供合規顧問可能需要或合理要求的有關信息和協助，以履行其有關上市規則第三A章及第3A.24條所載職責。我們須確保本公司、我們的授權代表、董事和其他高級職員與合規顧問之間有充分有效的溝通渠道，而我們將使合規顧問持續全面知悉我們與聯交所之間的所有溝通與往來；
- (vi) 聯交所與董事的任何會面將通過授權代表或合規顧問安排，或於合理時間範圍內直接與董事會面。一旦我們的授權代表或合規顧問有任何變動，我們將立即通知聯交所；及
- (vii) 我們亦將留聘法律顧問，就[編纂]以後上市規則及其他適用的香港法律法規下的持續合規要求及其他事宜，向我們提供意見。

聯席公司秘書

根據上市規則第3.28條及8.17條以及指引信HKEX-GL108-20，公司秘書必須是聯交所認為在學術或專業資格或相關經驗方面屬於能夠履行公司秘書職能的人士。

上市規則第3.28條附註1載有聯交所接納的以下學術或專業資格：

- (i) 香港公司治理公會會員；
- (ii) 香港法例第159章法律執業者條例所界定的律師或大律師；及
- (iii) 專業會計師條例所界定的執業會計師。

豁免嚴格遵守上市規則

上市規則第3.28條附註2進一步載明了在評估是否具備「有關經驗」時，聯交所會考慮該人士的因素：

- (i) 任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；
- (ii) 對上市規則以及其他相關法例及法規（包括證券及期貨條例、公司條例、公司（清盤及雜項條文）條例及收購守則）的熟悉程度；
- (iii) 除根據上市規則第3.29條在每個財政年度接受不少於15小時的相關專業培訓的最低要求外，已接受及／或將接受的相關培訓；及
- (iv) 於其他司法權區的专业資格。

本公司認為，儘管熟悉香港有關證券法規對公司秘書而言屬重要，但其亦需具備與本公司運營、與董事會聯繫以及與本公司管理層保持密切工作關係有關的經驗，以便履行公司秘書職能，並以最有效和高效的方式採取必要的行動。委任一名已擔任高級管理層成員一段時間且熟悉本公司業務及事務的人士擔任公司秘書，乃符合本公司利益。

我們已委任劉芳女士為我們的聯席公司秘書。劉芳女士現時為我們的財務總監。彼於公司治理事宜有豐富經驗，並且對本集團日常營運、內部行政及財務管理有透徹理解。然而，劉芳女士並不具備上市規則第3.28條的指定資格，不能獨自履行上市規則的要求。因此，我們已委任鍾明輝先生擔任另一位聯席公司秘書，協助劉芳女士，鍾明輝先生是香港會計師公會的資深會員，完全符合上市規則第3.28條及第8.17條指定的要求。鍾明輝先生的初始服務期將由[編纂]起計為期三年。於獲委任期間，彼將使劉芳女士獲得「有關經驗」以妥善履行其職責，從而完全遵守上市規則第3.28條及第8.17條所載的規定。

豁免嚴格遵守上市規則

因此，我們已向聯交所申請而聯交所亦[已授予]豁免，關於委任劉芳女士為我們的聯席公司秘書，豁免嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條的規定，條件為：

- (i) 劉芳女士將盡力參加相關培訓課程，包括應邀出席本公司香港法律顧問將予舉辦的香港相關適用法律法規與上市規則的最新變動的簡報會，以及聯交所不時為上市發行人舉辦的研討會；
- (ii) 劉芳女士及鍾明輝先生均已確認，將各自按照上市規則第3.29條的規定，於每個財政年度參加合共不少於15小時的有關上市規則、企業管治、信息披露、投資者關係以及香港上市公司公司秘書的職能及職責的培訓課程；
- (iii) 鍾明輝先生將協助劉芳女士獲取有關經驗（上市規則第3.28條所規定者）以履行作為我們公司秘書的職責與職務；
- (iv) 鍾明輝先生將定期與劉芳女士溝通企業管治、上市規則及有關本公司和其事務的任何其他法律法規相關事宜。鍾明輝先生將與劉芳女士緊密合作並協助劉芳女士履行公司秘書職責，包括籌備我們的董事會會議及股東大會；
- (v) 於劉芳女士最初擔任本公司公司秘書的任期屆滿前，本公司將評估其經驗，以釐定其是否已獲得上市規則第3.28條所要求的資格，以及是否持續提供協助的安排，以使劉芳女士為本公司公司秘書的任命繼續符合上市規則第3.28條及第8.17條的要求；及
- (vi) 我們已根據上市規則第3A.19條委任華富建業企業融資有限公司作為我們的合規顧問。合規顧問將自[編纂]起至本公司就[編纂]後首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條之日期間，作為與聯交所的另一溝通渠道，同時向本公司及劉芳女士提供有關遵守上市規則及所有其他適用法律法規專業指引及建議。

豁免嚴格遵守上市規則

我們明白，根據指引信HKEX-GL108-20，倘鍾明輝先生於[編纂]後三年期間不再向劉芳女士提供擔任聯席公司秘書的協助或本公司嚴重違反上市規則，則有關豁免將實時撤銷。我們將在三年期限屆滿前聯絡聯交所，以重新審視有關情況，以期我們屆時能夠令聯交所信納劉芳女士在受益於鍾明輝先生的先前三年協助下後屆時將獲得上市規則第3.28條附註2所指的有關經驗，從而不需要進一步豁免。有關劉芳女士及鍾明輝先生的資格及經驗詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

有關本文件及[編纂]的資料

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

董事

姓名	地址	國籍

執行董事

宋陽先生	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園區 雙湖灣花園 3座903室	中國

盧玉坤先生	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園 青劍路88號 芭堤蘭灣13-3幢	中國

李雙江先生	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園區 水墨花園 26座105室	中國

非執行董事

李程晟先生	中國 廣東省深圳市 寶安區 新安西路 金泓凱旋城7B25C	中國

陶志新先生	中國 上海市 閔行區 古美西路631弄 141號201室	中國

楊元奎先生	中國 北京市 西城區 前青廠胡同66號 國安府 1號樓3單元1202室	中國

董事、監事及參與[編纂]的各方

姓名	地址	國籍
獨立非執行董事		
張為公博士	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園區 翰林路1號 海德公園 30棟504室	中國
劉勇先生	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園區 新城花園 46棟204室	中國
薛睿女士	香港 九龍 尖沙咀 柯士甸道西1號 君臨天下 3座7樓B室	中國(香港)
監事		
羅紅先生	中國 江蘇省蘇州市 蘇州工業園區 翰林路1號 海德公園 17棟204室	中國
朱慶華先生	中國 江蘇省蘇州市 姑蘇區 平瀧路 Jinlian花園(仲雅苑) 11幢2單元705室	中國
汪冰潔先生	中國 江蘇省蘇州市 高新區 玉山路 世紀花園 47棟304室	中國

有關董事及監事的進一步資料，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

董 事 、 監 事 及 參 與 [編 纂] 的 各 方

參與[編纂]的各方

聯席保薦人及[編纂]

花旗環球金融亞洲有限公司

香港

中環

花園道3號

冠君大廈50樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港

中環

皇后大道中99號

中環中心62樓

建銀國際金融有限公司

香港

中環

干諾道中3號

中國建設銀行大廈12樓

[編纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

[編纂]

董 事 、 監 事 及 參 與 [編 纂] 的 各 方

[編 纂]

董事、監事及參與[編纂]的各方

[編纂]

本公司法律顧問

有關香港及美國法律：

凱易律師事務所

香港

中環皇后大道中15號

置地廣場

告羅士打大廈26樓

有關中國法律：

競天公誠律師事務所

中國

北京市

建國路77號

華貿中心

3號寫字樓34層

有關美國出口管制法律：

霍金路偉律師行

香港

金鐘道88號

太古廣場一座11樓

董事、監事及參與[編纂]的各方

聯席保薦人法律顧問

有關香港及美國法律：

謝爾曼•思特靈律師事務所

香港

中環

皇后大道15號

置地廣場

告羅士打大廈21樓

有關中國法律：

北京德恒律師事務所

中國

北京市

金融大街19號

富凱大廈

B座十二層

申報會計師及獨立核數師

羅兵咸永道會計師事務所

執業會計師及註冊公眾利益實體核數師

香港

中環

太子大廈22樓

行業顧問

弗若斯特沙利文(北京)諮詢有限公司

上海分公司

中國

上海市

南京西路1717號

會德豐國際廣場

2504室

合規顧問

華富建業企業融資有限公司

香港

干諾道中111號

永安中心5樓及24樓(2401及2412室)

[編纂]

公 司 資 料

總部、註冊辦事處及
中國主要營業地點

中國
江蘇省蘇州市
蘇州工業園區
金雞湖大道88號
G2棟
19樓及20樓

香港主要營業地點

香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心
40樓

公司網站

www.imotion.ai
(此網站所載資料不構成本文件的一部分)

聯席公司秘書

劉芳女士
中國
江蘇省蘇州市
蘇州工業園區
金雞湖大道88號
G2棟
2001室

鍾明輝先生
香港會計師公會資深會員
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心
40樓

授權代表

宋陽先生
中國
江蘇省蘇州市
蘇州工業園區
雙湖灣花園
3座903室

鍾明輝先生
香港
灣仔
皇后大道東248號
大新金融中心
40樓

公 司 資 料

審計委員會

劉勇先生 (主席)

張為公博士

薛睿女士

薪酬與考核委員會

薛睿女士 (主席)

劉勇先生

盧玉坤先生

提名委員會

張為公博士 (主席)

薛睿女士

宋陽先生

戰略委員會

宋陽先生 (主席)

楊元奎先生

盧玉坤先生

[編纂]

主要往來銀行

中國建設銀行股份有限公司

江蘇自貿試驗區蘇州片區支行

中國

江蘇省蘇州市

蘇州工業園區

獨墅湖科教創新區

啟月路228號

紫金東方商務廣場1樓

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自不同的政府官方刊物、公眾、市場研究及獨立提供商的其他來源，以及弗若斯特沙利文編製的獨立行業報告。我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方並無獨立核實政府官方來源的資料，概不就其準確性發表任何聲明。

中國乘用車市場概覽

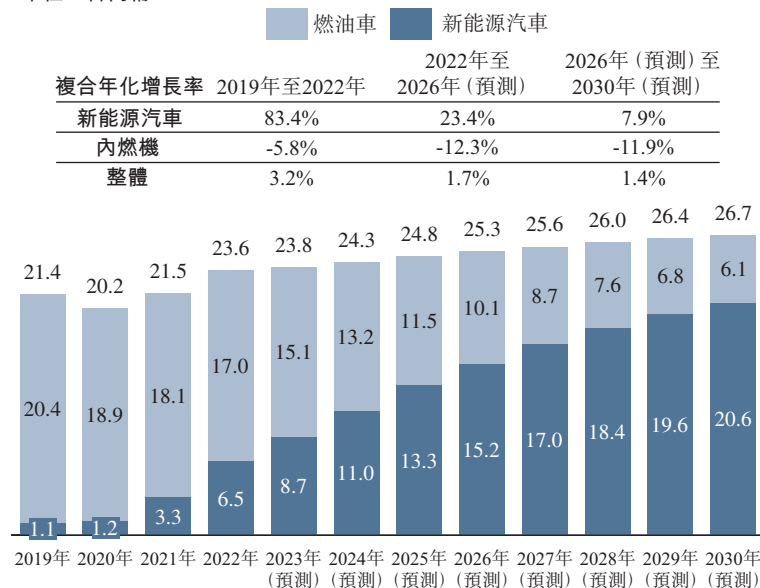
根據弗若斯特沙利文的資料，按2022年的銷量計，中國是全球最大的乘用車市場。於2022年，乘用車的全球銷量為約68.7百萬輛，其中約23.6百萬輛或34.4%於中國售出。

乘用車按能源類型分為兩類：燃料驅動的燃油車(ICE)及新能源汽車(NEV)。近年來，汽車電氣化、智能化和網聯化已成為全球汽車行業最顯著的趨勢，推動了全球新能源汽車市場的增長。尤其是，中國已成為全球最大的新能源汽車市場，新能源汽車銷量於2022年達到6.5百萬輛，佔同年全球新能源汽車銷量的64.9%。由於客戶偏好不斷變化、有利的政府政策以及國內新能源汽車品牌的競爭力不斷提高，按2019年至2022年的新能源汽車銷量增長率計，中國亦是增長最快的新能源汽車市場。新能源汽車在中國的滲透率由2019年的4.9%大幅增至2022年的27.8%，預計2026年及2030年將分別達到60.1%及77.3%。

下圖載列所示期間按能源類型來源劃分的中國乘用車銷量。

中國乘用車按能源類型劃分的銷量

單位：百萬輛



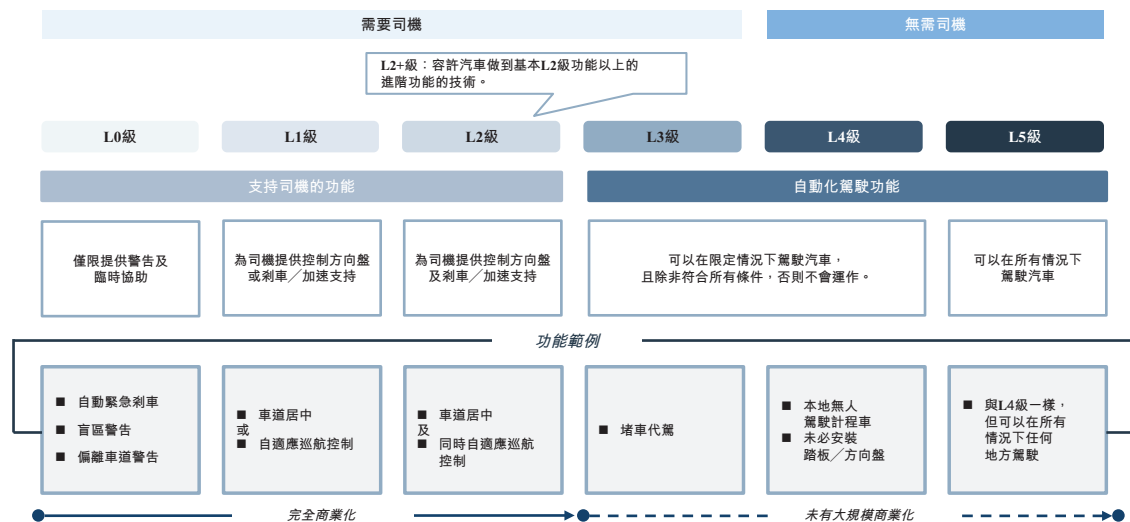
資料來源：行業協會、弗若斯特沙利文

行業概覽

自動駕駛乘用車市場概覽

自動駕駛是指在沒有人類駕駛員干預的情況下，通過感知、決策和執行使車輛自動運行的技術。自動駕駛解決方案包括各種組件，如傳感器（攝像頭、雷達及激光雷達）、域控制器、前置攝像頭模塊、車規級芯片、算法、模擬工具以及支持實現自動駕駛的任何其他硬件或軟件。完整的自動駕駛解決方案是多個子系統的集成，可由不同的供應商提供。在許多情況下，OEM也通過開發本身的應用算法為自動駕駛解決方案作出貢獻。

SAE或國際汽車工程學會(SAE International)，前身為美國汽車工程師協會(Society of Automotive Engineers)，是一家總部位於美國的全球性協會，由各行各業的工程專業人士組成，重點關注運輸行業，如航空航天、汽車及商用車。其致力於研究、制定及發佈行業標準，自動駕駛級別的SAE標準（從0級到5級）被全球汽車行業廣泛認可及採納。SAE根據人為干預的程度和駕駛場景的範圍將汽車自動化分為六個級別。市場參與者根據SAE分類將自動駕駛解決方案分為更具體的類別，例如L2+級，作為行業標準做法，使用戶和客戶對其產品的自動化水平有更準確的了解。於2022年，L2+級自動駕駛乘用車的滲透率約為6%（按新售出的L2+級自動駕駛乘用車數量除以同年新銷售乘用車總數計算）。下表說明SAE從L0級（無自動化駕駛）到L5級（完全自動化駕駛）六個自動駕駛級別的定義。



資料來源：SAE、弗若斯特沙利文

行業概覽

一般而言，可實現L1級及L2級（涵蓋L2+級）自動化駕駛的自動駕駛系統被歸類為高級輔助駕駛系統(ADAS)，而可實現L3級至L5級駕駛自動化的系統則被歸類為自動駕駛系統(ADS)。目前，ADAS是當前在售乘用車廣泛搭載的最先進的自動駕駛解決方案，而乘用車的ADS解決方案尚未大規模商業化。全球自動駕駛行業正處於從L2級自動化邁向L3級自動化的過程。隨著技術的進步，汽車行業已廣泛採用L2+級一詞，以將其先進的技術及功能與基本L2級功能區分開來。典型的基本L2級功能是自適應巡航控制(ACC)及車道居中控制(LCC)的組合，可幫助車輛動態保持安全跟車距離，同時使車輛保持在車道中央。L2+級功能的一個例子是自動變道(ALC)，該功能會主動檢測盲區車輛，並在無障礙時根據司機的要求進行變道。L2+級更高級的功能是自動駕駛導航(NoA)，在複雜的道路環境中提供「導航輔助駕駛」，讓車輛能夠根據司機的要求自動駕駛至目的地。目前，量產的自動駕駛解決方案主要用於L2級自動駕駛，包括L2+級。然而，汽車行業非常重視高級別的自動駕駛，各主要政府正在積極推動L3級及以上自動駕駛技術的發展。在中國，多個試點商業項目正在北京、上海、廣州、深圳等城市進行，允許OEM及自動駕駛解決方案提供商測試及運營L3級及以上自動駕駛汽車。因此，市場上已有L3級及以上的自動駕駛解決方案，並已集成到該等試點項目中的車輛，但規模非常小。

L2+級概念並非由SAE定義，但其為汽車行業普遍接受及認可的術語。L2+級常見於許多公開披露。此外，L2+級概念已被SAE及該行業的許多全球公司所接受，L2+級術語被知名金融機構及研究機構廣泛使用。此外，整個行業對L2+級概念的理解保持一致。

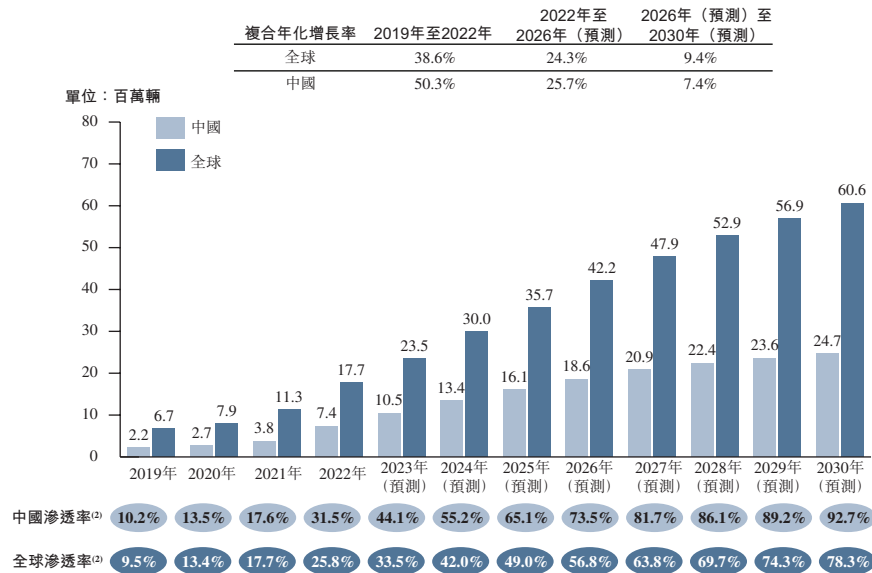
自動駕駛乘用車市場概覽

由於消費者接受度的提高和自動駕駛解決方案更加實惠，自動駕駛乘用車市場正在迅速擴大。預計到2026年全球自動駕駛乘用車銷量將達到42.2百萬輛，滲透率為56.8%，2030年將達到60.6百萬輛，滲透率為78.3%。同時，預計到2026年中國自動駕駛乘用車銷量將達到18.6百萬輛，普及率達到73.5%，到2030年達到24.7百萬輛，普及率達到92.7%。

行業概覽

下圖載列中國及全球自動駕駛乘用車銷量及滲透率。

全球及中國自動駕駛乘用車⁽¹⁾銷量



資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- (1) 自動駕駛乘用車指具有L2級至L5級自動化功能的車輛，其需要自動駕駛域控制器。
- (2) 滲透率按新銷售自動駕駛乘用車數量除以同年新銷售乘用車總數計算。

自動駕駛乘用車市場的主要驅動因素和趨勢

自動駕駛乘用車市場的增長動力及未來趨勢包括：

- **汽車電氣化。**由於與內燃機汽車相比，新能源汽車具有更高的控制精密度、更低延遲率及更大規模的冗餘系統，因此自動駕駛解決方案被廣泛用於新能源汽車。汽車電氣化的行業趨勢為自動駕駛技術的進步提供了堅實的基礎。新能源汽車的滲透率不斷提高，將繼續推動自動駕駛乘用車市場擴張。
- **自動駕駛解決方案接受程度越來越高。**由於自動駕駛系統可改善用戶體驗及車輛安全性，因此提供自動駕駛功能的車輛更受消費者青睞。為向客戶

行業概覽

提供更具競爭力的產品，OEM正積極物色可與其車型無縫集成的適當自動駕駛解決方案。因此，供需兩方共同推動自動駕駛乘用車市場快速增長。

- *配備ADAS的乘用車越來越實惠。*由於規模經濟效應及技術進步，攝像頭模組及毫米波雷達等傳感器的成本正在下降，使ADAS可用於入門級車型。預計傳感器的成本將繼續下降，使配備ADAS的乘用車更易接觸到和及負擔得起。
- *自動駕駛功能提升。*自動駕駛解決方案建基於傳感和感知技術及專有算法，以及對該等解決方案進行的安全性驗證。隨著自動駕駛解決方案的進步，預期其OEM客戶對自動駕駛解決方案及產品的需求將會增加，並將促使更多平台加以採用。此外，我們相信，數據與智能的結合將創造顯著的競爭優勢，並使創新解決方案提供商脫穎而出，該等提供商能夠基於真實世界數據及持續驗證安全解決方案來提升全面自動解決方案能力。
- *有利的政府政策。*世界各地的多個政府已實施政策以促進自動駕駛技術的發展。特別是中國政府已頒佈多項政策，旨在加強研發智能汽車，並建立全面及獨立的智能汽車供應鏈。

中國自動駕駛市場政策

近年來，中國政府部門（包括國務院、國家發展和改革委員會、國家市場監督管理總局及交通運輸部）已頒佈一系列有關自動駕駛及智能網聯汽車行業的政策，旨在於國家層面為戰略性新興產業提供政策和金融鼓勵與支持：(i)中國政府鼓勵人工智能、互聯網等領域的企業發展成為提供汽車驅動系統解決方案的領先企業；(ii)中國政府優化及升級數字基礎設施，特別是在自動駕駛等關鍵新興領域，並提供系統化的人工智能服務；及(iii)中國政府將加強智能交通工具及關鍵專用設備的研發，並推廣智能網聯汽車（如智能汽車、自動駕駛及協同車聯網）的應用。總體而言，中國政府將自動駕駛及智能網聯汽車行業視為國家發展規劃並推動其持續發展。

行業概覽

自動駕駛域控制器市場概覽

引入汽車電子電氣架構(E/E架構)

E/E架構是指將電子硬件、網絡通信、軟件應用程序和接線整合到一個集成系統中，以控制車輛控制、車身和安全、信息娛樂、主動安全等領域中不斷增加的車輛功能，以及其他舒適、便利及連接功能。

隨著汽車電氣化及智能化的發展，汽車可提供多項功能，導致電子控制單元數量不斷增加，電子控制單元之間的互動更加複雜。傳統的分佈式E/E架構因其佈局複雜，通信效率低的缺點，無法滿足智能汽車的要求。目前，域中心化E/E架構正在迅速發展。

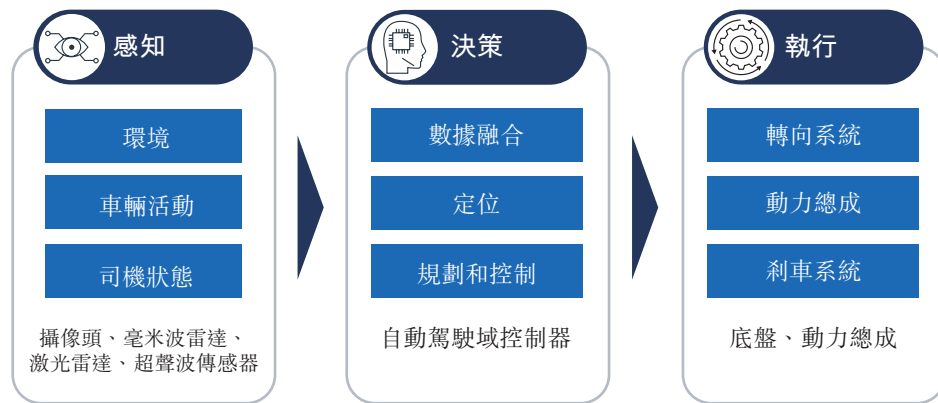
一般而言，E/E架構分為五個功能域：自動駕駛域、駕駛艙域、動力總成域、底盤域和車身域。汽車級零部件開發及採購週期通常超過一年。例如，自動駕駛解決方案提供商(如提供智能前視攝像頭及自動駕駛域控制器的供應商)通常需要12至24個月才能開發出符合特定車型OEM規格的產品及解決方案。先進的E/E架構可有效降低整車重量及材料成本、節省研發投資、縮短開發週期和提升整輛汽車的性能。

引入自動駕駛域控制器

自動駕駛功能通常通過感知、決策和執行過程實現。自動駕駛域控制器作為自動駕駛解決方案的大腦，連接到車輛周圍的不同傳感器(如攝像頭、雷達及激光雷達)，融合並處理來自傳感器的數據，以作出駕駛決策並觸發車輛中的執行器。目前，L3級或以上高級自動駕駛僅可通過自動駕駛域控制器來實現。目前，自動駕駛域控制器主要配備在具有L2級(尤其是L2+級)駕駛自動化的車輛上，主要是因為(i)成本較低的解決方案(例如智能前視攝像頭)是OEM實現1級及基礎2級駕駛自動化的首選；及(ii)可實現L3級至L5級自動駕駛的自動駕駛系統解決方案尚未在乘用車中大規模商業化。

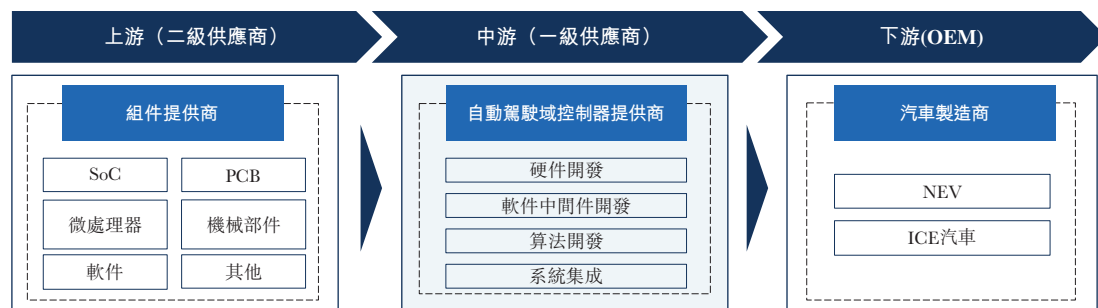
行業概覽

下圖說明自動駕駛解決方案主要組成部分。



自動駕駛域控制器行業的價值鏈

下圖說明自動駕駛域控制器行業的價值鏈。



上游參與者（如Mobileye）為SoC、微處理器、PCB及軟件等自動駕駛域控制器組件的二級供應商，而SoC是與自動駕駛域控制器性能直接相關的最重要及最有價值的組件。

中游參與者包括基於OEM需求而將必要的軟件和硬件於內部集成的第三方自動駕駛域控制器提供商（即一級供應商）。本公司是自動駕駛域控制器行業價值鏈的中游參與者。第三方自動駕駛域控制器提供商必須對軟件、硬件、功能安全、網絡安全、E/E架構和自動駕駛技術有深入的了解。領先的第三方自動駕駛域控制器提供商亦開發其專有軟件中間件及算法以提升其研發能力。

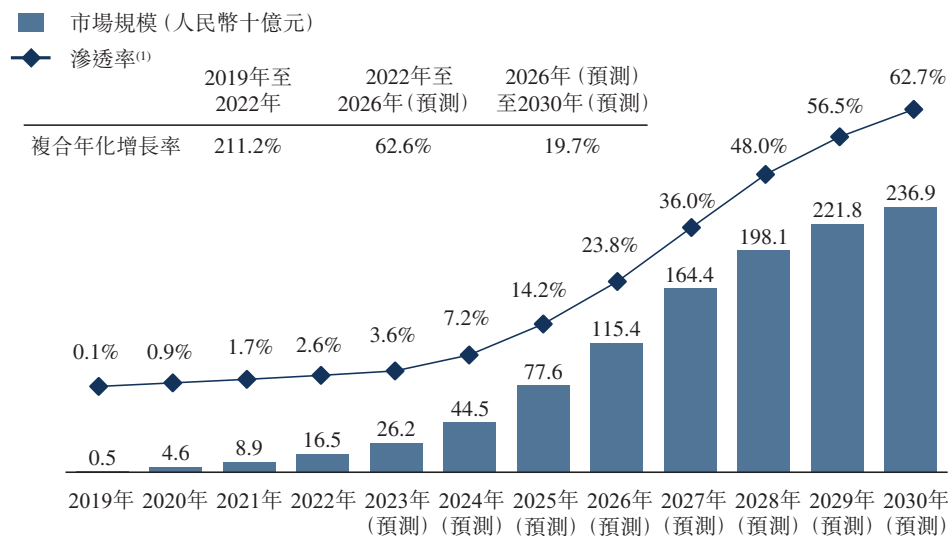
下游參與者包括乘用車及商用車領域的原始設備製造商。OEM廠商現正積極推廣以域為中心的E/E架構，從而增加對自動駕駛域控制器的需求。

行業概覽

自動駕駛域控制器的市場規模

鑒於自動駕駛的重要性日益增加，自動駕駛域控制器市場於近年來迅速擴大。全球自動駕駛域控制器的市場規模由2019年的人民幣5億元增長至2022年的人民幣165億元，複合年化增長率為211.2%，預計2026年將達到人民幣1,154億元，複合年化增長率為62.6%。隨著市場擴張，乘用車自動駕駛域控制器的滲透率由2019年的0.1%上升至2022年的2.6%，預計於2026年及2030年將分別達到23.8%及62.7%。下圖載列於所示期間的全球乘用車自動駕駛域控制器市場規模及滲透率。

全球乘用車自動駕駛域控制器市場規模及滲透率



資料來源：弗若斯特沙利文

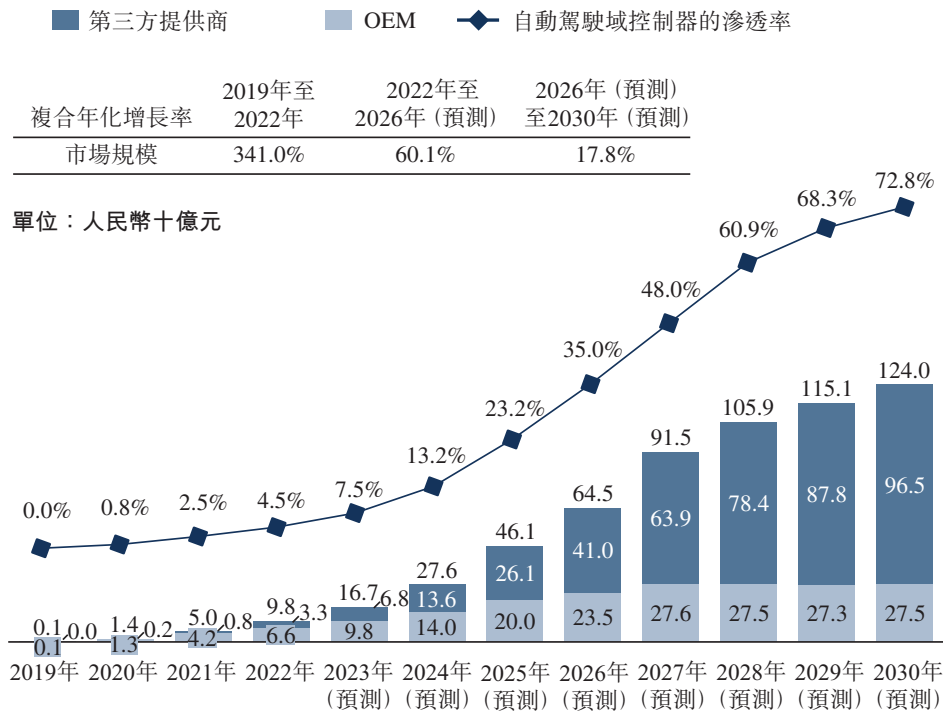
附註：

(1) 滲透率乃按配備自動駕駛域控制器的新銷售乘用車數量除以同年新銷售乘用車的總數計算。

受中國客戶對更先進自動駕駛功能的偏好以及中國OEM車型快速迭代的推動，中國自動駕駛域控制器的市場規模及滲透率顯著增加，並有望於未來繼續增長。2019年至2022年中國自動駕駛域控制器市場的增長率顯著高於全球平均水平。中國的自動駕駛域控制器市場規模由2019年的人民幣1億元增長至2022年的人民幣98億元，複合年化增長率為341.0%，預計2026年將達到人民幣645億元，複合年化增長率為60.1%。同時，中國的乘用車自動駕駛域控制器滲透率於2022年達到4.5%，預計於2026年及2030年將分別升至35.0%及72.8%。下圖載列於所示期間中國乘用車自動駕駛域控制器市場規模及滲透率。

行業概覽

中國乘用車自動駕駛域控制器市場規模及滲透率（按第三方提供商及OEM劃分）

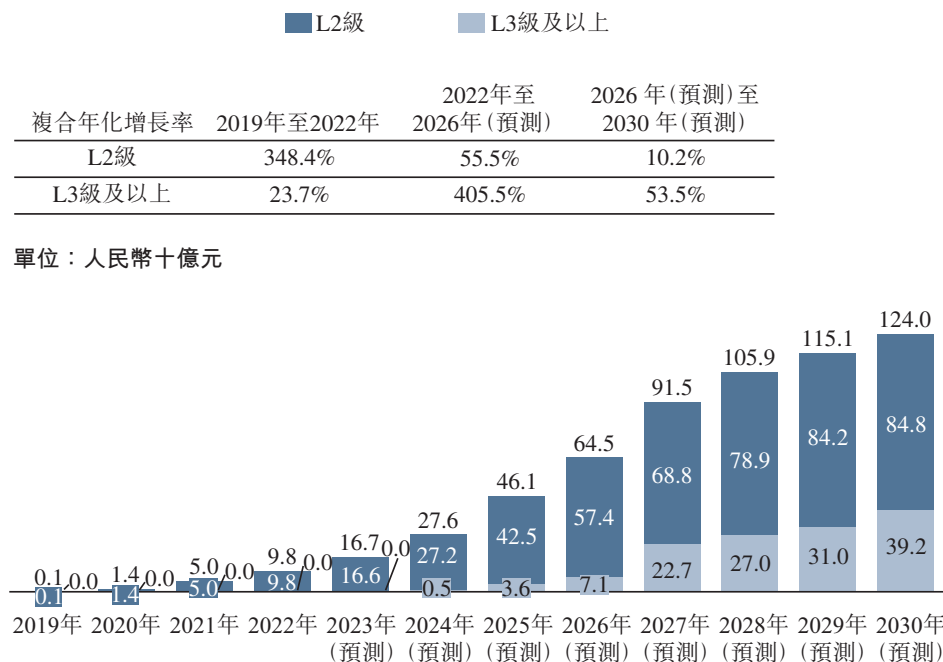


資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

(1) 滲透率乃按配備自動駕駛域控制器的新銷售乘用車數量除以同年新銷售乘用車的總數計算。

中國自動駕駛域控制器市場規模（按自動駕駛級別劃分）



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

自動駕駛域控制器市場的增長動力

自動駕駛域控制器市場的增長動力包括：

- *自動駕駛乘用車市場持續增長。*自動駕駛域控制器市場的發展與自動駕駛乘用車的銷售高度一致。由於汽車電氣化趨勢、技術進步、全面成本降低及消費者偏好不斷變化，自動駕駛乘用車的全球銷量正在迅速增長。因此，OEM廠商在該領域的投資不斷增加，導致自動駕駛域控制器滲透率迅速上升，自動駕駛域控制器市場迅速擴張。
- *汽車電子電氣架構轉型。*先進的E/E架構是OEM保持競爭優勢所必需的。因此，OEM廠商優先考慮將汽車E/E架構從分佈式系統轉換並升級為域集中式系統。相比起傳統的分佈式電子控制單元，域控制器具有眾多優勢，例如整體汽車成本較低、接線複雜性較低、重量較輕、軟件開發複雜性較低及車輛驗證週期較短。此外，域控制器可提高後續OTA升級的效率，這一點在現今已變得越來越重要。透過OTA升級，自動駕駛解決方案提供商及OEM可在其車輛的整個生命週期內為駕駛員提供最新的自動駕駛功能。此外，自動駕駛域控制器的開發已成為實現高性能自動駕駛功能的關鍵。展望未來，預計將推出更多具有先進E/E架構的汽車車型，以支持自動駕駛域控制器市場的快速擴張。
- *開發L2+級自動駕駛功能。*越來越多的OEM正積極整合接近L3級自動化的自動駕駛功能，尤其是高端車型。以NoA為例，近年已有數家OEM推出了配備高速公路NoA功能的車型，並宣佈計劃推出城市NoA功能，以支持在更複雜的城市環境中駕駛。此類先進的自動駕駛功能需要具有強大內置硬件和軟件的自動駕駛域控制器。OEM未來將繼續推出具備L2+級自動駕駛功能的車輛，以提高其產品的競爭力。這將繼續推動對高性能自動駕駛域控制器的需求。
- *主要組件的技術進步而成本降低。*SoC是自動駕駛域控制器中最重要的硬件，其性能在一定程度上決定了自動駕駛域控制器的整體性能。計算能力是指SoC在某時間單位內處理數據的能力。通常，具有高計算能力的單片系統其自動駕駛域控制器能夠執行更複雜的自動駕駛任務，例如NoA。近年來，國際及國內芯片製造商均加大了對SoC開發的投入。此外，隨著SoC

行業概覽

技術的進步及生產規模的增加，計算能力的單位成本持續下降。另外，由於SoC供應商數量不斷增加，第三方自動駕駛域控制器提供商及原始設備製造商可使用多種SoC。因此，第三方自動駕駛域控制器提供商可根據不同的SoC類型開發不同的產品，以滿足各種車型的需求。

自動駕駛域控制器市場的未來趨勢

自動駕駛域控制器市場的未來趨勢包括：

- **整合行車及泊車功能。**駕駛及泊車輔助是自動駕駛功能的兩個主要部分。在傳統解決方案中，駕駛及泊車功能由兩個獨立的控制器單獨管理。駕駛控制器僅可接入駕駛相關傳感器，如前置攝像頭及毫米波雷達，而泊車控制器僅可接入泊車相關傳感器，如魚眼攝像頭及超聲波雷達。與傳統解決方案相比，行泊一體化自動駕駛域控制器達致駕駛及泊車傳感器及功能的系統集成，可實現更佳性能，提高自動駕駛域控制器的開發及迭代效率，並節省製造成本。憑藉這些優勢，用於駕駛及泊車功能的集成式自動駕駛域控制器有望成為主流。
- **駕駛艙整合。**隨著汽車E/E架構的進步，通過跨域合作實現整合不同功能域已成為智能汽車發展的新目標。智能駕駛艙與自動駕駛領域整合已成為汽車行業的下一個焦點。智能駕駛艙是使用顯示屏、音響系統及座椅等智能功能以滿足個性化用戶需求的車載系統。其充當車輛、司機及乘客之間的橋樑，並通過創造舒適及互動的環境改善駕駛體驗。域控制器可同時管理駕駛艙域及自動駕駛域，可有效降低製造成本並提高通信效率。
- **軟硬件解耦。**自動駕駛域控制器是一個複雜系統，結合多項軟件及硬件組件。傳統上，自動駕駛域控制器的開發需要軟件與硬件的緊密集成，導致開發成本相對高昂。隨著軟硬件解耦的趨勢及軟件中間件的發展，軟件及

行業概覽

算法將能夠更有效地在不同硬件之間切換。因此，其提高自動駕駛域控制解決方案對各種車型的適應性，有效降低開發成本並提高開發效率。因此，自動駕駛域控制器的軟硬件分離已成為行業的重要趨勢。

自動駕駛域控制器市場准入壁壘

自動駕駛域控制器市場的准入壁壘包括：

- **技術能力。**開發自動駕駛域控制器是一項複雜的系統工程任務，需要不同領域的知識，包括對各種汽車功能的全面了解以及操作系統、軟件中間件、功能安全及網絡安全方面的專業知識。然而，新進入者可能難以組建一支具備豐富知識及經驗的稱職團隊，而任何不足均可能對其市場競爭力帶來負面影響。
- **提供服務的能力。**自動駕駛域控制器的軟件及硬件開發複雜、要求高且耗時。隨著汽車市場競爭加劇，OEM正積極縮短域控制器的開發週期。為保持競爭力，第三方自動駕駛域控制器提供商需具備強大的服務能力、技術熟練程度、開發經驗及資源分配技巧，以快速解決開發過程中的問題。相比之下，新進入者可能難以建立此綜合能力，使其在吸引新客戶方面處於劣勢。
- **客戶關係。**自動駕駛技術對駕駛體驗及安全性能有重大影響。因此，OEM與供應商需在自動駕駛域控制器（自動駕駛解決方案的核心）的整個開發過程中緊密合作。OEM在為特定車型選擇自動駕駛解決方案後不太可能迅速更換供應商。因此，新參與者就取代特定車型的現有供應商方面須面對重重挑戰。

成本架構

自動駕駛域控制器是由硬件和軟件組成的複雜系統。一般而言，軟件佔自動駕駛域控制器整體成本的20%至40%，而硬件包括SoC、微處理器、PCB、電阻器、電容器及結構部件，佔總成本的約60%至80%。其中，SoC是最有價值的部件，對自動駕駛域控制器的性能具有巨大影響。一般而言，車規級SoC佔自動駕駛域控制器整體成本的20%至40%。車規級SoC的價格差異很大，以每秒萬億次運算（「TOPS」）計的計算能力是其中最重要的因素。由於技術進步及規模經濟效應，車規級SoC的成本已大幅減少，由2019年的每TOPS人民幣60元至人民幣120元降至2022年的每TOPS人民幣20元至人民幣65元，且預計將隨著時間的推移而減少，並於2030年前達到每TOPS人民幣

行業概覽

10元至人民幣30元。由於技術進步及生產規模擴大，自動駕駛域控制器的成本有望隨著時間推移而降低。此外，自動駕駛域控制器提供商通常會每年降低其平均售價，以增強其競爭優勢。

自動駕駛域控制器市場的競爭格局

目前，中國乘用車自動駕駛域控制器市場主要包括兩類參與者，即OEM及第三方自動駕駛域控制器提供商。OEM自行開發自動駕駛域控制器，應用於其自有車型且不出售予第三方。中國的第三方自動駕駛域控制器提供商乃為OEM設計、開發及生產自動駕駛域控制器的公司。中國乘用車自動駕駛域控制器市場高度集中，最大參與者為一家OEM，其於2022年持有51.7%的收入份額。第三方自動駕駛域控制器提供商產生的收入於2022年合共為人民幣33億元，佔中國乘用車自動駕駛域控制器整體市場的33.1%。

OEM在決定內部開發零部件或將其外包予第三方時會考慮多項因素，其中包括技術壁壘、成本效益及所需的初始投資。一般而言，OEM更有可能從第三方供應商採購開發及生產成本高且技術壁壘高的零部件，而非內部開發及生產。

第三方供應商相對於OEM擁有的一項主要優勢是其通過大量銷售實現成本效益的能力。例如，當OEM專門為其自有車輛自行開發自動駕駛域控制器時，實現規模經濟就變得具有挑戰性。然而，第三方供應商可不受任何限制地向多家OEM供應其產品，從而使彼等受益於更大的規模經濟及成本優勢。

除成本效益外，汽車零部件（如自動駕駛域控制器）的開發需要全面的研發能力、技術專長及熟練的人才。當只有少數OEM擁有內部開發所需的資源時，第三方自動駕駛域控制器提供商具有明顯的優勢。彼等可投入更多資源並利用與不同OEM的合作關係，從而匯集其專業知識、積累技術知識及通過共享知識及經驗提升其產品性能。

此外，OEM願意向第三方供應商採購，以保持其技術競爭力，尤其是需要持續改進和快速迭代的零部件。擁有龐大客戶群的第三方供應商有機會處於市場需求的最

行業概覽

前沿並獲得先進技術。這使其能夠進行快速有效的技術迭代和產品更新，為OEM提供先進的解決方案。因此，通過選擇第三方供應商，OEM可以利用龐大的創新解決方案網絡，並在快速發展的汽車行業中保持競爭力。

部分OEM在行業早期就開始開發及製造自動駕駛域控制器，當時很少有第三方公司專注於自動駕駛域控制器，而傳統汽車零部件供應商無法滿足OEM的獨特要求。在行業早期階段，該等OEM利用其自主開發的產品展示其研發能力、擴大客戶群並獲得競爭優勢，因此他們願意在研發方面作出巨大投入。隨著自動駕駛行業的發展，為提高成本效益及技術競爭力，預期大部分OEM會採用將自動駕駛域控制器的開發及生產外包予第三方的策略。因此，預計第三方自動駕駛域控制器提供商將通過向OEM提供更多樣化及更具成本效益的解決方案而佔據更大的市場份額。

儘管汽車產業的一級供應商傾向於降低售價以於市場競爭，第三方自動駕駛域控制器提供商會根據(i)不斷增長的規模經濟，(ii)技術進步及創新，(iii)降低組件成本，及(iv)生產效率提升來持續降低生產成本，從而維持其盈利能力。首先，大規模生產通常會帶來更高的產量和更高效的生產流程，從而降低單位成本。隨著產量的增加，第三方自動駕駛域控制器提供商可受益於規模經濟及較低成本的原材料採購、製造等。其次，隨著時間的推移，自動駕駛域控制器技術將繼續進步和演變。新的製造技術及工藝，如更小、集成度更高的芯片設計以及先進的製造工藝將被引入，從而提高生產效率及成本效益。第三，由於技術進步及規模經濟，車規級SoC的成本已大幅減少，由2019年的每TOPS人民幣60元至人民幣120元降至2022年的每TOPS人民幣20元至人民幣65元。預計未來隨著技術的不斷進步，車規級SoC的成本將繼續下降。最後，自動化技術的應用、精益的生產及改善的質量管理等措施可降低勞工成本、提升生產工藝及效率。

於2022年，五大市場參與者佔所有第三方自動駕駛域控制器提供商收入的87.1%。按2022年銷售自動駕駛域控制器產生的收入計，我們是中國第二大第三方自動駕駛域控制器提供商，市場份額為26.2%。下圖載列2022年按收入計中國前五大第三方自動駕駛域控制器提供商。

行業概覽

排名	第三方自動駕駛域控制器提供商	背景資料	市場份額
1	德賽西威	專注於為智能座艙、自動駕駛及網聯服務提供全面解決方案的汽車電子提供商。德賽西威成立於1986年，並於深圳證券交易所上市。	44.6%
2	本公司	—	26.2%
3	宏景智駕	自動駕駛解決方案提供商，包括軟件、硬件及自動駕駛域控制器。宏景智駕成立於2018年，總部位於杭州。	7.1%
4	創時智駕	專注於自動駕駛域控制器的自動駕駛解決方案提供商。創時智駕成立於2018年，總部位於上海。	4.9%
5	福瑞泰克	專注於自動駕駛域控制器的自動駕駛解決方案提供商。福瑞泰克成立於2017年，總部位於杭州。	4.3%
	其他		12.9%
	總計		100.0%

附註：

用於計算市場份額的收入僅基於自動駕駛域控制器的銷售額，不包括向OEM客戶提供的自動駕駛解決方案中集成的傳感器的任何銷售額。

按2022年銷售自動駕駛域控制器產生的收入計，我們是中國第四大自動駕駛域控制器提供商，市場份額為8.6%。下圖載列2022年按收入計的中國前十大自動駕駛域控制器提供商（包括OEM及第三方自動駕駛域控制器提供商），該等公司的自動駕駛域控制器可用於L2級（包括L2+級）自動駕駛解決方案，且所有競爭對手均在開發L3級及以上的自動駕駛解決方案。

我們是業內少數幾家在中國實現自動駕駛解決方案大規模商業化的公司之一。近年來，自動駕駛域控制器市場快速增長。然而，於2022年，中國僅有五家第三方供應商（包括本公司）的自動駕駛域控制器收入超過人民幣100百萬元。根據弗若斯特沙利文的資料，該門檻可作為公司實現大規模商業化的指標。

行業概覽

排名	實體	公司名稱	市場份額
1	OEM	特斯拉	51.7%
2	第三方	德賽西威	14.8%
3	OEM	蔚來	14.2%
4	第三方	本公司	8.6%
5	第三方	宏景智駕	2.3%
6	第三方	創時智駕	1.6%
7	第三方	福瑞泰克	1.4%
8	第三方	經緯恒潤	0.8%
9	第三方	博世	0.7%
10	第三方	大陸集團	0.5%
	其他		3.2%
	總計		100.0%

附註：

用於計算市場份額的收入僅基於自動駕駛域控制器的銷售額，不包括向OEM客戶提供的自動駕駛解決方案中集成的傳感器的任何銷售額。

智能前視攝像頭市場概覽

智能前視攝像頭能夠收集及分析環境數據、識別路況及導航車輛。智能前視攝像頭安裝在車輛前部，監控前方交通，使車輛保持安全速度，保持在車道內，與前方車輛保持安全距離，並應對緊急情況。智能前視攝像頭配備一個或多個攝像頭模組，自動駕駛功能覆蓋範圍有限，通常包括自適應巡航控制(ACC)、車道居中控制(LCC)及自動緊急制動(AEB)。智能前視攝像頭針對的車型為實現L1級或基本L2級自動駕駛功能的入門級車輛。

下表說明自動駕駛域控制器與智能前視攝像頭之間的主要區別。

	自動駕駛域控制器	智能前視攝像頭
傳感器	自動駕駛域控制器連接車內多個傳感器(包括攝像頭、超聲波傳感器、雷達等)	智能前視攝像頭配備一個或多個攝像頭模組

行業概覽

	自動駕駛域控制器	智能前視攝像頭
目標車型	具備L2+或以上自動駕駛功能的中高端車型	具備L1級或基礎L2級自動駕駛功能的入門級車型
功能	涵蓋智能前視攝像頭的功能，同時還可以實現其他功能，如自動輔助導航駕駛(NoA)、記憶泊車輔助(HPA)等	自動駕駛功能覆蓋範圍有限，通常包括自適應巡航控制(ACC)、車道居中控制(LCC)及自動緊急制動(AEB)

由於L2自動駕駛乘用車的滲透率不斷提高，智能前視攝像頭市場一直快速增長。全球智能前視攝像頭市場的複合年化增長率為21.6%，由2019年的人民幣87億元增長至2022年的人民幣157億元，中國智能前視攝像頭市場的複合年化增長率為30.0%，由2019年的人民幣29億元增長至2022年的人民幣63億元。下圖載列於2022年按收入計中國前五大智能前視攝像頭供應商。由於我們於2021年8月才開始批量生產iFC 2.0，且銷售仍處於上升期，按2022年的收入計，我們的市場份額僅為約0.05%。

排名	公司名稱	市場份額
1	博世	24.9%
2	Denso	18.6%
3	安波福	8.7%
4	ZF	6.2%
5	Veoneer	5.2%
總計		63.6%

智能前視攝像頭市場的主要驅動力及趨勢

- L2級自動駕駛解決方案日益普及將促進智能前視攝像頭的發展。全球自動駕駛乘用車的滲透率預計於2026年及2030年將分別達到56.8%及78.3%，而中國的自動駕駛乘用車滲透率預計於2026年及2030年將分別達到73.5%及92.7%。由於智能前視攝像頭在L2級自動駕駛解決方案中廣泛採用，因此市場仍有很大的增長空間。對於智能前視攝像頭提供商而言，每年降低其平均售價以提高市場份額乃行業慣例。

行業概覽

- 為汽車增加智能功能（如智能前視攝像頭），一方面更符合消費者對安全性和智能化的需求，另一方面可以在OEM的相關車輛測試（如C-NCAP）中獲得更高的分數。因此，我們認為智能前視攝像頭作為最具成本效益的安全輔助解決方案之一，有可能成為OEM未來加入其車型的熱門選擇。
- 智能前視攝像頭可替代傳統的一攝像頭一毫米波雷達(1V1R)組合，以降低車輛的材料成本。車輛的橫向控制及縱向控制主要通過使用毫米波雷達及攝像頭來完成。智能前視攝像頭能夠以較低成本實現與傳統1V1R組合相當的性能，因此市場接受程度更高。
- 配備雙鏡頭及多鏡頭的智能前視攝像頭在市場上越來越受歡迎。配備兩個攝像頭的產品可實現距離檢測且視野更廣闊。部份採用攝像頭系統作為主要感知系統的公司（如特斯拉）已使用三攝像頭產品。

資料來源

就[編纂]而言，我們已委聘弗若斯特沙利文對我們經營所在市場進行詳細分析並編製行業報告。弗若斯特沙利文是一家獨立的全球市場研究及諮詢公司，成立於1961年，總部位於美國。弗若斯特沙利文提供的服務包括多個行業的市場評估、競爭基準以及戰略及市場規劃。我們就編製及更新弗若斯特沙利文報告產生合共人民幣500,000元的費用及開支。支付有關款項並非取決於我們成功[編纂]或弗若斯特沙利文報告的結果。除弗若斯特沙利文報告外，我們並無就[編纂]委託作出任何其他行業報告。

我們已將弗若斯特沙利文報告的若干資料載入本文件，原因是我們認為該等資料有助於[編纂]了解我們經營所在的市場。弗若斯特沙利文根據其內部數據庫、獨立第三方報告及來自知名行業組織的公開數據編製報告。如有需要，弗若斯特沙利文會聯絡業內公司，以收集及綜合有關市場、價格及其他相關資料的資料。弗若斯特沙利文認為，編製弗若斯特沙利文報告所用的基本假設（包括用於作出未來預測的假設）屬真實、正確且無誤導成分。弗若斯特沙利文已獨立分析資料，但其審閱結論的準確性在很大程度上取決於所收集資料的準確性。弗若斯特沙利文的研究可能會受到該等假設的準確性以及該等一手及二手資料來源所影響。

監管概覽

中國法律法規

我們須遵守影響我們業務多個方面的各項中國法律、規則及法規。本節概述我們認為與我們的業務及運營有關的主要中國法律、法規及規則。

有關公司設立及外商投資的法規

全國人民代表大會常務委員會（「**全國人大常委會**」）頒佈並於1999年12月、2004年8月、2005年10月、2013年12月及2018年10月進一步修訂的《中華人民共和國公司法》，適用於中國境內公司及外商投資企業的設立、經營及管理。根據《中華人民共和國公司法》，有關外商投資的法律另有規定的，從其規定。

全國人民代表大會（「**全國人大**」）於2019年3月15日頒佈並自2020年1月1日起施行的《中華人民共和國外商投資法》（「**外商投資法**」）規定，「外商投資」是指外國的自然人、企業或者其他組織（「**外國投資者**」）直接或者間接在中國境內進行的投資活動，包括下列情形：（1）外國投資者單獨或者與其他投資者共同在中國境內設立外商投資企業；（2）外國投資者取得中國境內企業的股份、股權、財產份額或者其他類似權益；（3）外國投資者單獨或者與其他投資者共同在中國境內投資新建項目；及（4）法律、行政法規或者國務院規定的其他方式的投資。外商投資法進一步實行外商投資准入前國民待遇加負面清單管理制度。「准入前國民待遇」，是指在投資准入階段給予外國投資者及其投資不低於本國投資者及其投資的待遇；「負面清單」，是指國家規定在特定領域對外商投資實施的准入特別管理措施。外商投資法對負面清單之外的外商投資，給予國民待遇。負面清單由國務院發佈或者批准發佈。

2019年12月，國務院頒佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》（「**實施條例**」），自2020年1月起施行。實施條例進一步明確國家鼓勵和促進外商投資，保護外商投資合法權益，規範外商投資管理，持續優化外商投資環境，推進更高水平對外開放。

外國投資者在中國境內的投資活動主要受《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2021年版）》（「**負面清單**」）及商務部和國家發改委於2022年10月頒佈的《鼓勵外商投資產業目錄（2022年版）》（「**鼓勵目錄**」）規管。自2022年1月1日起施行的負面清單統一系列出有關外商投資准入的特別管理措施（限制或禁止），而自2023年1月1日起施行的

監管概覽

鼓勵目錄列明鼓勵外商投資的產業。負面清單涵蓋12個行業，負面清單外的領域按照內外資一致的原則實施管理。我們目前開展的業務並不屬於負面清單的範圍，不受特別管理措施的規限。

《外商投資信息報告辦法》由商務部和國家市場監督管理總局（「**國家市場監管總局**」）於2019年12月30日發佈，自2020年1月1日起施行。外國投資者直接或者間接在中國境內進行投資活動，應當按照《外商投資信息報告辦法》規定通過提交初始報告、變更報告、註銷報告、年度報告等方式向商務主管部門報送投資信息。外商投資企業提交年度報告，應當報送企業基本信息、投資者及其實際控制人信息、企業經營和資產負債等信息，涉及外商投資准入特別管理措施的，還應當報送獲得相關行業許可信息。

有關自動駕駛及智能網聯汽車行業的法規及行業標準

於2006年，為推動中國汽車產品安全技術水平快速發展，降低道路交通事故傷亡率，實現構建和諧汽車社會的目標，中國汽車技術研究中心於充分考慮中國道路交通事故實際情況，並結合中國汽車標準、技術和經濟發展水平的基礎，正式制定中國新車評價規程。隨著中國新車評價規程的順利實施和對中國新車評價規程研究的深入，中國汽車技術研究中心亦對中國新車評價規程的管理規範進行多次完善升級，先後於2006年、2009年、2012年、2015年、2018年及2021年進行修訂。根據中國新車評價規程，OEM負責進行測試。

中國新車評價規程旨在建立高標準、公正、客觀的車輛安全性能評價方法，推動車輛安全技術的發展，追求更高的安全理念。該項目的意義在於為消費者提供新發佈車輛的安全信息，推動生產企業加強對安全標準的重視，提升車輛的安全性能和技術水平，讓車輛卓越的安全性能在評價中得到體現。此外，中國新車評價規程亦將根據乘員保護、行人保護和主動安全三個方面的綜合得分率，對試驗車輛進行星級評價。乘員保護、行人保護和主動安全通過試驗項目分別計算得分率，得分率乘以三個部分

監管概覽

的權重系數，最終結果為綜合得分率。綜合得分率星級評定標準為：92%以上為5+星；83%以上且不超過92%為5星；74%以上且不超過83%為4星；65%以上且不超過74%為3星；45%以上且不超過65%為2星；低於45%為1星。

《汽車駕駛自動化分級》由國家市場監管總局和標準化管理委員會於2021年8月20日頒佈並於2022年3月1日生效，經參考美國汽車工程師協會的相應標準，規定自動駕駛標準可分為：L0級（應急輔助）、L1級（部分駕駛輔助）、L2級（組合駕駛輔助）、L3級（有條件自動駕駛）、L4級（高度自動駕駛）及L5級（完全自動駕駛）。

此外，L0級要求駕駛自動化系統具有對部分物體和事件進行持續檢測和響應的能力，當駕駛員要求退出駕駛自動化系統時，該系統的控制權應立即解除。L1級要求駕駛自動化系統在動態駕駛任務中在L0級的基礎上持續進行車輛橫向或縱向運動控制，並要求駕駛自動化系統具備與車輛橫向或縱向運動控制相適應的部分物體和事件探測與響應的能力。L2級進一步要求駕駛自動化系統滿足車輛橫向和縱向運動控制相適應的能力。L3級主要要求駕駛自動化系統在激活後能夠在其設計運行條件下執行全部動態駕駛任務。L4級主要要求駕駛自動化系統在相關事件發生且用戶未響應干預請求時自動執行最小風險策略。之後，第5級要求駕駛自動化系統沒有限制設計運行範圍，並能夠實現全自動駕駛。

於2021年7月27日，工業和信息化部（「**工信部**」）、公安部、交通運輸部聯合發佈《智能網聯汽車道路測試與示範應用管理規範（試行）》，並自2021年9月1日施行。擬進行自動行駛汽車道路測試的主體須取得道路測試證明，且每輛測試汽車均須取得臨時行駛車號牌。為取得上述測試證明以及臨時行駛車號牌，申請測試主體須滿足相關條件，其中包括：(1)須為在中國境內登記註冊的獨立法人單位，具備汽車及零部件製造、技術研發、試驗檢測等智能網聯汽車相關業務能力，具有智能網聯汽車自動駕駛功能測試評價規程，具備對道路測試車輛進行實時遠程監控的能力，具備對道路測試車輛進行事件記錄、分析和重現的能力，具備對道路測試車輛及遠程監控平台的網絡安全保障能力；(2)測試車輛須具備能夠以安全、快速、簡單的方式實現自動駕駛和人工操作兩種模式轉換的控制系統，保證在任何情況下都能將車輛即時轉換為人工操作模式；(3)測試車輛須具備車輛狀態記錄、存儲及在線監控功能，能實時回傳車輛信

監管概覽

息，例如車輛駕駛模式、位置及速度；(4)申請主體須與測試駕駛員簽訂勞動合同或勞務合同，而測試駕駛員必須已取得駕駛證並具有3年以上駕駛經歷和安全駕駛紀錄，且熟悉自動駕駛測試規程，掌握自動駕駛測試操作方法；(5)申請主體須為每輛測試汽車購買不低於人民幣5百萬元的交通事故責任保險或等額賠償保函。此外，在測試過程中，測試實體應在每輛測試汽車上張貼明顯的自動駕駛測試標識，且除非是在道路測試證明指定的允許測試區域內，否則不得使用自動駕駛模式。測試實體若擬在發證機關行政區域外的地區進行道路測試，須向該地區監管自動駕駛汽車道路測試的相關部門申請單獨的道路測試證明和單獨的臨時行駛車號牌。

於2021年3月24日，公安部頒佈《道路交通安全法（修訂建議稿）》，規定具有自動駕駛功能的汽車開展道路測試應當在封閉道路、場地內測試合格，取得臨時行駛車號牌，並按規定在指定的時間、區域、路線進行。經測試合格的，依照相關法律規定准予生產、進口、銷售，需要上道路通行的，應當申領機動車號牌。此外，具有自動駕駛功能且具備人工直接操作模式的車輛在進行道路測試或在道路上通過時應記錄實時行駛數據；駕駛員應坐於車輛的駕駛座，隨時監控車輛的運行狀況和周圍環境，隨時準備接管車輛。倘發生道路交通安全違法行為或者交通事故，依法追究駕駛員和自動駕駛系統開發單位的責任，並依照有關法律法規的規定確定損害賠償責任。倘構成犯罪者，依法追究刑事責任。具有自動駕駛功能但不具備人工直接操作方式的汽車上道路通行的，由國務院有關部門另行規定。此外，自動駕駛功能應由具有相應資質的從事汽車相關業務的第三方檢測機構進行檢測合格。截至最後實際可行日期，《道路交通安全法（修訂建議稿）》的上述規定尚未正式通過。

監管概覽

於2021年7月30日，工信部發佈《工業和信息化部關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》，規定企業須加強數據安全管理能力和網絡安全保障能力，加強企業管理能力，確保產品生產一致性。此外，企業應加強產品管理：(a)企業應嚴格履行告知義務。倘企業生產具有駕駛輔助和自動駕駛功能的汽車產品，應當明確告知車輛功能和性能限制、駕駛員職責、人機交互設備指示信息、功能激活和退出方式及條件等；(b)企業應加強組合駕駛輔助功能產品的安全管理；(c)企業應加強自動駕駛功能產品的安全管理；(d)企業確保可靠的時空信息服務。

於2017年，工信部與國家標準化管理委員會聯合發佈了全球首個智能網聯汽車標準體系—《國家車聯網產業標準體系建設指南(智能網聯汽車)》，對中國智能網聯汽車標準體系進行系統規劃部署，成立全國汽車標準化技術委員會智能網聯汽車分技術委員會，統籌智能網聯汽車標準體系建設。截至目前，智能網聯汽車標準體系一期建設工作已順利完成。此外，根據智能網聯汽車的技術邏輯結構和產品物理結構的構建方法，考慮到不同的功能要求、產品和技術類型以及各子系統之間的信息流，政府定義了智能網聯汽車的標準體系框架，分為四個部分：「基礎」、「通用規範」、「產品及技術應用」及「相關標準」。基礎主要包括智能網聯汽車的術語與定義、分類與編碼、標識與符號等三類基礎標準。通用規範從整車層面提出了整體要求和規範，主要包括功能評估、人機界面、功能安全 and 信息安全等，產品及技術應用主要涵蓋智能網聯汽車核心技術及應用的功能、性能要求和測試方法，例如信息感知、決策預警、輔助控制、自動控制和信息交互。相關標準主要包括通信協議(車輛信息通信的基礎)，主要涵蓋實現車與媒介(人、車、路、雲端等)智能信息交互的中、短程通信、廣域通信等方面的協議規範，在各種物理層和不同的應用層之間，還包含軟、硬件界面接口的標準規範。

監管概覽

為貫徹落實《國家標準化發展綱要》，推動智能網聯汽車產業高質量發展，加快建設汽車強國，工信部根據智能網聯汽車技術行業發展，修訂完善《國家車聯網產業標準體系建設指南（智能網聯汽車）》，進一步形成《國家車聯網產業標準體系建設指南（智能網聯汽車）（2023年版）》，規定政府根據智能網聯汽車技術現狀、產業需要及未來發展趨勢，分階段建立適應中國國情並與國際接軌的智能網聯汽車標準體系：第一階段到2025年，系統形成能夠支撐組合駕駛輔助和自動駕駛通用功能的智能網聯汽車標準體系，制修訂100項以上智能網聯汽車相關標準，滿足智能網聯汽車技術、產業發展和政府管理對標準化的需求。第二階段到2030年，全面形成能夠支撐實現單車智能和網聯賦能協同發展的智能網聯汽車標準體系，制修訂140項以上智能網聯汽車相關標準並建立實施效果評估和動態完善機制，滿足組合駕駛輔助、自動駕駛和網聯功能全場景應用需求，建立健全安全保障體系及軟硬件、數據資源支撐體系，自動駕駛等關鍵領域國際標準法規協調達到先進水平。

根據《國務院關於印發新一代人工智能發展規劃的通知》，政府將分三步走：第一步，到2020年人工智能總體技術和應用與世界先進水平同步。第二步，到2025年人工智能基礎理論實現重大突破，部分技術與應用達到世界領先水平。第三步，到2030年人工智能理論、技術與應用總體達到世界領先水平，成為世界主要人工智能創新中心。此外，於2020年2月10日，國家發展和改革委員會、中共中央網絡安全和信息化領導小組辦公室、科學技術部連同八部委頒佈《智能汽車創新發展戰略》。到2025年，中國標準智能汽車的技術創新、產業生態、基礎設施、法規標準、產品監管和網絡安全體系基本形成。實現有條件自動駕駛的智能汽車達到規模化生產，實現高度自動駕駛的智能汽車在特定環境下市場化應用。智能交通系統和智慧城市相關設施建設取得積極進展，車用無線通信網絡（LTE-V2X等）實現區域覆蓋，新一代車用無線通信網

監管概覽

絡(5G-V2X)在部分城市、高速公路逐步開展應用，高精度時空基準服務網絡實現全覆蓋。展望2035年到2050年，中國標準智能汽車體系全面建成、更加完善。安全、高效、綠色、文明的智能汽車強國願景逐步實現，智能汽車充分滿足人民日益增長的美好生活需要。

有關數據安全、網絡安全及數據隱私保護的法規

根據全國人大於2020年5月28日頒佈及自2021年1月1日起施行的《中華人民共和國民法典》，自然人的個人信息受法律保護。信息處理者不得洩露或者篡改其收集、存儲的個人信息；未經自然人同意，不得向他人非法提供其個人信息。

2017年5月8日，最高人民法院和最高人民檢察院聯合發佈《最高人民法院、最高人民檢察院關於辦理侵犯公民個人信息刑事案件適用法律若干問題的解釋》(「**解釋**」)，自2017年6月1日起施行，澄清了《中華人民共和國刑法》第二百五十三條之一所訂明「侵犯公民個人信息」罪行的若干概念，包括「提供公民個人信息」和「以其他方法非法獲取公民個人信息」。此外，解釋還明確了該罪行中「情節嚴重」和「情節特別嚴重」的認定標準。

2016年11月7日，全國人民代表大會常務委員會(「**全國人大常委會**」)頒佈了《中華人民共和國網絡安全法》(「**網絡安全法**」)，該法適用於在中國境內建設、運營、維護和使用網絡，以及網絡安全的監督管理，已於2017年6月1日生效。網絡安全法將「網絡」定義為由計算機或者其他信息終端及相關設備組成的按照一定的規則和程序對信息進行收集、存儲、傳輸、交換、處理的系統，將「網絡運營者」定義為網絡的所有者、管理者和網絡服務提供者。網絡運營者需要承擔各種網絡安全保護義務，包括但不限於：(i)履行網絡安全等級保護制度規定的安全保護義務，包括制定內部安全管理規則和操作指南，指定網絡安全責任人及其職責，採取防範計算機病毒、網絡攻擊、網絡入侵和其他危害網絡安全行為的技術措施，採取監測和記錄網絡運行狀態和網絡安全

監管概覽

事件的技術措施；(ii)制定應急預案，及時應對和處置安全風險，在發生網絡安全威脅時啟動應急預案，採取適當的補救措施，並向監管部門報告；(iii)收集、使用個人信息時，應當遵循合法、正當、必要的原則，公開收集、使用規則，明示收集、使用信息的目的、方式和範圍，並經被收集者同意。

全國人大常委會於2021年6月10日頒佈及自2021年9月1日起施行的《中華人民共和國數據安全法》規定，開展數據活動的組織、個人應當建立數據分類分級保護制度，制定重要數據目錄，加強對重要數據的保護。重要數據的處理者應當明確數據安全負責人和管理機構，落實數據安全保護責任。有關部門將制定重要數據跨境流動的措施。若任何公司違反《中華人民共和國數據安全法》向境外提供重要數據，該公司或會受到行政處罰，包括處罰、罰款及／或暫停相關業務或吊銷營業執照。此外，《中華人民共和國數據安全法》對影響或者可能影響國家安全的數據活動進行國家安全審查，並對若干數據和信息實施出口管制。

2021年12月28日，國家互聯網信息辦公室（「網信辦」）發佈了《網絡安全審查辦法》（「《網絡安全審查辦法》」），已於2022年2月15日生效。根據《網絡安全審查辦法》，網絡安全審查的觸發機制有兩種：(a)企業主動申報審查：適用於(i)關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，影響或可能影響國家安全的；或(ii)掌握超過100萬用戶個人信息的網絡平台運營者赴國外上市；及(b)監管部門依職權啟動審查：網絡安全審查工作機制成員單位認為影響或者可能影響國家安全的網絡產品和服務以及數據處理活動，由網絡安全審查辦公室按程序報中央網絡安全和信息化委員會批准後，啟動網絡安全審查。

2021年11月14日，網信辦發佈了《網絡數據安全管理條例（徵求意見稿）》（「**網絡數據安全條例草案**」），擬詳盡指導數據處理各方面的現有規定，包括處理者公告數據處理規則、取得同意及單獨同意、重要數據安全及數據出境，以及平台運營者的其他義務。

此外，於2022年7月7日，網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》，並於2022年9月1日生效。該數據出境辦法規定，任何數據處理者處理或向境外提供的個人信息超過該辦法所規定數量的，在向境外轉移任何個人信息前，應當向網信辦申請安全評估，包括以下情況：(i)數據處理者向境外提供重要數據；(ii)關鍵信息基礎設施運營者和處理

監管概覽

100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；及(iv)網信辦規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。出境安全評估規定亦適用於重要數據出境。

有關產品責任的法規

根據於1993年2月22日頒佈並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國產品質量法》，禁止生產、銷售不符合保障人體健康和人身、財產安全的標準和要求的產品。產品不得存在危及人身、財產安全的不合理的危險。因產品存在缺陷造成人身、他人財產損害的，受害人可以向產品的生產者要求賠償，也可以向產品的銷售者要求賠償。生產者或銷售者生產或銷售不合格產品的，責令停止生產、銷售，沒收違法生產、銷售的產品，並處以罰款；有違法所得的，並處沒收違法所得；情節嚴重的，吊銷營業執照。

根據《中華人民共和國民法典》，倘發現產品存在缺陷並危及他人人身及財產安全，受害人可要求產品的生產者及銷售商賠償。倘任何生產者或銷售者故意製造或銷售存在缺陷的產品或未能根據《中華人民共和國民法典》的規定採取有效的補救措施而導致他人死亡或健康嚴重損害，該人士有權要求懲罰性賠償。若運輸者、倉儲者對此負有責任，則生產者、銷售者有權要求賠償損失。

有關商品進出口的法規

中國海關總署於2018年5月29日頒佈《中華人民共和國海關報關單位註冊登記管理規定（2018年修訂）》，規定辦理報關業務的報關單位，應當按照該等規定到海關辦理註冊登記（除法律、行政法規或海關規章另有規定者外）。然而，該等規定已被中國海關總署於2021年11月19日頒佈並於2022年1月1日生效的《中華人民共和國海關報關

監管概覽

單位備案管理規定》所取代。截至目前，當地海關不再發行「中國海關報關單位註冊登記證書」，隨後企業應遵循《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》。

根據《中華人民共和國海關報關單位備案管理規定》，申請備案的進出口貨物的收貨人或發貨人或報關企業應當取得市場主體資格。由於業務涉及技術或產品進出口，本公司及知辛電子分別於2019年及2018年獲得中國海關報關單位註冊登記證書。根據於2019年12月24日頒佈的《關於取消報關企業和報關企業分支機構註冊登記有效期的公告》，自公告之日起，在全國範圍內取消報關企業和報關企業分支機構註冊登記有效期，改為長期有效。公告之日前已核發中國海關報關單位註冊登記證書，且有效期在2019年12月1日以後的報關企業和報關企業分支機構，無需換領註冊登記證書，不影響企業辦理相關海關業務。因此，本公司及知辛電子已獲得中國海關報關單位註冊登記證書，且該等證書長期有效。

有關知識產權的法規

專利

根據全國人大常委會於1984年3月12日頒佈並於2020年10月17日最新修訂的《中華人民共和國專利法》及國務院於2001年6月15日頒佈、於2010年1月9日最新修訂並於2010年2月1日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》以及中國國家知識產權局於2023年1月4日發佈的《關於施行修改後專利法的相關審查業務處理暫行辦法》，發明專利有效期為20年，實用新型專利有效期為10年及申請日為2021年5月31日前的外觀設計專利有效期為10年，而申請日為2021年6月1日或之後的外觀設計專利有效期為15年，均自申請日期起算。

監管概覽

商標

根據《中華人民共和國商標法》(由全國人大常委會於1982年8月23日頒佈，於1993年2月22日、2001年10月27日、2013年8月30日及2019年4月23日修訂，於2019年11月1日生效)，註冊商標的有效期限為10年，自核准註冊之日起計算。註冊商標有效期滿，需要繼續使用的，商標註冊人應當在期滿前十二個月內按照規定辦理重續手續。在此期間未能辦理的，可以給予六個月的寬限期。每次重續註冊的有效期限為10年，自該商標上一屆有效期滿次日起計算。期滿未辦理重續手續的，註銷其註冊商標。對侵犯註冊商標專用權的行為，工商行政管理部門有權依法查處。涉嫌犯罪的，應當及時移送司法機關依法處理。

域名

根據工信部於2017年8月24日發佈並於2017年11月1日生效的《互聯網域名管理辦法》的規定，在中國境內設立域名根服務器及域名根服務器運行機構、域名註冊管理機構和域名註冊服務機構的，應當根據規定取得工信部或者省、自治區、直轄市通信管理局的許可。域名註冊服務遵循「先申請先註冊」原則。工信部於2017年11月27日發佈並於2018年1月1日生效的《工業和信息化部關於規範互聯網信息服務使用域名的通知》對互聯網信息服務提供商等主體的反恐怖主義、維護網絡安全等義務作出規定。

著作權及軟件登記

根據《中華人民共和國著作權法》(全國人大常委會於1990年9月7日頒佈、於1991年6月1日實施，於2020年11月11日最後修訂並於2021年6月1日生效)及《中華人民共和國著作權法實施條例》(國務院於2002年8月2日頒佈、於2002年9月15日實施並於2013年1月30日最後修訂)，著作權人享有各種人身權及財產權，包括發表權、署名權、複製權及信息網絡傳播權。

監管概覽

《計算機軟件保護條例》由國務院於1991年6月4日頒佈，並分別於2001年、2011年及2013年修訂，旨在保護計算機軟件著作權人的權益、調整計算機軟件在開發、傳播和使用中發生的利益關係，鼓勵計算機軟件的開發與應用，促進軟件產業和國民經濟信息化的發展。根據《計算機軟件保護條例》，中國公民、法人或者其他組織對其所開發的軟件，不論是否發表，享有著作權。軟件著作權人可以向國務院著作權行政管理部門認定的軟件登記機構辦理登記。軟件登記機構發放的登記證明文件是登記事項的初步證明。

根據《計算機軟件著作權登記辦法》(國家版權局於2002年2月20日頒佈)及《計算機軟件保護條例》(國務院於2013年1月30日修訂並於2013年3月1日生效)，國家版權局主管全國軟件著作權登記管理工作及認定中國版權保護中心為軟件登記機構。中國版權保護中心向計算機軟件著作權申請人授出登記證明，這與《計算機軟件著作權登記辦法》及《計算機軟件保護條例》的條文相符。

商業秘密

根據全國人大常委會於1993年9月頒佈並分別於2017年11月4日及2019年4月23日修訂的《中華人民共和國反不正當競爭法》，「商業秘密」是指不為公眾所知悉、具有實用性、能為權利人帶來經濟利益並經權利人採取保密措施的技術信息和經營信息。根據《中華人民共和國反不正當競爭法》，經營者不得實施下列侵犯商業秘密的行為：(1)以盜竊、賄賂、欺詐、脅迫、電子侵入或者其他不正當手段獲取權利人的商業秘密；(2)披露、使用或者允許他人使用以前項手段獲取的權利人的商業秘密；或(3)違反保密義務或者違反權利人有關保守商業秘密的要求，披露、使用或者允許他人使用其所掌握的商業秘密；(4)教唆、引誘、幫助他人違反保密義務或者違反權利人有關保守商業秘密的要求，披露、使用或者允許他人使用權利人的商業秘密。第三人明知或者應知前款所列違法行為，獲取、使用或者披露他人的商業秘密，視為侵犯商業秘密。商業秘密被侵權方可請求行政整改措施，監管檢查部門亦應當責令停止違法行為並對侵權方處以罰款。

監管概覽

有關環保及消防的法規

環境影響評估

根據全國人大常委會於1989年12月26日頒佈並於2014年4月24日修訂的《中華人民共和國環境保護法》及國務院於1998年11月29日頒佈並於2017年7月16日修訂的《建設項目環境保護管理條例》(「**建設項目環境保護規定**」)和其他相關環保法律法規，建設單位應於任何建設工程開展前編製或填報環境影響報告書、環境影響報告表或環境影響登記表，報相關環境保護管理部門審批或經其備案。建設單位可委託技術機構進行建設項目環境影響評估並編製建設項目環境影響報告書和環境影響報告表。建設單位具有環境影響評估技術能力的，可自行開展上述活動。

根據全國人大常委會於2002年10月28日頒佈並分別於2016年7月2日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國環境影響評價法》，如建設項目對環境有影響，建設單位應當根據建設項目對環境的影響程度編製環境影響報告書、環境影響報告表或填報環境影響登記表。

建設項目環境保護規定還規定，已編製環境影響報告書或環境影響報告表的建設項目竣工後，建設單位應當根據國務院環境保護管理部門制定的標準和程序對環境保護設施進行驗收，編製驗收報告，並依法公佈驗收報告，國家規定須保密的情況除外。倘環境保護設施未經過驗收或未通過驗收，建設項目不得投入運營或使用。

竣工和驗收

原環境保護部(現為生態環境部)於2017年11月20日頒佈並實施《建設項目竣工環境保護驗收暫行辦法》。該辦法規定了建設項目竣工後建設單位進行獨立環境保護驗收的程序和標準。

監管概覽

水污染和污染物排放

根據生態環境部於2019年12月20日發佈的《固定污染源排污許可分類管理名錄(2019年版)》，國家根據排污單位的污染物產生量、排放量、對環境的影響程度等因素，實行排污許可重點管理、簡化管理和登記管理，實行登記管理的排污單位不需要申請取得排污許可證。

消防設計審批和備案

《中華人民共和國消防法》(「消防法」)於1998年4月29日施行，並於2021年4月29日最新修訂。根據消防法及其他中國有關法律法規，國務院應急管理部及其縣級以上地方應急管理部門對消防工作實施監督管理。本級人民政府消防救援機構負責實施。消防法規定，建設工程的消防設計或施工必須符合國家消防技術標準(視情況而定)。根據住房和城鄉建設部於2020年4月1日頒佈並於2020年6月1日實施的《建設工程消防設計審查驗收管理暫行規定》，暫行規定所稱特殊建設工程須進行消防設計審查和消防驗收，特殊建設工程以外的建設工程須報主管部門項目消防設計和驗收備案。

有關生產安全的法規

根據《中華人民共和國安全生產法》(於2002年6月29日頒佈並於2009年8月27日、2014年8月31日及2021年6月10日修訂)，生產經營單位必須遵守《中華人民共和國安全生產法》和其他有關安全生產的法律、法規，加強安全生產管理，建立健全全員安全生產責任制和安全生產規章制度，加大對安全生產資金、物資、技術、人員的投入保障力度，改善安全生產條件，加強安全生產標準化、信息化建設，構建安全風險分級管控和隱患排查治理雙重預防機制，健全風險防範化解機制，提高安全生產水平，確保安全生產。

監管概覽

有關不動產的法規

根據《中華人民共和國土地管理法》(全國人大常委會於1986年6月25日頒佈、於2019年8月26日最新修訂並於2020年1月1日生效)，中國實行土地用途管制制度，包括農用地、建設用地和未利用地。所有單位和個人必須嚴格按照土地利用總體規劃確定的用途使用土地。土地的所有權和使用權的登記，依照有關不動產登記的法律、行政法規執行。依法登記的土地的所有權和使用權受法律保護，任何單位和個人不得侵犯。

根據國務院於2020年11月29日頒佈的《城鎮國有土地使用權出讓和轉讓暫行條例(2020修訂)》，國家實行國有土地使用權出讓及轉讓制度。土地使用者向國家支付土地使用權出讓金，國家將土地使用權在一定年限內出讓予土地使用者。獲得土地使用權的土地使用者可將土地在使用年限內轉讓、出租、抵押或以其他商業方式予以利用。根據《城鎮國有土地使用權出讓和轉讓暫行條例》的規定，土地使用權出讓須由地方土地管理部門與土地使用者簽訂出讓合同。土地使用者必須按照出讓合同約定支付土地出讓金。土地使用者在支付全部出讓金後，向土地管理部門辦理登記，領取土地使用證，證明已取得土地使用權。

國務院於2014年11月24日頒佈、於2015年3月1日生效並於2019年3月24日修訂的《不動產登記暫行條例》及國土資源部於2016年1月1日頒佈並於2019年7月24日修訂的《不動產登記暫行條例實施細則》規定(其中包括)國家實行不動產統一登記制度，不動產登記應遵循嚴格管理、穩定連續、方便群眾的原則。

根據《商品房屋租賃管理辦法》(住房和城鄉建設部於2010年12月1日頒佈並於2011年2月1日生效)，房屋租賃合同訂立後30日內，房屋租賃當事人應當到租賃房屋所在地直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門辦理房屋租賃登記備案。違反規定的，由直轄市、市、縣人民政府建設(房地產)主管部門責令限期改正；個人逾期

監管概覽

不改正的，處以人民幣1,000元以下罰款；單位逾期不改正的，處以人民幣1,000元以上人民幣1萬元以下罰款。

有關外匯的法規

於1996年1月29日，國務院頒佈《中華人民共和國外匯管理條例》，該條例於1996年4月1日生效並於1997年1月14日及2008年8月5日修訂。經常項目外匯用匯，應當按照國務院外匯管理部門關於付匯與購匯的管理規定，憑有效憑證以自有外匯支付或者向經營結匯、售匯業務的金融機構購匯支付。境內機構、境內個人向境外直接投資或者從事境外證券及衍生產品發行、交易，應當按照國務院外匯管理部門的規定辦理登記。

於2012年11月19日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於進一步改進和調整直接投資外匯管理政策的通知》（「**國家外匯管理局59號文**」），於2012年12月17日生效並於2015年5月4日、2018年10月10日修訂及於2019年12月30日部分廢止。國家外匯管理局59號文旨在簡化外匯程序及促進投資及貿易便利化。根據國家外匯管理局59號文，開立多個特殊目的外匯賬戶（如前期費用賬戶、外匯資本金賬戶及保證金賬戶）、外商投資者於中國的人民幣所得款項再投資及外商投資企業向其境外股東匯出外匯利潤及股息不再須經國家外匯管理局核准，而同一實體可於不同省份開立多個資本金賬戶。其後，國家外匯管理局於2015年2月頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》（於2019年12月部分廢止），規定銀行代替國家外匯管理局可直接辦理外商直接投資項下的外匯登記及審批，而國家外匯管理局及其分支機構則通過銀行間接監管外商直接投資項下的外匯登記及審批。

於2013年5月10日，國家外匯管理局頒佈《外國投資者境內直接投資外匯管理規定》（「**國家外匯管理局21號文**」），於2013年5月13日生效，於2018年10月10日修訂並於2019年12月30日部分廢止。國家外匯管理局21號文規定，國家外匯管理局或其地方

監管概覽

分支機構對外商投資者在中國境內直接投資的管理必須以登記方式進行，且銀行必須根據國家外匯管理局及其分支機構提供的登記信息辦理與中國境內直接投資相關的外匯業務。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日發佈的《關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個工作日內，到其註冊所在地外匯局辦理境外上市登記。境內公司境外上市募集資金可調回境內或存放境外，資金用途應與文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

根據於2015年3月30日頒佈、於2015年6月1日生效並於2019年12月30日部分廢止的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》（「**國家外匯管理局19號文**」），外商投資企業可根據其實際經營辦理外匯資本金意願結匯。外商投資企業資本金及其結匯所得人民幣資金不得用於以下用途：(a)外商投資企業經營範圍之外或法律法規禁止的支出；(b)直接或間接用於證券投資；(c)發放委託貸款（經營範圍許可的除外）、償還企業間貸款（含第三方墊款）或償還已轉貸予第三方的銀行人民幣貸款；及(d)除投資房地產企業外，不得用於支付購買非自用房地產的相關費用。

於2019年10月23日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，並於同日生效（第8.2條除外，該條於2020年1月1日生效）。該通知取消了對非外商投資企業以資本金進行境內股權投資的限制。此外，境內賬戶用於結匯以變現資產的資金使用限制已被取消，而外商投資者保證金的使用及結匯限制亦已放寬。試點地區符合條件的企業也可將資本金、外債、境外上市等資本項下收入用於境內支付，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，資金使用應當真實、合規、符合現行資本收入管理規定。

監管概覽

勞動和社會保障

根據全國人大常委會於1994年7月5日頒佈及於1995年1月1日生效並於2009年8月27日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國勞動法》、全國人大常委會於2007年6月29日頒佈及於2008年1月1日生效並於2012年12月28日修訂及於2013年7月1日生效的《中華人民共和國勞動合同法》以及國務院於2008年9月18日頒佈的《中華人民共和國勞動合同法實施條例》，用人單位與勞動者建立勞動關係，應當簽署書面勞動合同。此外，工資不得低於當地最低工資標準。用人單位必須建立、健全勞動安全衛生制度，嚴格執行國家勞動安全衛生規程和標準，對勞動者進行安全衛生教育，提供符合國家規定的勞動安全衛生條件和必要的勞動防護用品，對從事有職業危害作業的勞動者應當定期進行健康檢查。

根據全國人大常委會於2010年10月28日頒佈及於2011年7月1日生效並於2018年12月29日修訂的《中華人民共和國社會保險法》、國務院於1999年1月22日頒佈並於2019年3月24日修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》以及由國務院於1999年4月3日頒佈並於2002年3月24日及2019年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，用人單位應當自用工之日起30日內開立社會保險賬戶及住房公積金賬戶，還應當為其僱員繳納基本養老保險、失業保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險等社會保險基金及住房公積金。用人單位未繳納該等款項的，將處以罰款並責令其限期補足。

稅收法規

企業所得稅 (「企業所得稅法」)

根據全國人大於2007年3月16日頒佈，於2008年1月1日生效並分別於2017年2月24日及2018年12月29日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》(「企業所得稅法」)，以及國務院於2007年12月6日頒佈，於2008年1月1日生效並於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，依法在中國境內成立或根據外國(地區)法律成立但實際管理機構在中國境內的境內企業被視為居民企業。居民企業在中國境內或

監管概覽

境外產生的任何收入須繳納25%的企業所得稅。國家對重點扶持和鼓勵發展的產業和項目，給予企業所得稅優惠。國家扶持的高新技術企業，減按15%的稅率繳納企業所得稅。

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈並於2017年11月19日最新修訂的《中華人民共和國增值稅暫行條例》，以及財政部及國家稅務總局於1993年12月25日頒佈，於2011年10月28日最新修訂並於2011年11月1日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例實施細則》（統稱「**增值稅法**」），凡在中國境內從事銷售貨物、提供加工、修理修配勞務以及進口貨物的企業和個人，均須繳納增值稅。於2017年11月19日，國務院頒佈《關於廢止〈中華人民共和國營業稅暫行條例〉和修改〈中華人民共和國增值稅暫行條例〉的決定》（「**第691號令**」）。根據增值稅法及第691號令，所有在中國境內從事銷售貨物、提供加工、修理修配勞務、銷售服務、無形資產、不動產及進口貨物的企業及個人均為增值稅納稅人，及須根據法律法規繳納增值稅。一般適用的增值稅稅率簡化為17%、11%、6%及0%，而適用於小規模納稅人的增值稅稅率為3%。《財政部、稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》於2018年4月4日頒佈並於2018年5月1日生效。增值稅稅率分別由17%及11%變更為16%及10%。於2019年3月20日，財政部、國家稅務總局及海關總署聯合發佈《關於深化增值稅改革有關政策的公告》（「**39號公告**」），於2019年4月1日生效。根據39號公告，增值稅應稅銷售或進口貨物適用的稅率16%被調整為13%，及其適用的10%稅率被調整為9%。

有關H股全流通的法規

「全流通」，是指H股公司的境內未上市股份（包括境外上市前境內股東持有的未上市內資股、境外上市後在境內增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份）到證券交易所上市流通。2023年8月10日，中國證券監督管理委員會（「**中國證監會**」）發佈《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引（2023修正）》（「**全流通業務指引**」）。

監管概覽

根據全流通業務指引，在符合相關法律法規以及國有資產管理、外商投資和行業監管等政策要求的前提下，境內未上市股份股東可自主協商確定申請流通的股份數量和比例，並委託H股公司向中國證監會備案。尚未上市的境內股份有限公司可在境外首次公開發行上市時一併就「全流通」向中國證監會備案。

2019年12月31日，中國結算及深圳證券交易所（「深交所」）聯合發佈《H股「全流通」業務實施細則》（下稱「**業務實施細則**」）。H股全流通業務（如跨境轉登記、存管和持有明細維護、交易委託與指令傳遞、結算、結算參與人管理及名義持有人服務）均適用業務實施細則。

為落實H股「全流通」全面推開改革，明確相關股份登記存管和清算交收的業務安排和辦理流程，中國結算於2020年2月7日發佈了《H股「全流通」業務指南》，就參與H股「全流通」業務準備、賬戶安排、跨境轉登記、境外集中存管及其他相關事項進行規定。中國證券登記結算（香港）有限公司於2020年2月亦發佈了《中國證券登記結算（香港）有限公司H股「全流通」業務指南》，對相應的託管、存管、代理人服務、交收安排、風險管理措施及其他相關事項進行了規定。

根據H股「全流通」業務實施細則及業務指南，申請參與H股「全流通」的股東（「**參與股東**」）在買賣股份前須就轉換相關非上市內資股為H股完成跨境轉登記，即中國結算作為名義持有人存入參與股東於中國證券登記結算（香港）有限公司（「**中國結算香港**」）持有的相關證券，而中國結算香港將隨之以其本身名義將有關證券存管於香港結算，並通過香港結算行使證券發行人的權利，而香港結算代理人作為最終名義股東則會名列於H股上市公司的股東登記冊。

根據H股「全流通」業務指南，H股上市公司將獲參與股東授權指派僅為境內證券公司（「**境內證券公司**」）參與轉換H股交易。具體程序如下：

監管概覽

參與股東通過境內證券公司提交轉換H股的交易指令，而境內證券公司則通過深圳證券通信有限公司將指令轉送至境內證券公司指定的香港證券公司；及香港證券公司根據上述交易指令及香港聯交所規則，於香港市場進行對應的證券交易。

根據H股「全流通」業務指南，待交易完成後，香港證券公司與中國結算香港、中國結算香港與中國結算、中國結算與境內證券公司、境內證券公司與參與股東之間分別進行結算。

有關境外證券發行及上市的法規

中國證監會於2023年2月17日頒佈了《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「境外上市試行辦法」）及五項相關指引，及其於2023年3月31日生效。境外上市試行辦法對中國境內公司證券在境外直接或間接發行上市的監管制度進行全面改革，轉為備案制。

根據境外上市試行辦法，尋求以直接或間接方式在境外市場發售及上市證券的中國境內公司須向中國證監會履行備案程序並報告相關數據。境外上市試行辦法規定，有下列情形之一的，不得在境外上市或發行：(i)中國法律、行政法規或國家有關規定明確禁止上市融資的；(ii)經國務院主管部門依法審查認定，擬定證券發行或上市可能危害國家安全；(iii)擬在境外市場上市或發行證券的境內公司或其控股股東及實際控制人於最近三年存在貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產及破壞社會主義市場經濟秩序的刑事犯罪；(iv)擬在境外市場上市或發行證券的境內公司目前因涉嫌刑事犯罪或重大違法違規行為而正在接受調查，且尚未作出結論；或(v)境內公司的控股股東或受控股股東及／或實際控制人支配的其他股東所持有的股權存在重大權屬糾紛。

倘發行人向境外主管監管機構提交首次公開發行申請，其應當在其後三個工作日內向中國證監會提交備案申請。發行人在其先前發售及上市證券的同一境外市場進行

監管概覽

的後續證券應在發行完成後三個工作日內向中國證監會備案。發行人在其他境外市場進行的後續證券發行及上市應作為首次公開發行備案。

此外，發行人境外發行上市後發生下列重大事項，應當自相關事項發生並公告之日起3個工作日內向中國證監會報告具體情況：(i)控制權變更；(ii)被境外證券監督管理機構或者有關主管部門採取調查、處罰等措施；(iii)轉換上市地位或者上市板塊；(iv)主動終止上市或者強制終止上市。發行人境外發行上市後主要業務經營活動發生重大變化，不再屬於備案範圍的，應當自相關變化發生之日起3個工作日內，向中國證監會提交專項報告及境內律師事務所出具的法律意見書，說明有關情況。

於2023年2月24日，中國證監會及其他有關政府部門頒佈了《關於加強境內企業境外發行證券和上市相關保密和檔案管理工作的規定》（「**保密規定**」），於2023年3月31日生效。根據保密規定，倘境內企業向相關證券公司、證券服務機構、境外監管機構以及其他實體及個人提供或公開披露，或通過其境外上市主體提供或公開披露涉及國家秘密或國家機關工作秘密的文件及資料，應當依法報經審批部門批准，並報同級保密行政管理部門備案。境內企業向證券公司、證券服務機構、境外監管機構等實體及個人提供會計檔案或會計檔案複製件，應當按照國家有關規定履行相應程序。

歷史及公司架構

概覽

我們是中國的一家自動駕駛解決方案提供商，專注於自動駕駛域控制器。我們擁有已商業化的L2級至L2+級自動駕駛解決方案，並正為OEM開發L2級至L4級自動駕駛解決方案。本集團的歷史可追溯至2016年12月，當時本公司在中國江蘇省蘇州市成立。

我們的創始人、主席、執行董事兼首席執行官宋陽先生在早期的職業生涯中積累了豐富的汽車行業管理及研發經驗，具有很強的商業頭腦。憑藉其對中國汽車市場的深入及本地化的了解，以及就業於中國國內及本地化的國際市場領先汽車品牌的豐富經驗，宋陽先生敏銳地意識到，隨著中國汽車行業的蓬勃發展，對自動駕駛技術的需求尚未得到滿足。因此，其認為提供自動駕駛解決方案及產品是在此潛在藍海市場立足而又有前景的途徑。有關宋陽先生的詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」及「與控股股東的關係」。

在宋陽先生的領導下，本公司涉足為OEM開發及提供自動駕駛解決方案及產品的業務，將前沿實踐應用於我們在中國的業務，並隨後在整個運營範圍內快速擴張。自2017年7月起，我們通過向若干OEM提供自動駕駛功能的研發及測試服務，開始了我們的自動駕駛之旅，並獲得該領域的初步專業知識。2018年是本公司取得突破的一年，我們獲得了早期iFC產品的首個量產合同，開始為OEM提供3級自動駕駛解決方案的研發服務，並與Mobileye達成戰略合作。通過同年的一項收購，我們亦擁有了製造基地並開始製造PCBA產品，使其製造能力能夠支持我們的自動駕駛解決方案研發。於2019年，我們進一步推進提供4級自動駕駛解決方案的研發服務。在短短四年內，到2020年，我們快速的技術進步和高價值的解決方案吸引了與吉利汽車等領先OEM的業務合作。特別重要的是，於2020年10月，我們收到SuperVision™定點函，雙方開始合作研發2+級自動駕駛解決方案及產品，自此成為吉利集團自動駕駛解決方案及產品的主要供應商之一。此外，我們獲得了多個iFC產品的定點項目，並於2020年開始開發自主設計的iDC Mid。自2016年至2020年，本公司已從一家雄心勃勃的初創公司發展成為一家成熟的自動駕駛域控制器批量生產商及自動駕駛解決方案提供商。

歷史及公司架構

里程碑

下表概述我們公司及業務發展的重要里程碑。

年份	里程碑
2016年	本公司於12月在中國成立。
2017年	我們於9月完成[編纂]前投資，標誌著我們開始進行外部融資。
2018年	我們於3月與Mobileye達成戰略合作。 我們收購及建立製造基地並於第三季度開始生產自動駕駛相關產品。
2020年	我們於6月啟動iDC Mid研發項目。 我們的L2級自動駕駛解決方案於第三季度開始量產並交付予部分OEM客戶。
2021年	我們的iFC 2.0於8月開始量產。 我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於10月開始量產。
2022年	我們於9月開始iDC Mid試產。
2023年	我們的奇瑞iDC Mid於1月開始量產。 我們於1月開始在極氪009上生產L2+級自動駕駛解決方案，並交付予極氪進行安裝。

歷史及公司架構

公司歷史

本公司成立及主要股權變動

本公司於2016年12月27日在中國江蘇省蘇州市成立為有限責任公司，初始註冊資本為人民幣5,000,000元，由宋陽先生的一名聯繫人出資。於2017年3月24日，宋陽先生、李雙江先生及羅紅先生（統稱「**初始股東**」），以及獨立第三方蘇州南園融通創業投資管理有限公司（現稱為蘇州南園融通管理諮詢有限公司）（「**蘇州南園**」）考慮到本公司當時尚未開始任何實質性業務且並無實繳資本，故以零代價收購本公司所有股本權益。根據2017年3月24日的股東決議，我們的註冊資本增加至人民幣5,263,158元，該增加的註冊資本由我們的初始股東及蘇州南園認購。於上述事項完成後，本公司由宋陽先生、李雙江先生、羅紅先生及蘇州南園分別擁有76.8%、15.2%、3.0%及5.0%。

本公司在自動駕駛解決方案方面的研發能力及運營上的成功吸引眾多知名機構投資者，此後我們進行一系列增資，以籌集資金推動我們的研發、量產及業務發展，並引入具有多元化背景的新利益相關方。本公司主要股權變動情況如下。

2017年股權轉讓

根據宋陽先生與蘇州南園於2017年8月18日簽訂的股權轉讓協議，蘇州南園將其全部註冊資本人民幣263,158元轉讓予宋陽先生，代價為人民幣1,750,000元，該代價由雙方經公平協商釐定。於該轉讓完成後，本公司由宋陽先生、李雙江先生及羅紅先生分別擁有81.8%、15.2%及3.0%。

Pre-A輪融資及藍馳平台的建立

於2017年9月至2017年11月，我們通過增資及股權轉讓相結合的方式完成Pre-A輪融資（「**Pre-A輪融資**」），引入兩名新投資者（「**Pre-A輪投資者**」），即嘉興自知一號股權投資合夥企業（有限合夥）（「**自知一號**」）及北京車和家信息技術有限公司（「**北京車和家**」）。

歷史及公司架構

根據Pre-A輪投資者、本公司及初始股東於2017年8月至2017年10月訂立的增資協議及股權轉讓協議，Pre-A輪投資者同意通過(i)以代價人民幣10,200,000元認購人民幣717,705元的增加註冊資本；及(ii)以代價人民幣2,550,000元自宋陽先生收購合共人民幣179,425元的註冊資本的方式投資於本公司，其詳情載列如下：

[編纂]前			已收購／	
投資者名稱	轉讓方名稱	代價	認購 註冊資本	結算日期
		(人民幣元)	(人民幣元)	
認購增加註冊資本				
自知一號	—	5,440,000	382,777	2017年 9月1日
北京車和家	—	4,760,000	334,928	2017年 9月30日
總計		10,200,000	717,705	
收購現有註冊資本				
自知一號	宋陽先生	1,360,000	95,693	2017年 11月15日
北京車和家	宋陽先生	1,190,000	83,732	2017年 11月22日
總計		2,550,000	179,425	

增資及股權轉讓的代價由訂約各方主要考慮當時我們自動駕駛解決方案的研發進展後經公平協商釐定，已分別於2017年9月30日及2017年11月22日悉數結清。有關Pre-A輪融資的進一步詳情，請參閱本節「—[編纂]前投資」。

於2017年12月，藍馳平台作為本集團的僱員激勵平台成立，宋陽先生擔任其普通合夥人。根據宋陽先生與藍馳平台於2018年3月2日訂立的股權轉讓協議，宋陽先生將其持有的本公司註冊資本人民幣897,129元無償轉讓予藍馳平台，以實施僱員激勵計劃。

歷史及公司架構

於Pre-A輪融資及上述股權轉讓完成後，本公司的註冊資本增加至人民幣5,980,863元，本公司的股權結構如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	3,229,236	54.0%
— 藍馳平台	897,129	15.0%
李雙江先生	799,473	13.4%
羅紅先生	157,895	2.6%
自知一號	478,470	8.0%
北京車和家	418,660	7.0%
總計	5,980,863	100.0%

A輪融資及2019年股權轉讓

於2018年9月，我們通過增資完成A輪融資（「A輪融資」），引入兩名新投資者（「A輪投資者」），即中小企業發展基金（深圳有限合夥）（現稱為深圳國中中小企業發展私募股權投資基金合夥企業（有限合夥））（「中小基金」）及蘇州工業園區原點正則貳號創業投資企業（有限合夥）（「元禾原點」）。

根據2018年6月至2018年9月期間由A輪投資者、本公司及當時的現有股東訂立的相關增資協議，A輪投資者及自知一號同意以總代價人民幣73,137,000元認購人民幣1,037,483元增加註冊資本的方式投資於本公司，其詳情載列如下：

[編纂]前 投資者名稱	代價 (人民幣元)	已認購 註冊資本 (人民幣元)	結算日期
中小基金	50,000,000	687,804	2018年7月3日
自知一號	12,937,000	209,367	2018年7月16日
元禾原點	10,200,000	140,312	2018年9月30日
總計	73,137,000	1,037,483	

歷史及公司架構

代價由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發進展後經公平協商釐定，已於2018年9月30日悉數結清。有關A輪融資的進一步詳情，請參閱本節「-[編纂]前投資」。於A輪融資後，根據宋陽先生與藍馳平台於2019年1月25日訂立的股權轉讓協議，宋陽先生進一步將其持有的本公司註冊資本人民幣132,647元無償轉讓予藍馳平台以擴大僱員激勵計劃。

於A輪融資及上述股權轉讓完成後，本公司的註冊資本增加至人民幣7,018,346元，本公司的股權結構如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	3,096,589	44.1%
— 藍馳平台	1,029,776	14.7%
李雙江先生	799,473	11.4%
羅紅先生	157,895	2.2%
自知一號	687,837	9.8%
北京車和家	418,660	6.0%
中小基金	687,804	9.8%
元禾原點	140,312	2.0%
總計	7,018,346	100.0%

B1輪融資、B2輪融資以及建立紫馳平台及蘇州紅馳

於2021年1月，我們通過增資完成B1輪融資（「**B1輪融資**」）及B2輪融資（「**B2輪融資**」），(i)於2020年6月引入兩名新投資者（「**B1輪投資者**」），即建銀科創（蘇州）投貸聯動股權投資基金（有限合夥）（「**建銀基金**」）及蘇州工業園區禾裕壹號創業投資企業（有限合夥）（「**元禾禾裕**」，連同元禾原點，統稱為「**元禾控股**」）；及(ii)於2020年12月引入兩名新投資者（「**B2輪投資者**」），即廣東粵財中小企業股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「**粵財投資**」）及珠海橫琴依星伴月投資合夥企業（有限合夥）（「**依星伴月**」，連同粵財投資統稱為「**粵財中銀基金**」）。

歷史及公司架構

根據B1輪投資者、本公司及當時的現有股東於2020年5月22日訂立的相關增資協議，B1輪投資者、自知一號、北京車和家及中小基金同意以總代價人民幣52,000,000元認購人民幣486,605元增加註冊資本的方式投資於本公司。

根據B2輪投資者、本公司及當時的現有股東於2020年12月訂立的相關增資協議，B2輪投資者同意以總代價人民幣20,000,000元認購人民幣187,156元增加註冊資本的方式投資於本公司。

B1輪融資及B2輪融資的詳情載列如下：

[編纂]前 投資者名稱	代價 (人民幣元)	已認購 註冊資本 (人民幣元)	結算日期
B1輪融資			
建銀基金	30,000,000	280,734	2021年1月15日
元禾禾裕	3,000,000	28,073	2020年6月17日
自知一號	5,000,000	46,789	2020年6月15日
北京車和家	5,000,000	46,789	2020年6月24日
中小基金	9,000,000	84,220	2021年1月29日
總計	52,000,000	486,605	
B2輪融資			
粵財中銀基金			
— 粵財投資	19,850,000	185,752	2020年12月25日
— 依星伴月	150,000	1,404	2021年1月11日
總計	20,000,000	187,156	

B1輪融資及B2輪融資的代價由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發及商業化進展後經公平協商釐定，已分別於2021年1月29日及2021年1月11日悉數結清。有關B1輪融資及B2輪融資的進一步詳情，請參閱本節「-[編纂]前投資」。

於2020年4月，紫馳平台作為本集團的僱員激勵平台成立，宋陽先生擔任其普通合夥人。根據宋陽先生與紫馳平台於2020年11月25日訂立的股權轉讓協議，宋陽先生無償向紫馳平台轉讓其持有的本公司註冊資本人民幣369,165元，以實施僱員激勵計劃。

歷史及公司架構

於2020年9月，蘇州紅馳作為普通合夥人宋陽先生的中間控股平台成立。根據宋陽先生與蘇州紅馳於2020年11月25日訂立的股權轉讓協議，由於有關內部轉讓，宋陽先生無償向蘇州紅馳轉讓其持有的本公司的註冊資本人民幣73,833元。蘇州紅馳亦引入兩名對本集團未來發展及商業化充滿信心的有限合夥人，即本集團協助業務發展及標準化管理的前外部顧問以及知辛電子的現任董事薛文斌先生及獨立第三方王力先生。通過與宋陽先生公平磋商並考慮到本公司當時的經營狀況，薛文斌先生已支付人民幣367,200元（相等於每股人民幣2.9元，較指示性[編纂]範圍中位數折讓[編纂]%）（於2021年4月26日悉數結清），而王力先生已支付人民幣841,500元（相等於每股人民幣3.6元，較指示性[編纂]範圍中位數折讓[編纂]%）（於2020年12月17日悉數結清），以換取彼等各自所收購的蘇州紅馳有限合夥權益。王力先生及薛文斌先生於蘇州紅馳的合夥權益並無附有任何本公司的表決權或其他特別權利。截至最後實際可行日期，蘇州紅馳由宋陽先生（作為普通合夥人）、薛文斌先生（作為有限合夥人）及王力先生（作為有限合夥人）分別持有約75.8%、8.5%及15.7%。

於上述股權變動完成後，本公司的註冊資本增加至人民幣7,692,107元，本公司的股權結構如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	2,653,591	34.5%
— 藍馳平台	1,029,776	13.4%
— 紫馳平台	369,165	4.8%
— 蘇州紅馳	73,833	1.0%
李雙江先生	799,473	10.4%
羅紅先生	157,895	2.1%
自知一號	734,626	9.6%
北京車和家	465,449	6.1%
中小基金	772,024	10.0%
元禾控股		
— 元禾原點	140,312	1.8%
— 元禾禾裕	28,073	0.4%
建銀基金	280,734	3.6%
粵財中銀基金		
— 粵財投資	185,752	2.4%
— 依星伴月	1,404	0.0% ⁽¹⁾
總計	7,692,107	100.0%

附註：

(1) 小於0.1%。

歷史及公司架構

B3輪融資及B4輪融資

於2021年2月，我們通過增資完成B3輪融資（「**B3輪融資**」）及B4輪融資（「**B4輪融資**」），(i)於2021年1月引入兩名新投資者（「**B3輪投資者**」），即貴陽中天佳創投資有限公司（「**中天佳創投資**」）及深圳市佳匯創耀投資合夥企業（有限合夥）（「**佳匯投資**」）；及(ii)於2021年2月引入一名新投資者（「**B4輪投資者**」），即上海瑤宇企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）（「**瑤宇投資**」）。

根據B3輪投資者、本公司及當時的現有股東於2021年1月訂立的相關增資協議，B3輪投資者同意以總代價人民幣20,000,000元認購人民幣156,982元增加註冊資本的方式投資於本公司。

根據B4輪投資者、本公司及當時的現有股東於2021年2月5日訂立的相關增資協議，B4輪投資者同意以代價人民幣20,000,000元認購人民幣156,982元增加註冊資本的方式投資於本公司。

B3輪融資及B4輪融資的詳情載列如下：

[編纂]前 投資者名稱	代價 (人民幣元)	已認購 註冊資本 (人民幣元)	結算日期
B3輪融資			
中天佳創投資	10,000,000	78,491	2021年2月10日
佳匯投資	10,000,000	78,491	2021年2月10日
總計	20,000,000	156,982	
B4輪融資			
瑤宇投資	20,000,000	156,982	2021年2月9日
總計	20,000,000	156,982	

歷史及公司架構

B3輪融資及B4輪融資的代價由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發及商業化進展後經公平協商釐定，已分別於2021年2月10日及2021年2月9日悉數結清。有關B3輪融資及B4輪融資的進一步詳情，請參閱本節「-[編纂]前投資」。

於B3輪融資及B4輪融資完成後，本公司的註冊資本增加至人民幣8,006,071元，本公司的股權結構如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	2,653,591	33.1%
— 藍馳平台	1,029,776	12.9%
— 紫馳平台	369,165	4.6%
— 蘇州紅馳	73,833	0.9%
李雙江先生	799,473	10.0%
羅紅先生	157,895	2.0%
自知一號	734,626	9.2%
北京車和家	465,449	5.8%
中小基金	772,024	9.6%
元禾控股		
— 元禾原點	140,312	1.8%
— 元禾禾裕	28,073	0.3%
建銀基金	280,734	3.5%
粵財中銀基金		
— 粵財投資	185,752	2.3%
— 依星伴月	1,404	0.0% ⁽¹⁾
中天佳創投資	78,491	1.0%
佳匯投資	78,491	1.0%
瑤宇投資	156,982	2.0%
總計	8,006,071	100.0%

附註：

(1) 小於0.1%。

C1輪融資

2021年9月，我們通過增資及股權轉讓相結合的方式完成C1輪融資（「C1輪融資」），引進四名新投資者（「C1輪投資者」），即中國國有企業混合所有制改革基金有限公司（「混改基金」）、平陽昆毅股權投資合夥企業（有限合夥）（「平陽昆毅」）、太倉衍盈貳號生物醫藥投資管理中心（有限合夥）（「衍盈投資」）及蘇州永鑫融慧創業投資合夥企業（有限合夥）（「永鑫投資」）。

歷史及公司架構

根據C1輪投資者、本公司及當時現有股東於2021年8月訂立的相關增資協議及股權轉讓協議，C1輪投資者同意以下列方式投資本公司：(i)以總代價人民幣270,000,000元認購增加的註冊資本人民幣1,080,819元；及(ii)以總代價人民幣20,000,000元自當時現有股東收購共計人民幣100,076元的現有註冊資本，其詳情載列如下：

[編纂]前			已收購	
投資者名稱	轉讓人名稱	代價	註冊資本	結算日期
		(人民幣元)	(人民幣元)	
認購增加註冊資本				
混改基金	—	230,000,000	920,698	2021年 9月15日
平陽昆毅	—	30,000,000	120,091	2021年 9月15日
衍盈投資	—	10,000,000	40,030	2021年 9月15日
總計		270,000,000	1,080,819	
收購現有註冊資本				
永鑫投資	自知一號	5,000,000	25,019	2021年 9月16日
	宋陽先生	11,975,227	59,922	2021年 9月16日
	李雙江先生	2,498,492	12,502	2021年 9月16日
	羅紅先生	526,281	2,633	2021年 9月16日
總計		20,000,000	100,076	

增資及股權轉讓的代價乃由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發及商業化進度後經公平協商釐定，分別於2021年9月15日及2021年9月16日悉數結算。有關C1輪融資的進一步詳情，請參閱本節「—[編纂]前投資」。

歷史及公司架構

有關股權變更完成後，本公司的註冊資本增至人民幣9,086,890元，且本公司的股權架構載列如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	2,593,669	28.5%
— 藍馳平台	1,029,776	11.3%
— 紫馳平台	369,165	4.1%
— 蘇州紅馳	73,833	0.8%
李雙江先生	786,971	8.7%
羅紅先生	155,262	1.7%
自知一號	709,607	7.8%
北京車和家	465,449	5.1%
中小基金	772,024	8.5%
元禾控股		
— 元禾原點	140,312	1.6%
— 元禾禾裕	28,073	0.3%
建銀基金	280,734	3.1%
粵財中銀基金		
— 粵財投資	185,752	2.0%
— 依星伴月	1,404	0.0% ⁽¹⁾
中天佳創投資	78,491	0.9%
佳匯投資	78,491	0.9%
瑤宇投資	156,982	1.7%
混改基金	920,698	10.1%
平陽昆毅	120,091	1.3%
衍盈投資	40,030	0.5%
永鑫投資	100,076	1.1%
總計	9,086,890	100.0%

附註：

(1) 小於0.1%。

歷史及公司架構

C2輪融資

2022年3月，我們通過增資完成C2輪融資（「**C2輪融資**」），引進七名新投資者（「**C2輪投資者**」），即訊飛海河（天津）人工智能創業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**天津訊飛**」）、合肥連山創新產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「**合肥訊飛**」）、徐景明先生（連同天津訊飛及合肥訊飛，統稱「**科訊創業**」）、揚帆致遠產業投資基金（蘇州）合夥企業（有限合夥）（「**揚帆致遠**」）、深圳招商啟航資本合夥企業（有限合夥）（「**招商啟航資本**」）、蘇州雅楓二期股權投資合夥企業（有限合夥）（「**雅楓二期**」）及蘇州工業園區科技創新投資合夥企業（有限合夥）（「**領軍創投**」）。

根據C2輪投資者、本公司及當時現有股東於2022年2月訂立的增資協議，C2輪投資者同意藉以總代價人民幣98,500,000元認購共計人民幣358,023元增加註冊資本的方式投資本公司，其詳情載列如下：

[編纂]前 投資者名稱	代價 (人民幣元)	已認購 註冊資本 (人民幣元)	結算日期
科訊創業			
— 天津訊飛	15,000,000	54,521	2022年2月25日
— 合肥訊飛	15,000,000	54,521	2022年2月25日
— 徐景明先生	1,500,000	5,452	2022年2月28日
揚帆致遠	30,000,000	109,043	2022年3月11日
招商啟航資本	2,000,000	7,269	2022年3月9日
雅楓二期	30,000,000	109,043	2022年2月25日
領軍創投	5,000,000	18,174	2022年2月25日
總計	98,500,000	358,023	

代價乃由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發及商業化進度後經公平協商釐定，已於2022年3月11日悉數結算。有關C2輪融資的進一步詳情，請參閱本節「—[編纂]前投資」。

歷史及公司架構

C2輪融資完成後，本公司的註冊資本增至人民幣9,444,913元，且本公司的股權架構如下：

股東名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	2,593,669	27.5%
— 藍馳平台	1,029,776	10.9%
— 紫馳平台	369,165	3.9%
— 蘇州紅馳	73,833	0.8%
李雙江先生	786,971	8.3%
羅紅先生	155,262	1.6%
自知一號	709,607	7.5%
北京車和家	465,449	4.9%
中小基金	772,024	8.2%
元禾控股		
— 元禾原點	140,312	1.5%
— 元禾禾裕	28,073	0.3%
建銀基金	280,734	3.0%
粵財中銀基金		
— 粵財投資	185,752	2.0%
— 依星伴月	1,404	0.0% ⁽¹⁾
中天佳創投資	78,491	0.8%
佳匯投資	78,491	0.8%
瑤宇投資	156,982	1.6%
混改基金	920,698	9.7%
平陽昆毅	120,091	1.3%
衍盈投資	40,030	0.4%
永鑫投資	100,076	1.1%
科訊創業		
— 天津訊飛	54,521	0.6%
— 合肥訊飛	54,521	0.6%
— 徐景明先生	5,452	0.1%
揚帆致遠	109,043	1.2%
招商啟航資本	7,269	0.1%
雅楓二期	109,043	1.1%
領軍創投	18,174	0.2%
總計	9,444,913	100.0%

附註：

(1) 小於0.1%。

歷史及公司架構

C3輪融資及2022年股權轉讓

2022年8月至2022年10月，我們通過增資及股權轉讓完成C3輪融資（「C3輪融資」），引入四名新投資者（「C3輪投資者」），即漢拿科銳動電子（蘇州）有限公司（「漢拿科銳動蘇州」）、陝西德創智能汽車創業投資基金合夥企業（有限合夥）（「德創汽車」）、蘇州乾融泰潤創業投資合夥企業（有限合夥）（「乾融泰潤」）及蘇州雅楓三期股權投資合夥企業（有限合夥）（「雅楓三期」，連同雅楓二期，統稱「英豪投資」）。

根據C3輪投資者、本公司及當時現有股東於2022年7月至2022年9月訂立的相關增資協議及股權轉讓協議，C3輪投資者同意以下列方式投資本公司：(i)以代價人民幣247,500,000元認購人民幣765,804元增加註冊資本；及(ii)以總代價人民幣87,459,812元自當時現有股東收購共計人民幣267,635元現有註冊資本，其詳情載列如下：

[編纂]前		已收購		
投資者名稱	轉讓人名稱	代價	註冊資本	結算日期
		(人民幣元)	(人民幣元)	
認購增加註冊資本				
漢拿科銳動蘇州	—	247,500,000	765,804	2022年 8月16日
總計		247,500,000	765,804	
收購現有註冊資本				
德創汽車	宋陽先生	15,839,865	49,011	2022年 10月13日
	李雙江先生	5,939,909	18,379	2022年 10月13日
	羅紅先生	2,969,793	9,189	2022年 10月13日
乾融泰潤	元禾原點	23,361,400	70,158	2022年 10月14日
	元禾禾裕	9,347,845	28,073	2022年 10月14日
雅楓三期	自知一號	30,000,000	92,825	2022年 10月21日
總計		87,459,812	267,635	

歷史及公司架構

增資及股權轉讓的代價乃由訂約各方主要考慮我們的自動駕駛解決方案的研發及商業化進度後經公平協商釐定，分別於2022年8月16日及2022年10月21日悉數結清。有關C3輪融資的進一步詳情，請參閱本節「-[編纂]前投資」。

於2022年7月，蘇州綠馳最初作為僱員激勵平台而成立，且宋陽先生、李雙江先生及蘇州綠馳於2022年7月31日訂立股權轉讓協議，據此，宋陽先生及李雙江先生同意以零代價就初始目的向蘇州綠馳轉讓其持有的本公司註冊資本共計人民幣160,563元。其後，考慮到紫馳平台及藍馳平台持有的本公司股權已足以實施僱員激勵計劃，故蘇州綠馳所持有的本公司股權並未用於僱員激勵計劃，而蘇州綠馳僅作為宋陽先生及李雙江先生的中間持股平台（宋陽先生為其普通合夥人）。截至最後實際可行日期，蘇州綠馳由宋陽先生（作為普通合夥人）及李雙江先生（作為有限合夥人）分別持有87.6%及12.4%。鑒於(i)導致宋陽先生及李雙江先生通過蘇州綠馳共同持有股份的歷史原因；及(ii)宋陽先生及李雙江先生均無意通過蘇州綠馳持有其權益而限制其共同對本公司行使直接控制權的能力，李雙江先生並不被視為[編纂]前控股股東集團（定義見上市規則）或[編纂]完成後控股股東的一部分。

於C3輪融資及有關股權轉讓完成後，本公司股權架構如下：

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
宋陽先生	2,440,764	23.9%
— 藍馳平台	1,029,776	10.1%
— 紫馳平台	369,165	3.6%
— 蘇州紅馳	73,833	0.7%
— 蘇州綠馳	160,563	1.6%
李雙江先生	711,923	7.0%
羅紅先生	146,073	1.4%
自知一號	616,782	6.0%
北京車和家	465,449	4.5%
中小基金	772,024	7.6%
元禾原點	70,154	0.7%
建銀基金	280,734	2.7%

歷史及公司架構

股東姓名／名稱	註冊資本 (人民幣元)	持股百分比
粵財中垠基金		
－ 粵財投資	185,752	1.8%
－ 依星伴月	1,404	0.0% ⁽¹⁾
中天佳創投資	78,491	0.8%
佳匯投資	78,491	0.8%
瑤宇投資	156,982	1.5%
混改基金	920,698	9.0%
平陽昆毅	120,091	1.2%
衍盈投資	40,030	0.4%
永鑫投資	100,076	1.0%
科訊創業		
－ 天津訊飛	54,521	0.5%
－ 合肥訊飛	54,521	0.5%
－ 徐景明先生	5,452	0.1%
揚帆致遠	109,043	1.1%
招商啟航資本	7,269	0.1%
英豪投資		
－ 雅楓二期	109,043	1.1%
－ 雅楓三期	92,825	0.9%
領軍創投	18,174	0.2%
漢拿科銳動蘇州	765,804	7.5%
乾融泰潤	98,231	1.0%
德創汽車	76,579	0.7%
總計	10,210,717	100.0%

附註：

(1) 小於0.1%。

改制為股份有限公司

於2022年11月17日，當時現有股東通過決議案批准（其中包括其他事項）將本公司從有限公司變更為股份有限公司。同日，本公司召開創立大會及首屆股東大會，並通過相關決議案批准股份有份公司變更、組織章程細則及有關程序。

歷史及公司架構

於變更完成後，本公司註冊資本為人民幣10,210,717元，分為10,210,717股每股面值人民幣1.0元的股份，由當時所有現有股東按其變更前各自於本公司的股權比例認購。該變更於2022年12月29日本公司取得新的營業執照時完成。

資本化發行

於2023年3月23日，股東通過一項決議案批准將股份溢價儲備的人民幣194,003,623元資本化以按比例向當時股東發行每股面值人民幣1.0元的194,003,623股股份（「資本化發行」）。於完成後，本公司已發行股份總數由10,210,717股增至204,214,340股，每股面值為人民幣1.0元。

僱員激勵平台

為表彰僱員的貢獻及鼓勵彼等進一步推動我們的發展，我們於中國設立藍馳平台及紫馳平台作為僱員激勵平台。

藍馳平台

藍馳平台於2017年12月1日在中國成立為有限合夥企業。宋陽先生作為藍馳平台的普通合夥人，藍馳平台持有約9.1%的合夥權益，負責其整體管理並且可全權及絕對酌情行使藍馳平台持有的表決權。截至最後實際可行日期，藍馳平台有42名有限合夥人，包括盧玉坤先生（執行董事）、羅紅先生（監事）、朱慶華先生（監事）、汪冰潔先生（監事）及本集團其他38名僱員。

截至最後實際可行日期，藍馳平台持有本公司10.1%的註冊資本。

紫馳平台

紫馳平台於2020年4月30日在中國成立為有限合夥企業。宋陽先生作為紫馳平台的普通合夥人，紫馳平台持有約25.1%的合夥權益，負責其整體管理並且可全權及絕對酌情行使紫馳平台持有的表決權。截至最後實際可行日期，紫馳平台有43名有限合夥人，全部為本集團僱員。

截至最後實際可行日期，紫馳平台持有本公司3.6%的註冊資本。

歷史及公司架構

宋先生將成為僱員激勵計劃的任何回購有限合夥的實益擁有人。詳情請參閱「附錄六－法定及一般資料－D.僱員激勵計劃」。

我們的附屬公司

截至最後實際可行日期，我們擁有四家全資附屬公司，彼等詳情載列如下：

常熟知行

常熟知行於2017年12月4日在中國成立，初始註冊資本為人民幣1,000,000元，其後於2018年2月增加至人民幣3,500,000元。於其成立時，常熟知行由宋陽先生及本公司分別擁有30%及70%。於2018年3月1日，考慮到當時常熟知行並無實繳出資，宋陽先生將其於常熟知行的全部股權無償轉讓予本公司。截至最後實際可行日期，常熟知行並未開始任何實質性業務營運。

知辛電子

知辛電子於2018年6月19日在中國註冊成立。為建立我們自己的製造基地，為我們的自動駕駛解決方案的商業化及量產做準備，考慮到汽車行業大部分OEM客戶一般要求自動駕駛解決方案提供商具備內部製造能力，知辛電子於2018年8月收購蘇州東山精密製造股份有限公司（「蘇州東山」）（股票代碼：002384，一家於深圳證券交易所上市的公司，為獨立第三方）的電子製造服務分部的兩條SMT生產線。經公平磋商後，該項收購的代價為人民幣12,149,000元，其中最後一期已於2020年7月悉數結清。知辛電子的初始註冊資本為人民幣20,000,000元，其後於2019年3月增加至人民幣30,000,000元，再於2021年11月增加至人民幣40,000,000元。知辛電子自2018年7月起開始其業務，主要從事提供PCBA，包括SMT加工及製造我們的iFC及自動駕駛域控制器。知辛電子自其成立起一直由本公司全資擁有。於往績記錄期，為將兩條SMT生產線的產能使用最大化並維持經營效率，知辛電子從事生產自動駕駛相關產品以外的其他PCBA產品。隨著我們的自動駕駛解決方案的需求不斷增加，作為我們的製造基地，知辛電子將專注提供自動駕駛相關的PCBA產品並逐步淘汰生產其他PCBA產品。

歷史及公司架構

上海艾摩星

上海艾摩星於2021年9月15日在中國成立，初始註冊資本為人民幣1,000,000元，其後於2021年12月增加至人民幣4,000,000元。截至最後實際可行日期，上海艾摩星並未開始任何實質性業務營運，且自其成立起由本公司全資擁有。

天津知行

天津知行於2022年4月20日在中國成立，初始註冊資本為人民幣15,000,000元。截至最後實際可行日期，天津知行並未開始任何實質性業務營運，且自其成立起由本公司全資擁有。

出售上海應雪

上海應雪汽車科技有限公司（「上海應雪」）於2018年1月4日在中國成立，初始註冊資本為人民幣1,000,000元。自其成立起，上海應雪由本公司全資擁有，且成立旨在開拓及研究熱能管理業務的機會。經考慮所涉及的時間及成本以及競爭格局，本公司管理層認為專注於開發自動駕駛域控制器符合本公司及股東最佳利益，而非從事熱能管理業務。因此，本公司於2019年12月按代價人民幣1,700,000元將上海應雪的全部股權出售予一名獨立第三方，且代價已於2020年1月結付。代價乃按本公司投放於上海應雪的初始經營開支釐定。於上海應雪為本公司的附屬公司期間，其並無進行任何重大業務或產生任何收益或溢利。

中國法律顧問確認

據我們的中國法律顧問告知，本公司及其附屬公司已就上述股權變更進行了所有必要的備案，並遵守了適用的中國法律法規。

歷史及公司架構

[編纂]前投資

[編纂]前投資的主要條款

本公司與[編纂]前投資者完成多輪投資。[編纂]前投資的代價由本公司與[編纂]前投資者於考慮投資時機以及我們業務的營運狀況及研發和商業化進程後經公平磋商釐定。下表概述[編纂]前投資者向本公司所作[編纂]前投資的主要條款：

	Pre-A輪融資	A輪融資	B1輪融資	B2輪融資	B3輪融資	B4輪融資	C1輪融資	C2輪融資	C3輪融資
協議日期 (股權認購)	2017年8月23日	2018年6月22日	2020年5月22日	2020年12月	2021年1月1日	2021年2月5日	2021年8月30日	2022年2月22日	2022年7月31日
結算日期 (股權認購)	2017年9月30日	2018年9月30日	2021年1月29日	2021年1月11日	2021年2月10日	2021年2月9日	2021年9月15日	2022年3月11日	2022年8月16日
協議日期 (股權轉讓)	2017年10月10日	-	-	-	-	-	2021年8月	-	2022年9月30日
結算日期 (股權轉讓)	2017年11月22日	-	-	-	-	-	2021年9月16日	-	2022年10月21日
每股概約成本 ⁽¹⁾	股權認購： 人民幣0.7元	股權認購： 人民幣3.5元	股權認購： 人民幣5.3元	股權認購： 人民幣5.3元	股權認購： 人民幣6.4元	股權認購： 人民幣6.4元	股權認購： 人民幣12.5元	股權認購： 人民幣13.8元	股權認購： 人民幣16.2元
	股權轉讓： 人民幣0.7元	-	-	-	-	-	股權轉讓： 人民幣10.0元	-	股權轉讓： 人民幣16.3元
已認購／收購註冊資本	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣	股權認購： 人民幣
金額	717,705元	1,037,483元	486,605元	187,156元	156,982元	156,982元	1,080,819元	358,023元	765,804元
	股權轉讓： 人民幣	-	-	-	-	-	股權轉讓： 人民幣	-	股權轉讓： 人民幣
	179,425元						100,076元		267,635元

歷史及公司架構

	Pre-A輪融資	A輪融資	B1輪融資	B2輪融資	B3輪融資	B4輪融資	C1輪融資	C2輪融資	C3輪融資
就股權認購／收購支付的代價金額	股權認購： 人民幣 10,200,000元 股權轉讓： 人民幣 2,550,000元	股權認購： 人民幣 73,137,000元	股權認購： 人民幣 52,000,000元	股權認購： 人民幣 20,000,000元	股權認購： 人民幣 20,000,000元	股權認購： 人民幣 20,000,000元	股權認購： 人民幣 270,000,000元 股權轉讓： 人民幣 20,000,000元	股權認購： 人民幣 98,500,000元	股權認購： 人民幣 247,500,000元 股權轉讓： 人民幣 87,459,812元
[編纂]折讓 ⁽²⁾	股權認購： [編纂]% 股權轉讓： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%	股權認購： [編纂]%
本公司交易後估值 ⁽³⁾	人民幣 85,000,000元	人民幣 510,200,000元	人民幣 802,000,000元	人民幣 809,000,000元	人民幣 1,000,000,000元	人民幣 1,020,000,000元	人民幣 2,270,000,000元	人民幣 2,598,500,000元	人民幣 3,300,000,000元
所得款項用途	我們將所得款項用於為研發及商業化活動提供資金，以及支持本集團營運資金需求。截至最後實際可行日期，約69.4%的[編纂]前投資所得款項淨額已用於上述目的。我們預計將剩餘[編纂]前投資所得款項用於該等目的。								
禁售期	根據適用中國法律，於[編纂]後12個月內，本公司所有現有股東（包括[編纂]前投資者）不得出售其持有的任何股份。								
戰略裨益	於[編纂]前投資之時，董事認為：(i)本公司可得益於[編纂]前投資者所提供的額外資金以及彼等的知識及經驗；及(ii)[編纂]前投資證明了[編纂]前投資者對本集團營運及發展的信心。								
附註：									
(1)	作出調整以反映其後本公司改制為股份有限公司及資本化發行。								
(2)	[編纂]折讓乃根據截至最後實際可行日期的外匯匯率及假設[編纂]為每股H股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍中位數）計算得出。								
(3)	根據本公司於每輪融資時的估值及計及自[編纂]前投資者收到的資金計算得出。								

歷史及公司架構

有關我們主要[編纂]前投資者的資料

下文載列我們主要[編纂]前投資者的資料，該等投資者為私募股權基金及公司戰略投資實體，截至本文件日期持有本公司已發行股本總額的1.0%以上。據本公司於作出所有合理查詢後所深知、全悉及確信，全部[編纂]前投資者均為獨立第三方。

[編纂]前投資者

背景資料

自知一號

自知一號是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人嘉興自知探索股權投資管理合夥企業(有限合夥)(「**自知探索**」)管理，後者則由獨立第三方黃明明先生最終控制。截至最後實際可行日期，自知一號的全部24名有限合夥人均為獨立第三方，其中中金啟元國家新興產業創業引導基金(有限合夥)為最大有限合夥人，持有自知一號13.7%的合夥權益。

北京車和家

北京車和家是一家在中國成立的有限責任公司，為受在聯交所(股份代號：2015)和納斯達克(股票代碼：LI)雙重上市的新能源汽車製造商理想汽車管理的綜合聯屬實體。截至最後實際可行日期，北京車和家由獨立第三方李想先生控制。

中小基金

中小基金是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人深圳國中創業投資管理有限公司(「**深圳國中創投**」)管理，後者則由獨立第三方施安平先生控制。截至最後實際可行日期，中小基金的全部八名有限合夥人均為獨立第三方，其中國家中小企業發展基金有限公司及深圳市引導基金投資有限公司為兩大有限合夥人，分別持有深圳國中創投25.0%及24.98%的合夥權益。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

建銀基金

建銀基金是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人天津建銀國際金禾股權投資管理有限公司（「**天津建銀**」）管理。天津建銀是由建銀國際（控股）有限公司間接全資擁有的投資控股公司。截至最後實際可行日期，建銀基金的全部九名有限合夥人均為獨立第三方，其中蘇州工業園區產業投資基金（有限合夥）為最大有限合夥人，持有建銀基金25.0%的合夥權益。建銀基金在投資高科技公司領域擁有豐富經驗。

粵財中垠基金

粵財投資是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人粵財私募股權投資（廣東）有限公司（「**粵財私募**」）及其基金管理人粵財中垠私募股權投資基金管理（廣東）有限公司（「**粵財中垠**」）管理。粵財私募及粵財中垠最終受廣東省人民政府控制。截至最後實際可行日期，粵財投資的全部五名有限合夥人均為獨立第三方，其中廣東粵財信託有限公司為最大有限合夥人，持有粵財投資29.0%的合夥權益。

依星伴月是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人粵財中垠管理。截至最後實際可行日期，依星伴月的全部44名有限合夥人均為獨立第三方，其中王政先生為最大有限合夥人，持有依星伴月17.1%的合夥權益。

粵財私募及粵財中垠均為中國的專業機構投資者，主要從事戰略新興產業的股權投資。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

瑤宇投資

瑤宇投資是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人上海刻瑞斯企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）管理，後者則由獨立第三方張景麗女士控制。截至最後實際可行日期，瑤宇投資的有限合夥人青島高信盛典私募股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「高信盛典」）持有其97.9%的合夥權益。高信盛典有兩名合夥人，分別為上海高信私募基金管理有限公司（為普通合夥人及由曹斌先生控制）及王士明先生（為有限合夥人及持有約99.9%的合夥權益）。王士明先生及曹斌先生均為獨立第三方。

瑤宇投資是一家主要專注於股權投資的機構投資者。

混改基金

混改基金為經中華人民共和國國務院批准，受國務院國有資產監督管理委員會（「國資委」）委託並由中國誠通控股集團有限公司（「中國誠通」）發起的國有基金。混改基金於2020年12月於上海成立，總規模目標為人民幣2,000億元，初步註冊資本為人民幣707億元。混改基金的股東包括多家中國中央企業、地方政府國有企業及私人企業，其中最大股東為中國誠通，股權約為34.23%。中國誠通全由國資委控制。混改基金主要從事股權投資、資產管理、投資諮詢及企業管理諮詢，重點投資於重點戰略領域、核心技術領域及其他。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

平陽昆毅

平陽昆毅是一家在中國成立的有限合夥企業，由華強創業投資有限責任公司（作為其執行事務合夥人）管理，後者則由獨立第三方梁光偉先生實益擁有。截至最後實際可行日期，平陽昆毅的所有其他三名普通合夥人和有限合夥人均為獨立第三方，當中其前兩大有限合夥人深圳前海華強金融控股有限公司和李忠良先生分別在平陽昆毅持有59.0%及39.0%的合夥權益。

平陽昆毅是一家主要專注於對具有高成長潛力的高科技企業進行股權投資的私募股權基金，投資案例涵蓋汽車電子元器件及半導體領域。

永鑫投資

永鑫投資是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人蘇州永鑫方舟股權投資管理合夥企業（普通合夥）管理，後者則由獨立第三方韋勇先生控制。截至最後實際可行日期，永鑫投資的全部27名有限合夥人均為獨立第三方，其中蘇州億歌網絡科技有限公司為最大有限合夥人，持有永鑫投資10.8%的合夥權益。

永鑫投資是一家主要投資於初創和成長期公司的私募基金。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

科訊創業

天津訊飛及合肥訊飛均為在中國成立的有限合夥企業。天津訊飛及合肥訊飛由其各自的普通合夥人天津科訊海河科技合夥企業（有限合夥）（「**天津科訊**」）及合肥科訊創業投資管理合夥企業（有限合夥）（「**合肥科訊**」）管理。天津科訊及合肥科訊則均由獨立第三方兼本公司的一名個人[編纂]前投資者徐景明先生控制。截至最後實際可行日期，天津訊飛及合肥訊飛的全部有限合夥人均為獨立第三方，且除了天津訊飛的最大有限合夥人天津市海河產業基金合夥企業（有限合夥）（持有天津訊飛49.0%的合夥權益）外，彼等概無對天津訊飛及合肥訊飛各自出資三分之一或以上的合夥權益。天津訊飛及合肥訊飛均為中國證券投資基金業協會備案的私募股權投資基金。

徐景明先生擁有豐富的股權投資經驗。天津訊飛和合肥訊飛在對智能技術及其應用創新領域的私人公司進行股權投資方面擁有豐富經驗。

英豪投資

雅楓二期是一家在中國成立的有限合夥企業，由英豪（海南）創業投資有限公司（「**海南英豪**」）作為其普通合夥人管理。海南英豪由獨立第三方于國慶先生最終控制。截至最後實際可行日期，雅楓二期的全部九名有限合夥人均為獨立第三方，概無出資三分之一或以上。同時，韓明明先生及邱俊傑先生為兩大有限合夥人，分別持有雅楓二期27.3%的合夥權益。

海南英豪為經驗豐富的機構投資者，主要專注於先進製造、新材料及能源行業的股權投資。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

雅楓三期是一家在中國成立的有限合夥企業，由英豪（蘇州）創業投資有限公司（「蘇州英豪」）作為其普通合夥人管理。蘇州英豪亦由于國慶先生最終控制。截至最後實際可行日期，雅楓三期的全部六名有限合夥人均為獨立第三方，概無出資三分之一或以上。同時，俞國平先生為最大有限合夥人，持有雅楓三期31.2%的合夥權益。

蘇州英豪是經驗豐富的機構投資者，主要專注於先進製造、新材料及能源行業的股權投資。

漢拿科銳動蘇州

漢拿科銳動蘇州是一家在中國成立的公司，由專門從事自動駕駛的韓國公司HL Klemove Corporation（「HKL」）全資擁有。HKL為HL Mando Corp.的聯屬公司，HL Mando Corp.為在韓國交易所上市的綜合業務集團（股票代碼：204320），採用先進技術從事汽車底盤產品的生產。

乾融泰潤

乾融泰潤是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人蘇州乾融太真企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）管理，後者則由蘇州乾融創禾創新資本管理有限公司（「乾融創禾」）控制並由獨立第三方葉曉明女士最終控制。截至最後實際可行日期，乾融泰潤的全部13名有限合夥人均為獨立第三方，其中江蘇泰州光控股權投資合夥企業（有限合夥）及蘇州同運仁和創新產業投資有限公司為兩大有限合夥人，各自分別持有乾融泰潤16.6%的合夥權益。

歷史及公司架構

[編纂]前投資者

背景資料

乾融泰潤是江蘇乾融投資控股集團有限公司（「乾融控股」）旗下的乾融創禾管理的私募股權基金。乾融控股集天使投資、風險投資、股權投資、併購重組、產業基金及二級市場於一體，貫穿整個投資週期，並專注於核心技術領域。乾融控股共管理18隻私募股權基金，其投資案例包括中際旭創股份有限公司（在深圳證券交易所上市，證券代碼：300308）、蘇州恆久光電科技股份有限公司（在深圳證券交易所上市，證券代碼：002808）等。

揚帆致遠及招商啟航資本

揚帆致遠是於中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人深圳招商啟航投資管理有限公司（「招商啟航」，為獨立第三方）管理。截至最後實際可行日期，揚帆致遠有兩名有限合夥人，均為獨立第三方，其中深圳市招商創業有限公司持有80.0%的合夥權益，而深圳招商啟航資本合夥企業（有限合夥）持有19.0%的合夥權益。

招商啟航資本是一家在中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人招商啟航管理，後者持有99%的合夥權益。招商啟航資本的唯一有限合夥人為獨立第三方。

招商啟航是招商局集團旗下的國家級孵化器及硬核科技創業投資平台，專注於早期股權投資。招商啟航由招商局蛇口工業區控股股份有限公司持有50%及深圳市招商局科技投資有限公司持有50%，最終由國資委控股。

[編纂]前投資者的特別權利

根據現有股東協議，[編纂]前投資者已獲授若干特別權利，包括（其中包括）(i)董事及監事委任權、(ii)優先認購權、(iii)反攤薄調整權、(iv)贖回權、(v)清算優先權、(vi)若干公司行動的否決權、(vii)知情權及檢查權及(viii)最優惠待遇（就參與多輪[編

歷史及公司架構

[編纂]前投資的[編纂]前投資者而言，其有權享有「最優惠待遇」，即倘其於先前一(多)輪[編纂]前投資中獲授予若干更有利權利，該等更有利權利應適用且優先適用)。所有該等特別權利已於首次向聯交所提交[編纂]申請之日前終止。

此外，所有[編纂]前投資者擁有可按[編纂]購買及認購額外股份的反攤薄權，直至其於緊隨[編纂]後擁有的本公司當時已發行及發行在外的股本與其於緊接[編纂]前在本公司擁有的合計股本(按已轉換及悉數攤薄基準)相同為止。該等反攤薄權將於[編纂]完成後終止。

公眾持股量

將由宋陽先生、李雙江先生、羅紅先生、藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳持有的內資股轉換而來的22,502,813股H股將不會視為公眾持股量的一部分，因為上述股東為本集團核心關連人士。

據董事於作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，概無[編纂]前投資者(i)為本集團核心關連人士；(ii)獲本集團核心關連人士直接或間接資助[編纂]股份；或(iii)慣常就以彼等名義登記或彼等以其他方式持有的股份的收購、處置、表決或其他處置事宜，接受本集團核心關連人士的指示。因此，根據上市規則第8.08條，[編纂]後，將由其他股東持有的內資股轉換而來的[56,984,872]股H股將計入本公司公眾持股量。

假設向公眾股東配發及發行[編纂]，於[編纂]完成後，本公司已發行股份總數的25%以上將由公眾人士持有。

遵守臨時指引及指引信

聯席保薦人確認，[編纂]前投資符合(i)聯交所於2012年1月發佈並於2017年3月更新的有關[編纂]前投資的臨時指引HKEx-GL29-12；及(ii)聯交所於2012年10月發佈並於2013年7月及2017年3月更新的指引信HKEX-GL43-12。

主要收購及出售

於往績記錄期，我們並無進行我們認為對我們屬重大的任何收購、出售或合併。

歷史及公司架構

資本化

除另有說明外，下表概述每輪[編纂]前投資完成後及截至本文件日期本公司的資本化狀況⁽¹⁾：

	於[編纂完成後(假設[編纂]未獲行使)佔本公司已發行股本總額的百分比]										截至本文件日期佔本公司已發行股本總額的百分比		於[編纂完成後(假設[編纂]未獲行使)佔本公司已發行股本總額的百分比]	
	Pre-A輪融資 (人民幣元)	A輪融資 (人民幣元)	B1輪融資 (人民幣元)	B2輪融資 (人民幣元)	B3輪融資 (人民幣元)	B4輪融資 (人民幣元)	C1輪融資 (人民幣元)	C2輪融資 (人民幣元)	C3輪融資 ⁽²⁾ (人民幣元)	截至本文件日期 所持股份 ⁽³⁾ (股)	總額的百分比	總額的百分比	總額的百分比	
初始股東及其控制實體														
宋陽先生 ⁽⁴⁾	3,229,236	3,229,236	3,096,589	3,096,589	2,653,591	2,653,591	2,593,669	2,593,669	2,440,764	48,815,280	23.9%			[編纂] ^[%]
— 藍馳平台 ⁽⁴⁾	897,129	897,129	1,029,776	1,029,776	1,029,776	1,029,776	1,029,776	1,029,776	1,029,776	20,595,520	10.1%			[編纂] ^[%]
— 紫馳平台 ⁽⁴⁾	-	-	-	-	369,165	369,165	369,165	369,165	369,165	7,383,300	3.6%			[編纂] ^[%]
— 蘇州紅馳 ⁽⁴⁾	-	-	-	-	73,833	73,833	73,833	73,833	73,833	1,476,660	0.7%			[編纂] ^[%]
— 蘇州綠馳 ⁽⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	160,563	3,211,260	1.6%			[編纂] ^[%]
李雙江先生	799,473	799,473	799,473	799,473	799,473	799,473	786,971	786,971	711,923	14,238,460	7.0%			[編纂] ^[%]
羅紅先生	157,895	157,895	157,895	157,895	157,895	157,895	155,262	155,262	146,073	2,921,460	1.4%			[編纂] ^[%]
[編纂]前投資者														
自知一號	478,470	687,837	734,626	734,626	734,626	734,626	709,607	709,607	616,782	12,335,640	6.0%			[編纂] ^[%]
北京車和家	418,660	418,660	465,449	465,449	465,449	465,449	465,449	465,449	465,449	9,308,980	4.5%			[編纂] ^[%]
中小基金	-	687,804	772,024	772,024	772,024	772,024	772,024	772,024	772,024	15,440,480	7.6%			[編纂] ^[%]

歷史及公司架構

	Pre-A輪融資 (人民幣元)	A輪融資 (人民幣元)	B1輪融資 (人民幣元)	B2輪融資 (人民幣元)	B3輪融資 (人民幣元)	B4輪融資 (人民幣元)	C1輪融資 (人民幣元)	C2輪融資 (人民幣元)	C3輪融資 ⁽²⁾ (人民幣元)	截至本 文件日期 佔本公司 已發行股本 總額的百分比		於[編纂] 完成後(假設 [編纂] 未獲行使) 佔本公司 已發行股本 總額的百分比
										文件日期 所持股份 ⁽³⁾ (股)	總額的百分比	
元禾控股 ⁽⁵⁾												
— 元禾原點 ⁽⁵⁾	-	140,312	140,321	140,321	140,321	140,321	140,321	140,321	70,154	1,403,080	0.7%	[編纂]%
— 元禾禾裕 ⁽⁵⁾	-	-	28,073	28,073	28,073	28,073	28,073	28,073	-	-	-	-
建銀基金	-	-	280,734	280,734	280,734	280,734	280,734	280,734	280,734	5,614,680	2.7%	[編纂]%
粵財中環基金 ⁽⁶⁾												
— 粵財投資 ⁽⁶⁾	-	-	-	185,752	185,752	185,752	185,752	185,752	185,752	3,715,040	1.8%	[編纂]%
— 依星伴月 ⁽⁶⁾	-	-	-	1,404	1,404	1,404	1,404	1,404	1,404	28,080	0.0% ⁽⁹⁾	[編纂] % ⁽⁹⁾
中天佳創投資	-	-	-	-	78,491	78,491	78,491	78,491	78,491	1,569,820	0.8%	[編纂]%
佳匯投資	-	-	-	-	78,491	78,491	78,491	78,491	78,491	1,569,820	0.8%	[編纂]%
瑤宇投資	-	-	-	-	-	156,982	156,982	156,982	156,982	3,139,640	1.5%	[編纂]%
混改基金	-	-	-	-	-	-	920,698	920,698	920,698	18,413,960	9.0%	[編纂]%
平陽昆毅	-	-	-	-	-	-	120,091	120,091	120,091	2,401,820	1.2%	[編纂]%
衍盈投資	-	-	-	-	-	-	40,030	40,030	40,030	800,600	0.4%	[編纂]%
永鑫投資	-	-	-	-	-	-	100,076	100,076	100,076	2,001,520	1.0%	[編纂]%
科訊創業 ⁽⁷⁾												
— 天津訊飛 ⁽⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	54,521	54,521	1,090,420	0.5%	[編纂]%
— 合肥訊飛 ⁽⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	54,521	54,521	1,090,420	0.5%	[編纂]%
— 徐景明先生 ⁽⁷⁾	-	-	-	-	-	-	-	5,452	5,452	109,040	0.1%	[編纂]%

歷史及公司架構

	Pre-A輪融資 (人民幣元)	A輪融資 (人民幣元)	B1輪融資 (人民幣元)	B2輪融資 (人民幣元)	B3輪融資 (人民幣元)	B4輪融資 (人民幣元)	C1輪融資 (人民幣元)	C2輪融資 (人民幣元)	C3輪融資 ⁽²⁾ (人民幣元)	截至本 文件日期 佔本公司 已發行股本 總額的百分比		於[編纂] 完成後(假設 [編纂] 未獲行使) 佔本公司 已發行股本 總額的百分比
										文件日期 所持股份 ⁽³⁾ (股)	總額的百分比	
揚帆致遠	-	-	-	-	-	-	-	109,043	109,043	2,180,860	1.1%	[編纂] 1.1%
招商啟航資本 英豪投資 ⁽⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	7,269	7,269	145,380	0.1%	[編纂] 0.1%
— 雅楓二期 ⁽⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	109,043	109,043	2,180,860	1.1%	[編纂] 1.1%
— 雅楓三期 ⁽⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	92,825	1,856,500	0.9%	[編纂] 0.9%
領軍創投	-	-	-	-	-	-	-	18,174	18,174	363,480	0.2%	[編纂] 0.2%
漢拿科銳動蘇州	-	-	-	-	-	-	-	-	765,804	15,316,080	7.5%	[編纂] 7.5%
乾融泰潤	-	-	-	-	-	-	-	-	98,231	1,964,620	1.0%	[編纂] 1.0%
德創汽車	-	-	-	-	-	-	-	-	76,579	1,531,580	0.7%	[編纂] 0.7%
[編纂]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	[編纂] -
總計	5,980,863	7,018,346	7,504,951	7,692,107	7,849,089	8,006,071	9,086,890	9,444,913	10,210,717	204,214,340	100.0%	100.0%

歷史及公司架構

附註：

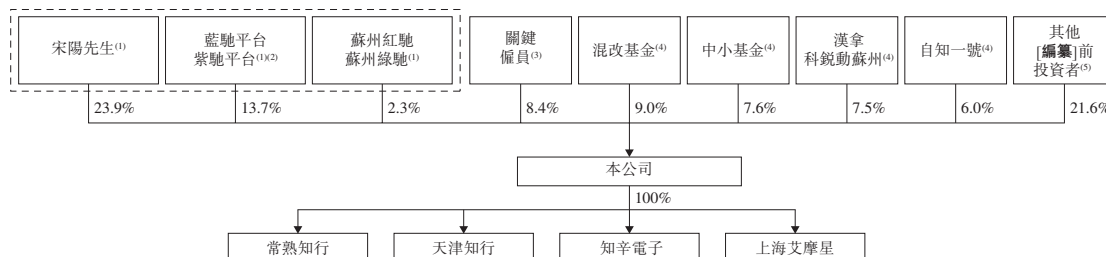
- (1) 此表格中所載百分比數字已約整。因此，所示總數未必是上述各項數字的算術總和。
- (2) 本公司已於2022年12月改制為股份有限公司，股本為人民幣10,210,717元，分為10,210,717股股份。詳情請參閱本節「—本公司成立及主要股權變動—改為股份有限公司」。
- (3) 資本化發行完成後，本公司已發行股份總數增加至204,214,340股。詳情請參閱本節「—本公司成立及主要股權變動—資本化發行」。
- (4) 宋陽先生能夠行使藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳所持股份附帶的表決權，因為其為各平台的普通合夥人。
- (5) 元禾原點及元禾禾裕由獨立第三方費建江先生最終控制。於C3輪融資期間元禾禾裕將其持有的本公司註冊資本轉讓予乾融泰潤，因而不為我們的股本權益持有人。
- (6) 粵財投資及依星伴月由廣東省人民政府最終控制。
- (7) 天津訊飛及合肥訊飛由徐景明先生(亦為[編纂]前投資者)最終控制。
- (8) 雅楓二期及雅楓三期由獨立第三方于國慶先生最終控制。
- (9) 低於0.1%。

歷史及公司架構

我們的股權及公司架構

緊接[編纂]前

於緊接[編纂]完成前我們的公司及股權架構如下：



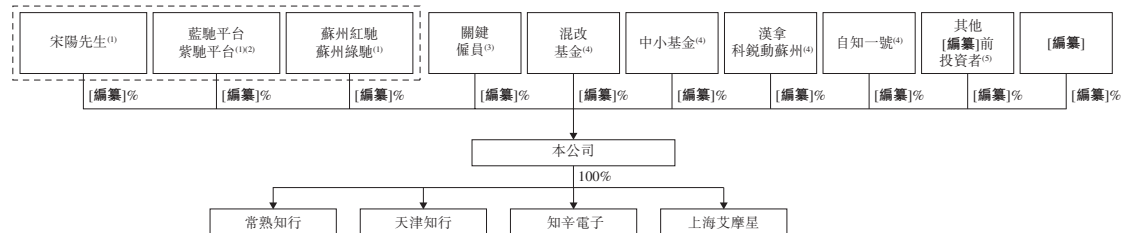
附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，宋陽先生能夠通過(i)其直接持有的23.9%股份；(ii)藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳持有的合共16.0%股份(因其為各平台的普通合夥人)行使本公司39.9%的表決權。
- (2) 藍馳平台及紫馳平台為本集團的僱員激勵平台。詳情請參閱本節「一 僱員激勵平台」。蘇州紅馳為宋陽先生及兩名外部投資者的中間持股平台。蘇州綠馳為宋陽先生及李雙江先生的中間持股平台。
- (3) 關鍵僱員指李雙江先生(執行董事)及羅紅先生(監事)。
- (4) 混改基金、中小基金、漢拿科銳動蘇州及自知一號均為[編纂]前投資者。詳情請參閱本節「一 [編纂]前投資」。
- (5) 截至最後實際可行日期，其他[編纂]前投資者包括北京車和家(4.5%)、元禾原點(0.7%)、建銀基金(2.7%)、粵財投資(1.8%)、依星伴月(低於0.1%)、中天佳創投資(0.8%)、佳匯投資(0.8%)、瑤宇投資(1.5%)、平陽昆毅(1.2%)、衍盈投資(0.4%)、永鑫投資(1.0%)、天津訊飛(0.5%)、合肥訊飛(0.5%)、徐景明先生(0.1%)、揚帆致遠(1.1%)、招商啟航資本(0.1%)、雅楓二期(1.1%)、雅楓三期(0.9%)、領軍創投(0.2%)、乾融泰潤(1.0%)及德創汽車(0.7%)。

歷史及公司架構

緊隨[編纂]後

下圖載列於[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）我們的公司及股權架構：



附註：

- (1) 緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），宋陽先生能夠通過(i)其直接持有的[編纂]%股份；(ii)藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳持有的合共[編纂]%股份（因其為各平台的普通合夥人）行使本公司[編纂]%的表決權。詳情請參閱「與控股股東的關係」。
- (2)至(4) 詳情請參閱上文「— 緊接[編纂]前」的附註。
- (5) 緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），其他[編纂]前投資者包括北京車和家([編纂]%)、元禾原點([編纂]%)、建銀基金([編纂]%)、粵財投資([編纂]%)、依星伴月（低於[編纂]%)、中天佳創投資([編纂]%)、佳匯投資([編纂]%)、瑤宇投資([編纂]%)、平陽昆毅([編纂]%)、衍盈投資([編纂]%)、永鑫投資([編纂]%)、天津訊飛([編纂]%)、合肥訊飛([編纂]%)、徐景明先生([編纂]%)、揚帆致遠([編纂]%)、招商啟航資本([編纂]%)、雅楓二期([編纂]%)、雅楓三期([編纂]%)、領軍創投([編纂]%)、乾融泰潤([編纂]%)及德創汽車([編纂]%)。

業 務

概覽

我們是中國的一家自動駕駛解決方案提供商，專注於自動駕駛域控制器。我們擁有已商業化的L2級至L2+級自動駕駛解決方案，並正為整車廠(OEM)開發L2級至L4級自動駕駛解決方案。我們於2020年量產首個自動駕駛解決方案(即我們的iFC系列)。我們的收入從2020年的人民幣47.7百萬元大幅增加至2021年的人民幣178.3百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣1,325.9百萬元，複合年化增長率為427.2%，及從截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.2百萬元增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。在大規模商業化的相對早期階段，我們自2020年以來一直虧損，且我們預期於2023年產生虧損淨額及經營現金流出淨額。有關詳情，請參閱「一 業務可持續性」。作為一級供應商，我們為新能源汽車(NEV)及燃油車(ICE)向OEM提供多種自動駕駛車載解決方案及產品。我們的自動駕駛域控制器解決方案通常包括(i)自動駕駛域控制器；(ii)我們從第三方供應商採購並整合至我們解決方案的相關傳感器；(iii)集成軟件、算法及功能；及(iv)傳感器應用、車載系統整合以及功能測試及驗證等相關服務。

在硬件方面，我們已商業化兩條支持L2級至L2+級自動駕駛功能的自動駕駛域控制器產品線，覆蓋廣泛的乘用車價格段及全駕駛場景，包括高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路及停車場。根據弗若斯特沙利文的資料，按2022年自動駕駛域控制器解決方案銷售收入計，經計及OEM自研的域控制器，我們是中國第四大自動駕駛域控制器提供商，市場份額為8.6%。

目前，L3級或以上的高級自動駕駛僅可通過自動駕駛域控制器來實現。自動駕駛域控制器也是L3級以下自動駕駛的任務關鍵組件，作為自動駕駛解決方案的大腦，融合並處理來自汽車傳感器的數據，以作出自動駕駛決策並觸發車輛中的執行器。下圖說明自動駕駛解決方案的主要部件。



業 務

我們亦向OEM單獨提供基於我們核心算法的iFC產品，而不提供相關實施及安裝服務。我們的iFC產品（其包括一個由SoC支持的控制器及一個攝像頭）能夠獨立實現L2級自動駕駛功能。

我們具有全面自研能力，包括自研算法及軟硬件協同設計能力，並可在自動駕駛市場中把握巨大的市場機遇。憑藉(i)我們在硬件、軟件、算法、功能及雲方面的綜合能力，(ii)我們基於多年的L2+級解決方案商業化經驗持續優化的算法，以及(iii)我們與OEM客戶及戰略合作夥伴的穩定關係，我們亦有能力實現最終的L4級自動駕駛解決方案商業化。

根據弗若斯特沙利文的資料，在汽車電動化、智能化及網聯化趨勢下，預計未來中國自動駕駛市場將保持顯著的增長勢頭。預計到2035年，中國及全球的自動駕駛市場（包括乘用及商用車的軟硬件以及無人駕駛出租車服務）規模將分別達到超過人民幣11,000億元及人民幣31,000億元。因此，自動駕駛域控制器的市場預計將在近期快速增長。2022年中國自動駕駛域控制器的市場規模為人民幣98億元，第三方自動駕駛域控制器提供商佔人民幣33億元。預計至2026年中國自動駕駛域控制器市場規模將增長至人民幣645億元，2022年至2026年的複合年化增長率為60.1%。預計第三方自動駕駛域控制器提供商將在未來通過向OEM提供更多樣化及更具成本效益的解決方案而佔據更大市場份額。

於往績記錄期，我們的收入絕大部分來自向整車廠(OEM)銷售我們的自動駕駛解決方案及產品，合共交付自動駕駛域控制器約130,000台。該等產品大部分為向吉利集團提供的SuperVision™，SuperVision™乃基於Mobileye的技術（包括自動駕駛域控制器的基礎版本）開發。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，他們已或預計將向我們採購自動駕駛域控制器及iFC產品。獲得定點函即表示我們被選為OEM客戶某款特定車型自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並合資格加入OEM該款特定車型的供應鏈。然而，即使已訂立定點函，概不保證我們的OEM客戶會以對我們有利的價格大量購買或根本不會購買我們的解決方案及產品，且合約不確定會落實及該定點函可能被終止。截至最後實際可行日期，據我們所知，我們是所有已取得自動駕駛域控制器定點函項目的唯一供應商，惟在一個案例中另一自動駕駛解決方案提供商獲聘提供該車型的低端版本的情況除外。

業 務

自2018年起，我們與Mobileye建立了戰略合作夥伴關係，而Mobileye已成為我們的主要供應商（主要向我們提供SuperVision™自動駕駛域控制器的基礎版本）。我們為極氪001提供的自動駕駛域控制器解決方案是業內首批搭載Mobileye的EyeQ®5H SoC的應用之一。截至2022年12月31日止三個年度及截至2023年6月30日止六個月，我們就極氪提供的自動駕駛域控制器解決方案分別為我們的總收入貢獻零、48.2%、93.6%及93.5%。有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶－我們與吉利集團的關係」及「業務－我們的供應商－我們與Mobileye的關係」。我們亦與瑞薩電子、德州儀器及舜宇光學等知名上游業務夥伴合作，向我們的OEM客戶交付定製的解決方案。

通過與知名業務夥伴建立穩定合作關係以及在自動駕駛解決方案及產品量產方面的豐富經驗，我們能夠準確、快速地評估OEM客戶的多元需求，並繼續擴大我們與OEM的業務關係。同時，隨著我們不斷迭代技術、完善解決方案及產品，我們能及時響應市場趨勢。因此，憑藉我們在自動駕駛解決方案及產品商業化方面的經驗及卓越的量產能力，我們相信我們可以把握業內的增長機會。

我們的競爭優勢

我們相信，以下競爭優勢是我們過去成功的基礎，也將助力我們未來持續增長。

具有競爭優勢的中國一級自動駕駛解決方案提供商

我們是中國的一家自動駕駛解決方案提供商，專注於自動駕駛域控制器。我們擁有已商業化的L2級至L2+級自動駕駛解決方案，並正為OEM開發L2級至L4級自動駕駛解決方案。我們於2020年量產首個自動駕駛解決方案（我們的iFC系列）。按2022年自動駕駛域控制器解決方案銷售收入計，經計及OEM自研的域控制器，我們是中國第四大自動駕駛域控制器提供商，市場份額為8.6%。自動駕駛域控制器是L3級以下自動駕駛的任務關鍵組件，作為自動駕駛解決方案的大腦，融合並處理來自汽車傳感器的數據，以作出自動駕駛決策並觸發車輛中的執行器。此外，我們是中國自動駕駛市場諸多發展里程碑的參與者。例如，我們受邀參與制定道路車輛功能安全國家標準及道路車輛預期功能安全國家標準，為中國自動駕駛安全標準的制定做出了重大貢獻。特別是我們參與制定於2023年7月1日生效的道路車輛功能安全國家標準GB/T34590:2022，涵蓋整車系統、硬件、軟件、半導體等方面。

業 務

在汽車電動化、智能化及網聯化的趨勢下，預計未來中國的自動駕駛市場將保持快速增長勢頭。預計到2035年，中國及全球的自動駕駛市場規模（包括乘用及商用車的軟硬件以及無人駕駛出租車服務）將分別達到超過人民幣11,000億元及人民幣31,000億元。此外，域集中式電子電氣架構正取代分佈式電子電氣架構成為汽車行業的主流。因此，自動駕駛域控制器的市場預計將在近期快速增長。根據弗若斯特沙利文的資料，2022年中國自動駕駛域控制器的市場規模為人民幣98億元，其中第三方自動駕駛域控制器提供商佔人民幣33億元。預計至2026年中國自動駕駛域控制器市場規模將增長至人民幣645億元，2022年至2026年的複合年化增長率為60.1%。預計第三方自動駕駛域控制器提供商將在未來通過向OEM提供更多樣化及更具成本效益的解決方案而佔據更大市場份額。

我們亦受益於政府對自動駕駛市場的有利政策。於2016年至2022年，中國政府已頒佈多項支持自動駕駛發展的政策，包括《「十四五」國家戰略性新興產業發展規劃》、《國家綜合立體交通網規劃綱要》及《智能汽車創新發展戰略》。

得益於有利的政府政策及強勁的市場需求，預計中國自動駕駛行業將快速增長。我們相信，我們未來能夠充分把握市場潛力，實現可持續大幅增長。

先進的自動駕駛技術

我們的全面自研能力，尤其是在系統設計、軟件及算法開發方面，使我們能夠自行設計及開發全面自動駕駛解決方案及產品。通過我們的專有算法，我們的解決方案及產品可實現全套自動駕駛功能，如針對高速駕駛場景的導航輔助駕駛（NoA）系統及針對低速場景的記憶泊車輔助（HPA）及自動泊車輔助（APA）以及限定區域內低速L4級自動駕駛功能。此外，我們自主研發的圖形渲染架構在低速駕駛場景下為駕駛員提供360度全景視圖，帶來良好的用戶體驗。自2017年以來，我們共完成5個與L3級及L4級自動駕駛相關的研發項目，包括兩個L4級自動駕駛研發項目。首先，我們創建了一個項原型，可以在預定的城市區域實現L4級自動駕駛。此外，我們幫助一家OEM客戶創

業 務

建了一種物流車型，可以在OEM的製造設施及倉庫之間自動行駛。我們在L3級及L4級自動駕駛方面的研發能力亦體現在我們已頒發專利及專利申請的數量上。截至最後實際可行日期，我們擁有與L3及L4級自動駕駛相關的18項已頒發專利及八項專利申請。

我們相信，憑藉下列競爭優勢，我們卓越的自動駕駛技術使我們能夠從中國的其他自動駕駛解決方案提供商中脫穎而出：

- **系統設計。**我們的系統設計及開發能力涵蓋硬件、軟件及算法。我們在傳感器設計、傳感器及SoC驅動研發、軟件中間件設計及OTA更新方面具備實力。憑藉高效、精簡的系統化開發模型，我們可確保按時向OEM交付優質產品。例如，我們的高性價比自動駕駛域控制器iDC Mid集成了駕駛、泊車、環視3D顯示屏(SV3D)、HMI渲染及OTA功能，在收到OEM的定點函後約一年時間就完成了開發，而平均行業時間則為12至24個月。此外，我們在開發iDC Mid期間獲得的專業知識亦使我們能在較短時間內為OEM提供類似產品。
- **軟件中間件。**我們的自研軟件中間件不依賴任何開源框架，消除了嵌入式MCU與SoC之間的通信障礙，可在異構系統實現零拷貝數據共享，消除傳輸數據時的中間緩衝，提高系統性能。通過我們自研的軟件中間件，我們可以將軟件部署到不同的計算平台及操作系統，使我們能夠快速適配不同OEM的硬件，減少系統開發時間及成本並提升我們解決方案及產品的適應性及可迭代性。

憑藉我們的視覺軟件中間件，我們能開發與不同計算平台兼容的視覺感知算法。其針對圖像曝光、圖像轉換、深度學習及視頻渲染等耗時操作進行了優化，因此可確保實時圖像處理的高性能並減少系統的資源開銷。

- **算法。**我們已為自動駕駛開發出一套算法，如我們的感知算法及車輛定位算法。我們在視覺感知算法的開發中使用多模數據融合方法。我們採用CNN技術完成場景理解任務，使用高魯棒性預處理及後處理算法進行場景跟蹤，確保整體系統穩定性。同時，我們已在自動駕駛產品中推行基於變換器的鳥瞰視角感知算法，該算法可在車規級芯片上進行實時鳥瞰感知。

業 務

基於變換器的感知算法具有巨大的性能提升潛力。通過採用連續的數據反饋循環，該等算法可有效處理更複雜的自動駕駛場景，包括市區。此外，我們與業務夥伴合作，為我們的軟件系統定制硬件加速架構，進一步提高算法工作效率。

超聲波傳感器系統(USS)可在低能見度情況下(例如惡劣天氣情況)提供高精度感知，因而可用於增強自動泊車功能。我們的USS感知算法可幫助在低速環境下檢測近距離障礙物。我們的USS感知算法設計成可以同時兼容高性價比的AK1超聲波傳感器及高性能AK2超聲波傳感器，以滿足OEM的不同成本及性能要求。我們的USS感知算法設計成可與主流傳感器類型兼容，並已可兼容最新一代的超聲波傳感器型號。此外，我們有能力不斷迭代USS感知算法，以滿足特定的功能需求並提升整體駕駛體驗。

此外，為實現不同環境條件下的性能穩健性，我們基於視覺感知、USS感知及雷達感知，開發了傳感器融合算法。

我們將車輛定位算法設計成可以同時適用開放和封閉道路。在開放道路，我們的車輛定位算法利用特徵點匹配系統及慣性導航系統，提供可靠的定位輸出。該定位算法並不依賴高精度的集成導航系統，因此可降低車輛的整體成本。針對封閉區域的低速行駛，我們開發了一套基於語義信息與圖像特徵融合的實時定位及映射算法，其不依賴於導航系統或慣性測量單元，仍可得出準確的車輛定位輸出。使用我們精確的視覺尺度恢復算法及車輛定位算法，我們的HPA可以支持地下車庫長達兩公里的遠程記憶停車。我們亦在研發面向開放道路的實時定位及映射算法，旨在解決高清地圖的地圖覆蓋率有限且過時的問題。

我們擁有經驗豐富的研發團隊。截至2023年6月30日，我們擁有250名研發人員，佔僱員總數的74.2%。我們的研發團隊成員憑藉過往在自動駕駛行業知名公司的從業經歷，對業界有深刻理解。此外，我們獲認定為2022年江蘇省工程技術研究中心及高新技術企業。

業 務

我們於2022年8月獲得ISO 21434:2021 CSMS認證，於2021年8月獲得ISO26262:2018功能安全管理體系ASIL-D。此外，我們於2021年6月獲得Automotive SPICE二級標準認證，足見我們開發汽車領域嵌入式軟件系統的能力。此外，我們亦與中國及全球知名大學以及行業領先企業建立合作關係。

經市場驗證的自動駕駛解決方案及產品大規模商業化的能力

我們將自動駕駛解決方案及產品商業化並保持行業領先地位的能力，歸功於我們對市場需求的深入理解、卓越的工程能力及強大的自主生產能力。

我們堅持以市場為導向、積極順應OEM客戶不斷變化需求的漸進式增長策略，與國內外知名OEM密切合作，根據弗若斯特沙利文的資料，我們是中國少數實現自動駕駛解決方案大規模商業化的公司之一。中國乘用車自動駕駛滲透率預計將從2022年的31.5%增長至2026年的73.5%。於短期未來，預計L2級自動駕駛將成為幾乎所有乘用車型的標配。我們採納以市場為導向的方法，持續與OEM客戶溝通以迅速回應最終用戶的反饋意見，提升用戶體驗。憑藉先進的無線傳輸(OTA)技術，我們能不斷為OEM客戶及最終用戶提供更好的自動駕駛功能體驗。此外，我們已經為更先進的L3級／L4級自動駕駛解決方案積累專業知識。

我們擁有先進的工程能力。憑藉我們自主研發的軟件中間件、算法、全面的產品矩陣及開發自動駕駛解決方案及產品的豐富經驗，我們採用模塊化方法進行產品開發。因此，我們能快速響應OEM客戶基於不同車型的多樣化需求。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，表明我們已獲選為自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並有資格加入OEM供應鏈。於往績記錄期，我們合共交付約130,000台自動駕駛域控制器。

憑藉高效的內部生產能力及全面的生產經驗，我們能滿足OEM的量產要求，同時保持高水平的產品質量及成本效益。憑藉自有生產線，我們能及時生產原型樣件，提升研發活動效率。我們實施面向製造的設計流程，改進、簡化及優化產品設計，以便於製造，最終以更具競爭力的成本提供更好的產品。我們能通過標準自動化製造流程，及時並始終如一地交付滿足OEM需求的產品。

業 務

覆蓋廣泛價格段車輛的全面自動駕駛解決方案及產品組合

我們提供兩條自動駕駛域控制器產品線。我們作為SuperVision™項目的系統集成商，該項目基於Mobileye的技術，包括向Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本。我們亦提供自主設計及自主開發的iDC系列，包括iDC Mid及iDC High。此外，我們提供自主設計及自主開發的iFC產品。我們的解決方案及產品支持L2級至L2+級自動駕駛，覆蓋廣泛的乘用車價格段及全駕駛場景，包括高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路及停車場。此外，我們在解決方案及產品的全生命週期通過OTA升級進行軟件迭代，持續為OEM及駕駛員提供最新的自動駕駛功能，提升用戶體驗。

我們認為我們的解決方案及產品具有以下優勢：

- *SuperVision™*。我們向Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本並其後將Mobileye開發的授權軟件（並非基於我們的專有算法）與硬件整合，將自動駕駛域控制器的基礎版本轉變為根據車型獨特要求量身定制的全功能自動駕駛域控制器。SuperVision™是一款可在各種道路上全面運行的點對點輔助駕駛導航解決方案，包括雲功能提升並支持受系統的運行域設計(ODD)約束的OTA升級。SuperVision™配備11個攝像頭，裝備兩個Mobileye的EyeQ®5H SoC，擁有超強視覺感知能力及提供最全面的自動駕駛功能，覆蓋其界定的ODD中的駕駛場景，滿足OEM客戶對高端智能車型的特定需求，為OEM客戶提供獨特優勢在全球市場進行競爭。SuperVision™可實現L2+級自動駕駛。我們與Mobileye合作的極氪001項目項下的SuperVision™於2021年10月開始量產。於SuperVision™項目進入量產階段後，我們的工作主要集中於(i)自動駕駛域控制器的基礎版本軟件刷新、(ii)功能測試、(iii)包裝及(iv)交付。
- *iDC系列*。iDC系列是我們自主研發的自動駕駛域控制器產品系列。與同時使用SoC和微處理器(MCU)的典型硬件架構產品相比，我們為iDC產品開創性地開發了先進的軟件架構，將高速自動駕駛功能和低速自動泊車功能集成在一顆SoC中，提高系統工作效率的同時降低了產品成本。iDC Mid於2023年1月開始量產，是一款針對中高端汽車市場的高性價比解決方案，

業 務

可實現L2+級自動駕駛。由於我們靈活的軟件架構，iDC Mid具有出色的適應性，可以應用於我們OEM客戶的各種車型中。我們的專有算法使得iDC Mid集成高速公路NoA、HPA、APA、SV3D、安全輔助等輔助駕駛功能。

我們預計將於2024年開始量產iDC Mid的升級版iDC High，可實現L2+級自動駕駛。即將推出的iDC High較iDC Mid將具有更高算力及更強傳感器配置。其將支持全場景智能駕駛體驗。iDC High專為中高端車輛設計，在實現iDC Mid的全部自動駕駛功能的基礎上，增加了城市NoA等更先進的汽車自動駕駛功能及更先進的停車功能，以覆蓋更多場景。

- *iFC系列*。我們的iFC系列是L2級自動駕駛的經濟型解決方案，包括舒適功能（如車道居中（LCC）、自適應巡航控制（ACC）及安全輔助功能（如緊急車道保持（ELK）及自動緊急制動（AEB））。iFC 2.0已於2021年8月開始量產，旨在滿足C-NCAP及EURO-NCAP 2023 5星安全標準以及GSR監管標準。我們計劃於2024年推出iFC 3.0解決方案，其將符合未來的C-NCAP及EURO-NCAP五星安全評級標準。iFC 3.0具有更強的感知能力、更小巧的外觀及更強的功能擴展能力，預計可滿足我們OEM客戶的迭代需求。

與同等價位的其他競爭解決方案及產品相比，我們認為我們的解決方案及產品在功能及性能方面更勝一籌。

與業內領先企業的良好合作夥伴關係

我們與自動駕駛行業領先企業建立了良好長期的合作關係，促進業務的顯著及可持續增長。

我們與國內及國際頂級OEM建立了穩定的合作關係。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，表明我們已獲選為自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並有資格加入OEM供應鏈。截至最後實際可行日期，我們有能力開展絕大部分已獲得定點函的項目。

業 務

具體而言，作為在自動駕駛域控制器領域的核心供應商，我們與吉利集團自2020年起建立了緊密合作夥伴關係。我們是目前在中國吉利集團極氪品牌下量產的高端汽車（售價超過人民幣300,000元）自動駕駛域控制器的唯一供應商。根據弗若斯特沙利文的資料，於2022年按銷量計，極氪001在中國高端電動汽車中排名第二，並為萬輛俱樂部中唯一的中國品牌豪華純電車型。我們憑藉卓越的自動駕駛解決方案獲得吉利集團認可，被選為極氪009自動駕駛解決方案供應商，該車型於2023年1月開始交付。同時，我們積極拓展國際市場，與定有海外戰略的國內OEM合作，例如2022年按汽車出口量計在中國OEM中排名第二的奇瑞汽車（根據弗若斯特沙利文的資料）。

我們亦與上游眾多知名的合作夥伴深度合作，包括Mobileye、瑞薩電子、德州儀器及舜宇光學等，向我們的OEM客戶交付定製的解決方案。憑藉與OEM合作的豐富經驗，以及由於我們對中國自動駕駛行業的深刻理解及在自動駕駛解決方案及產品商業化方面的良好往績記錄，我們已成為上游供應商在市場拓展過程中的首選業務合作夥伴。例如，我們自2018年起與Mobileye建立了戰略合作夥伴關係。我們與Mobileye合作以為極氪001提供SuperVision™，而極氪001是業內首批搭載Mobileye的EyeQ®5H SoC的應用之一。

由於我們與上游及下游知名業務合作夥伴的合作，我們認為，我們已成為為數不多的既了解下游OEM不斷變化的需求，又了解上游供應商採用的相關技術的公司之一。基於此類合作，我們得以將最新的SoC應用在自動駕駛解決方案及產品的研發上，在增強全面功能、提供高質量用戶體驗的同時進行成本把控。

極富經驗的管理團隊及強大的股東陣容

我們由我們富有遠見的創始人宋陽先生領導，宋先生在自動駕駛行業擁有豐富經驗。宋先生主要負責本集團的整體戰略規劃及業務方向。宋先生擁有近20年汽車行業從業經驗及10餘年自動駕駛行業從業經驗，具有豐富的企業管理經驗。於2014年9月至2016年10月，宋先生為百利得汽車主動安全系統（蘇州）有限公司的總經理。於百利得汽車任職期間，宋先生帶領該公司在中國成立業務據點及主動安全部門，並負責中國業務的整體戰略規劃及發展。我們的首席技術官盧玉坤先生負責本集團的整體技術戰略及技術基礎設施研發，擁有逾17年汽車行業研發經驗及10餘年自動駕駛行業從業

業 務

經驗，尤其在自動駕駛方面擁有深厚的技術知識及技能。加入本公司前，盧玉坤先生曾任博世汽車及百利得汽車的研發經理，以及耐世特汽車系統（蘇州）有限公司亞太區創新與新創企業副總監。

我們組建了一支在行業及研發方面具有豐富經驗的高級管理團隊。我們的大多數高級管理人員擁有平均14年的行業經驗，自我們成立以來一直領導著我們的快速發展。我們已成功開發全面內部自研能力及工程能力，持續滿足OEM客戶對技術創新的需求。我們擬充分利用我們管理團隊豐富的行業經驗及優秀的往績記錄、豐富的人才儲備及成熟的人才發展通道，保持我們在自動駕駛市場的持續領先。

此外，我們的股東一直支持我們業務的增長。我們擁有廣泛的優秀股東，包括揚帆致遠等專業金融投資機構、混改基金等國有股東，以及HL Klemove 及理想汽車等業內多家知名戰略合作夥伴。

我們的策略

我們計劃實施以下策略：

繼續引領自動駕駛解決方案及產品大規模商業化

我們將繼續提供專注於自動駕駛域控制器的全套自動駕駛解決方案及產品。我們的解決方案及產品矩陣將進一步完善，以覆蓋所有駕駛場景。未來五年，我們將專注於擴大現有產品線，開發更多自動駕駛解決方案及產品，並以將其商業化作為戰略重心。

- *SuperVision™*。因與Mobileye的合作，我們正在擴大與吉利集團的合作。吉利集團的另外兩個品牌極星及Smart預計將從2023年開始在其即將推出的其中一款電動汽車車型中在全球推出SuperVision™。2023年1月，我們與吉利集團的一家聯屬公司簽訂了一份框架合約，涉及為極星即將推出的一款車型供應SuperVision™的項目。極星該款車型預計將於2023年12月開始量產，預計最早於2024年開始向歐盟及美國出口。除吉利集團外，我們亦在探索與國內主要OEM的合作機會，以採用SuperVision™作為多種車型更先進的駕駛解決方案。

業 務

- *iDC系列*。憑藉我們出色的系統集成能力，以具競爭力的價格為OEM客戶提供高質量的自動駕駛功能，我們預計將進一步開發我們的iDC系列。具體而言，我們計劃通過OTA升級為iDC Mid添加更多自動駕駛功能。此外，我們預計於2024年推出我們的iDC High解決方案。憑藉瑞薩電子V4H SoC提供的高算力與我們iDC High內嵌的專有算法相結合的協同效應，我們認為，iDC High將比iDC Mid具有更好的視覺感知能力，可實現城市NoA及提供更多涵蓋更多場景的泊車功能。
- *iFC系列*。我們將進一步擴充iFC系列，推出具備更多功能的新產品。具體而言，我們預計於2024年推出iFC 3.0，預計會集成Mobileye下一代EyeQ®6LSoC。

此外，我們將努力將更先進的自動駕駛解決方案及產品商業化，並擴大我們的解決方案及產品組合。

我們將繼續擴大自主製造能力，強化業務擴張。我們計劃(i)在2023年底前新設一條年產能約1,000,000台（按每月26個工作日、每日兩班制22個工作小時計算）的iFC產品自動組裝線；(ii)增強我們新增的預期年產能約300,000台（按每年250個工作日、每日一班制11個工作小時計算）的測試線（可用於組裝自動駕駛域控制器）；及(iii)新購置一條年產能約600,000至700,000台（按每月26個工作日、每日兩班制共22個工作小時計算）的SMT生產線。

憑藉在創新集成駕駛與泊車輔助功能的自動駕駛解決方案及產品方面的技術優勢及豐富經驗，我們擬推出更具成本效益的解決方案及產品，並加快我們解決方案及產品的商用進程。例如，通過具成本效益的國內供應鏈及我們增加產能帶來的規模經濟效應，我們成功降低了iFC 2.0的製造成本。

業 務

加大研發投入，以鞏固領先地位，迎接L4級自動駕駛商業化

我們致力於自動駕駛解決方案及產品的研發，以增強我們的技術優勢。

- **優化自動駕駛算法。**我們將繼續增加用於改進我們全面、先進的自動駕駛算法的投資。我們將主要注重：(i)增強算法及引入更先進的算法模型；(ii)引入高性能傳感器及合理升級傳感器配置，以擴大駕駛場景覆蓋範圍及提升算法精度；及(iii)持續增強我們的數據能力，以改善我們自動駕駛解決方案及產品的功能。
- **強化自研軟件中間件。**我們亦將注重改進將應用於我們所有產品線的自研軟件中間件。我們擬進一步開發我們的軟件中間件，使我們的自有技術基礎設施更為自動化及程序化，使我們能夠將我們的解決方案與OEM客戶的不同車型操作系統更為無縫地連接。此外，我們擬使軟件中間件的模型環境對用戶更友好，能夠讓更多的第三方開發者使用。
- **升級硬件設計。**隨著我們越來越多的自動駕駛解決方案及產品開始量產，我們將繼續從電子、機械及光學角度優化硬件設計，以提升我們的競爭力。此外，我們將與業務合作夥伴合作，不斷完善與我們算法迭代兼容的硬件框架，以實現硬件及軟件的無縫耦合。

我們致力於L2+級及以上級別自動駕駛解決方案的商業化。我們相信，我們在此過程中形成的全面自研能力將使我們最具行業優勢，可在未來（預計於五年後）成功實現L4級自動駕駛解決方案的商業化。為迎接L4級自動駕駛解決方案的商業化，我們三管齊下：

- **全面研發能力。**我們在當前大規模商業化的背景下，擁有強勁的硬件、軟件、算法、功能和雲數據閉環研發能力。未來，為了以最好的狀態迎接L4級自動駕駛解決方案商業化，我們將利用在大規模商業化中累積的經驗不斷迭代我們的算法。此外，我們認為我們的自研模塊化軟件、硬件及軟件中間件可讓我們無縫過渡到L4級自動駕駛；

業 務

- **算法迭代。**我們認識到數據積累在增強及完善我們自動駕駛算法方面的重要性。隨著我們持續佈局L2+級自動駕駛解決方案及產品，我們的數據積累將呈爆炸式增長，加速覆蓋L4級自動駕駛所需的長尾場景。我們認為大量的真實世界駕駛數據是訓練及完善我們L4級自動駕駛算法的寶貴資料。此外，我們致力於大幅提升數據處理及存儲能力，確保我們能夠有效管理及利用不斷增長的數據集。這種數據驅動方法將助力我們快速完善我們的技術；及
- **與OEM客戶及戰略合作夥伴的關係。**我們堅持與OEM客戶及戰略合作夥伴建立穩固的業務關係，因為他們對我們L4級自動駕駛解決方案的廣泛採用和成功至關重要。我們與OEM的合作將使我們能夠將我們的自動駕駛技術集成到廣泛的車型，而我們將通過戰略聯盟獲提供資源、專業知識和市場機遇，這對L4級自動駕駛解決方案快速、有效商業化至關重要。我們與若干OEM客戶合作進行L4級自動駕駛技術可行性測試。

此外，我們計劃投資研發艙駕一體平台，我們預計該解決方案將在未來兩到三年內實現量產。此外，我們將進一步研發整車中央計算機，作為整輛汽車的大腦系統，連接包括動力總成及底盤在內的所有子系統。

為支持我們的研發策略，我們將繼續增加對計算資源、服務器及數據處理能力的投資。我們擬提升我們的高性能數據管理系統以及數據處理及訓練集群。我們相信，高性能數據管理系統對我們的益處主要體現在以下方面：(i)其可提高我們的數據分析效率，這對自動駕駛算法的開發及持續改進至關重要。高性能數據管理系統可以快速處理大型數據集，加快算法迭代速度；(ii)其可改善我們的數據隱私及安全性。我們的OEM客戶擁有其收集所得數據，日後可能傳送予我們作OTA升級或產品維護。我們將獲授權使用脫敏及匿名數據來研發我們的自動駕駛解決方案及產品。高性能數據管理系統通過實施防止未經授權訪問措施，同時遵守行業規例及解決隱私問題，可以改善數據安全性和隱私；及(iii)通過優化數據管理、處理及分析，高性能數據管理系統可以控制與數據管理有關的整體成本，有助我們將資源分配到我們業務的其他關鍵環節。因此，我們計劃逐步擴大研發團隊。此外，我們擬於2025年年底在蘇州建成總面積達70,000平方米的研發總部及生產場所。

業 務

繼續深化、擴大及多元化OEM客戶群

我們致力於深化與行業領先OEM的合作夥伴關係，包括吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車。於2023年至2025年，我們的目標是在中國及全球的多款新車型上實現我們自動駕駛解決方案及產品的量產。特別是，我們努力將與現有OEM客戶的合作擴展至新車型。例如，我們在吉利集團極氪009上部署了我們的自動駕駛解決方案，該車型是繼我們在極氪001上成功合作後於2023年1月開始量產的一款新車型。

我們將根據產品路線圖圈定主要潛在OEM客戶，並繼續增加銷售及營銷團隊的規模。就若干潛在OEM客戶而言，我們均將組建一支由來自銷售、項目管理及研發部門經驗豐富的僱員組成的團隊，彼等將在項目開發過程的早期階段主動與潛在OEM客戶進行溝通，以尋求未來的合作機會。我們亦計劃協助潛在OEM客戶研發及測試新產品及功能，以展示我們的自動駕駛能力。此外，我們計劃將開展各種營銷活動，向OEM客戶介紹我們的解決方案及產品。例如，我們擬組織線下技術活動及參加更多行業展覽以推廣我們的解決方案及產品。此外，我們將與我們的戰略業務合作夥伴合作，以擴大我們的OEM客戶群。

提升價值鏈整合能力

為保證車規級芯片的穩定供應，我們將繼續與頂級SoC製造商合作以保持芯片供應的穩定性。一方面，我們將進一步深化與現有供應商的合作，例如Mobileye、瑞薩電子及德州儀器。另一方面，我們亦擬與其他行業領先的SoC供應商，尤其是國內車規級SoC製造商建立合作關係。我們預計內嵌瑞薩電子V4H SoC的iDC High將於2024年進入量產。

同時，我們擬加強與攝像頭模組、毫米波雷達、超聲波傳感器及激光雷達供應商的合作。我們擬開發一個長期穩定的傳感器模塊化解決方案，以縮短開發週期及提升我們解決方案的適應性。為給OEM客戶提供多樣化的選擇，我們未來將繼續與全球知名製造商合作。

我們致力增加我們在產業鏈中的參與度。為實現此目標，我們將探索與下游OEM共同開發自動駕駛域控制器架構、硬件、算法及功能的機會。此外，我們計劃通過併購及收購可產生協同效應的優質公司（如傳感器及其他自動駕駛域控制器組件的製造商）加強我們的垂直整合。截至最後實際可行日期，我們尚未確定任何特定收購目標。

業 務

我們亦計劃加強與戰略股東的關係。此外，我們將在硬件、軟件及算法開發方面合作，共同開發具競爭力的自動駕駛解決方案及產品，發揮各自的產品及技術優勢。

打造具有全球影響力的國際品牌

根據我們的海外擴張戰略，我們將與中國的OEM合作，讓我們的解決方案及產品適配於其出口海外的車型。例如，搭載我們解決方案及產品的車型極氪001（歐洲版）於2023年8月實現量產，預計於2023年出口歐洲。此外，我們是奇瑞汽車星途攬月及星途凌雲車型的自動駕駛解決方案供應商，該車型搭載IDC Mid產品。預計奇瑞汽車的兩款車型將於2023年下半年出口海外。此外，我們分別於2023年6月及8月收到奇瑞汽車的兩份定點函，為其即將推出的車型開發自動駕駛解決方案。我們亦將逐步擴大我們的OEM客戶群以覆蓋海外OEM。數家海外部署我們所提供SuperVision™的OEM（如極星）已開始在其即將推出的車型上安裝我們的自動駕駛解決方案及產品。2023年1月，我們與吉利集團的一家聯屬公司簽訂了一份框架合約，涉及為極星即將推出的一款車型供應SuperVision™的項目。極星的該車型預期將於2023年12月開始量產，並預計最早於2024年開始向歐盟及美國出口。

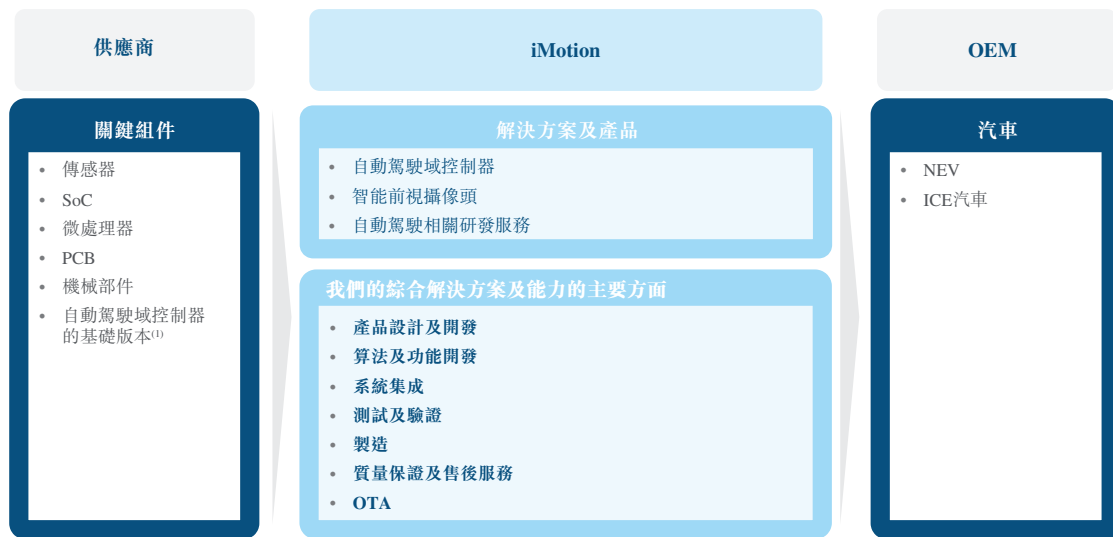
近期，我們將在德國設立一家附屬公司，以進一步強化我們的全球業務，這與我們開拓歐洲市場的海外戰略一致。我們預計，我們的德國附屬公司將負責與我們歐洲業務相關的自動駕駛解決方案及產品的客戶服務、銷售及驗證。此外，我們打算在未來三至五年內在德國建立一個海外研發中心。我們預計，我們位於歐洲汽車OEM樞紐的德國附屬公司及研發中心將能夠吸引汽車及自動駕駛行業的人才，促進我們在歐洲的業務擴張。我們在德國的附屬公司及研發中心預計將專注於以下兩個方面的工作：(i)為國內OEM提供海外拓展服務；及(ii)在歐洲設立服務網點發展業務。截至最後實際可行日期，我們已向主管部門遞交設立附屬公司的申請，預期將於2023年內取得批准。我們已開始附屬公司的前期籌建工作，包括聘請相關研發人員。我們的未來計劃將取決於監管批准情況。此外，我們將能夠藉助HL Klemove等戰略海外股東提供的資源，開拓新的海外業務機會，建立更多的國際戰略聯盟。

業 務

我們的業務模式

於往績記錄期，我們的收入大部分來自向整車廠(OEM) (或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士) 銷售我們的自動駕駛解決方案及產品。我們藉助我們在產品設計及開發、算法及功能開發、系統集成及製造等方面的核心垂直整合能力，為OEM開發自動駕駛解決方案及產品。我們的自動駕駛解決方案及產品可以安裝在新能源汽車(NEV)及燃油車(ICE)上，並能夠實現全面自動駕駛功能。

我們提供自動駕駛解決方案的流程如下圖所示：



附註：

(1) 僅適用於SuperVision™。

我們的供應商根據我們的特定需求向我們提供解決方案及產品的組成部分。我們向供應商採購能符合我們規格的SoC、微處理器、集成電路、電阻器、電容器、電感器及連接器等標準電子元件。此外，我們委託部分供應商根據我們的設計生產我們產品及解決方案所用的若干部件，包括PCB、外殼及攝像頭模組。我們的自動駕駛解決方案及產品可以安裝在NEV及ICE汽車上，並能夠實現全面自動駕駛功能。特別是，我們就自主研發的iDC及iFC產品負責產品設計及開發、算法及功能開發以及製造。

業 務

於往績記錄期，我們亦有部分收入來自(i)向OEM提供研發服務以協助其自動駕駛項目及(ii)向第三方銷售PCBA產品。我們的研發服務主要集中在三個方面：(i)自動駕駛軟件及硬件的開發；(ii)自動駕駛算法及功能的開發；及(iii)功能安全諮詢及驗證。就向第三方作出的PCBA產品的銷售而言，我們根據客戶的個性化要求在PCB上安裝不同的電子元件，如SoC、電阻器、電容器及變送器，以製造完全可投入使用的電路板。我們認為向第三方銷售PCBA產品並非我們的核心業務，並計劃於未來五年逐步減少向第三方銷售PCBA產品。然而，我們將繼續使用我們的SMT生產線生產PCBA產品，作為我們自有自動駕駛解決方案及產品的組成部分。

下表載列我們於所示期間按業務線劃分的收入明細（以絕對金額及佔總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審計)									
自動駕駛解決方案及產品										
— 自動駕駛域										
控制器解決方案	—	—	86,010	48.2%	1,249,834	94.3%	335,959	93.5%	515,535	94.9%
— 極氪	—	—	86,010	48.2%	1,240,400	93.6%	333,614	92.9%	507,671	93.5%
— Smart	—	—	—	—	1,489	0.1%	1,059	0.3%	43	0.0%
— 極星 ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	1,075	0.2%
— 奇瑞汽車	—	—	—	—	—	—	—	—	3,710	0.7%
— 其他 ⁽²⁾	—	—	—	—	7,945	0.6%	1,286	0.3%	3,036	0.5%
— 智能前視攝像頭	440	0.9%	144	0.1%	3,115	0.2%	796	0.3%	5,321	1.0%
小計	440	0.9%	86,154	48.3%	1,252,949	94.5%	336,755	93.8%	520,856	95.9%
自動駕駛相關研發服務	4,826	10.1%	34,503	19.4%	37,956	2.9%	5,460	1.5%	12,083	2.2%
銷售PCBA產品	42,389	89.0%	57,601	32.3%	34,977	2.6%	16,956	4.7%	10,273	1.9%
總計	47,655	100.0%	178,258	100.0%	1,325,882	100.0%	359,171	100.0%	543,212	100.0%

附註：

(1) 向極星的銷售乃通過吉利集團的一家聯屬公司進行。

(2) 該金額指(i)銷售將安裝於已終止或暫停銷售的若干車型的自動駕駛域控制器解決方案及(ii)銷售與特定車型無關的材料及樣品產品的收入。

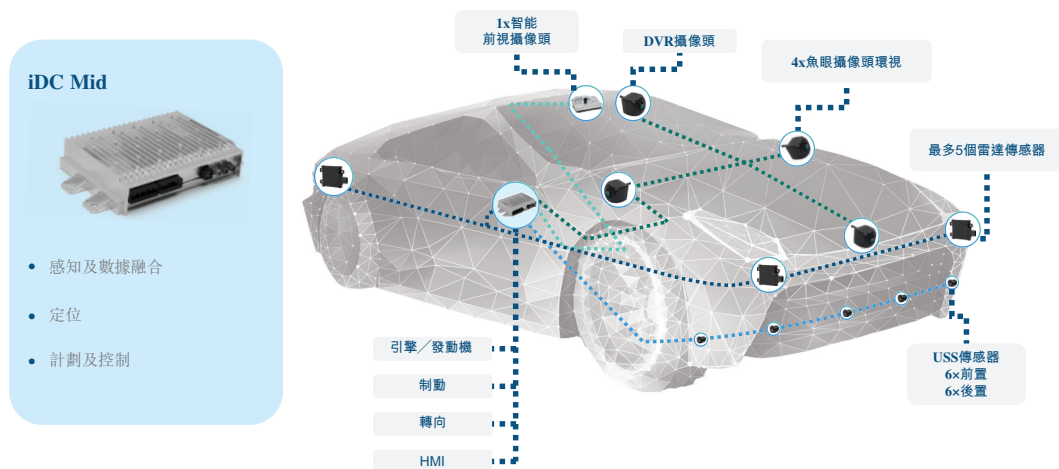
業 務

我們的自動駕駛解決方案及產品

我們自動駕駛解決方案及產品的概覽

車輛搭載自動駕駛解決方案及產品，旨在減少駕駛員參與度及提升駕駛安全性。基於不同的自動化水平，自動駕駛解決方案可分為高級輔助駕駛系統(ADAS)解決方案及自動駕駛系統(ADS)解決方案。ADAS解決方案在駕駛員一定程度地參與下，可實現從基本安全警告至主動車輛控制的不同功能，例如LCC及ACC。ADS解決方案更為先進，可實現由系統接管控制。最終，搭載ADS解決方案的車輛將僅需要極少的駕駛員參與，甚至不需要駕駛員參與。ADAS是當前在售乘用車廣泛搭載的最先進的自動駕駛解決方案，但乘用車的ADS解決方案仍未大規模商業化。

自動駕駛解決方案由自動駕駛域控制器及與之連接的多個傳感器（包括攝像頭、雷達、超聲波傳感器及激光雷達）提供支持。自動駕駛域控制器對於自動駕駛解決方案的順利運行至關重要。從各種傳感器收集的所有信息由自動駕駛域控制器匯總分析，然後生成完整的運作環境模型，作出駕駛決策、觸發車輛的傳動裝置，例如引擎或發動機、制動及轉向，並通過HMI向駕駛員提供互動信息。自動駕駛解決方案使用自動駕駛域控制器內嵌算法，可以為用戶提供多項自動駕駛功能。下圖以我們自研的自動駕駛解決方案iDC Mid為例，列示自動駕駛解決方案的基本構成：



業 務

我們在開發自動駕駛解決方案的過程中確定了自主駕駛解決方案中使用的傳感器的規格、佈局和定位。我們將不同的傳感器連接至我們的自動駕駛域控制器產品，並通過多輪測試及開發創建集中架構，以實現自動駕駛功能。此外，我們負責將我們的自動駕駛解決方案與車輛的其他子系統集成。

其他汽車子系統由不同的供應商或OEM開發，故需大量工作及技術來確保所有汽車子系統之間的無縫互動，主要包括：

- 證實我們的產品及構成我們解決方案的所有傳感器是否與車輛環境完美融合。我們與OEM合作確定我們產品的安裝位置，檢查其是否符合散熱性、防水性、防塵性、振動性及電磁兼容性等標準。我們亦檢查其是否會干擾鄰近的部件。就傳感器而言，我們亦須根據所需的高度及角度確定安裝位置，並檢查視野是否會受到其他部件或光源產生的眩光的阻擋或影響。
- 確保我們的產品電連接到車輛的車載網絡及合作夥伴控制器上。我們須確保車輛上的自動駕駛域控制器與其他控制器之間的通信協議及信號交換以及向自動駕駛域控制器的傳感器數據傳輸的準確性及有效性。
- 確保我們的產品符合OEM客戶的功能要求。我們證實合作夥伴控制器對從自動駕駛域控制器接收的信號適當地作出反應。例如，倘檢測到碰撞危險及自動駕駛域控制器發出AEB觸發信號，其須證實(i)安全帶自動繫緊；(ii)車輛發出視覺及聲音警告；及(iii)恰當應用制動器。

業 務

下表載列所示期間我們按產品線劃分自自動駕駛解決方案及產品產生的收入的明細。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
自動駕駛解決方案及產品					
– SuperVision™	–	86,010	1,248,795	335,959	510,225
– iDC Mid	–	–	441	–	2,573
– iFC 2.0	440	144	3,115	796	5,321
– 其他 ⁽¹⁾	–	–	598	–	2,737
總計	440	86,154	1,252,949	336,755	520,856

附註：

(1) 指與主要產品並列的互補產品及與特定車型無關的材料的銷售。

我們的自動駕駛解決方案及產品

我們提供多種自動駕駛解決方案及產品，包括自動駕駛域控制器及iFC產品。就自動駕駛域控制器而言，我們於往績記錄期自SuperVision™產生絕大部分收入，SuperVision™乃基於Mobileye的技術開發。我們自Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本，再將Mobileye開發的授權軟件與硬件整合，從而量身定制一個全功能自動駕駛域控制器，以滿足每種車型的獨特要求。此外，我們亦向OEM客戶提供我們的自研iDC系列。我們的自動駕駛解決方案通常包括(i)自動駕駛域控制器；(ii)我們從第三方供應商採購並整合至我們解決方案的相關攝像頭；(iii)綜合硬件、軟件及算法解決方案；及(iv)傳感器應用、車載系統整合以及功能測試及驗證等相關服務。我們的客戶可自行採購傳感器。在此情況下，我們不提供傳感器應用或整合服務，而僅提供專注於自動駕駛功能測試及驗證的有限度服務。自動駕駛域控制器作為自動駕駛解決方案的大腦，融合並處理來自傳感器的數據，以作出駕駛決策並觸發車輛中的執行器。

業 務

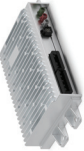
我們亦向OEM單獨提供基於我們核心算法的iFC產品，而不提供相關實施及安裝服務。我們的iFC產品（其包括一個由SoC支持的控制器及一個攝像頭）能夠獨立實現L2級自動駕駛功能。iFC產品亦能在由自動駕駛域控制器驅動的自動駕駛解決方案中用作智能傳感器（如iDC Mid解決方案），以提供更自動的駕駛功能。

我們將硬件和軟件集成到自動駕駛解決方案及產品中。憑藉卓越的軟硬件協同設計能力，我們開發了專有軟件中間件，可用作連接軟件與相關硬件的橋樑。我們開發算法，以實現不同的自動駕駛功能，並為OEM提供系統診斷及OTA升級等綜合服務。下圖說明我們自動駕駛解決方案及產品的結構及組成部分。



業 務

下表列示我們主要自動駕駛解決方案及產品的若干特點：

自動駕駛域控制器				iFC 產品	
	Super Vision™ 	iDC Mid 	iDC High 	iFC 2.0 	iFC 3.0 
開始生產	2021年10月	2023年1月	2024年(預計)	2021年8月	2024年(預計)
目標市場	高端車型	中高端車型		入門級車型	
SoC	2個Mobileye EyeQ®5H	德州儀器TDA4	瑞薩電子V4H	Mobileye EyeQ®4M	Mobileye EyeQ®6L (預計)
傳感器	• 11個攝像頭： - 2個800萬像素前置攝像頭； - 4個800萬像素100度側置攝像頭(2個前置，2個後置)； - 1個800萬像素後置攝像頭；及 - 4個300萬像素魚眼攝像頭 • 12個超聲波傳感器 • 1個前置毫米波雷達	• 5個攝像頭： - 1個200萬像素前置攝像頭 - 4個300萬像素魚眼攝像頭 • 12個超聲波傳感器 • 多達5個毫米波雷達	• 6個攝像頭： - 1個800萬像素前置攝像頭 - 4個300萬像素魚眼攝像頭 - 1個300萬像素後置攝像頭 • 12個超聲波傳感器 • 多達五個毫米波雷達(可選)	• 1個170萬像素攝像頭 • 多達兩個毫米波雷達	• 1個800萬像素攝像頭 • 多達五個毫米波雷達

業 務

自動駕駛域控制器				iFC產品	
	SuperVision™	iDC Mid	iDC High	iFC 2.0	iFC 3.0
主要功能	SuperVision™ 是一項可全面運行的點對點輔助駕駛導航 ⁽¹⁾ 解決方案，包括雲功能提升。此外，除受監察的點對點輔助駕駛外，SuperVision™亦能夠為OEM客戶提供自動駕駛功能，包括城市NoA、高速公路NoA、HPA、RPA及APA等指定ODD。	iDC Mid是一種高性價比的解決方案，將高速駕駛 ⁽²⁾ 功能與低速泊車功能集成到一顆SoC。iDC Mid能夠集成高速公路智能導航輔助駕駛（高速公路NoA）等駕駛功能及泊車功能（如記憶泊車輔助(HPA)）。	iDC High為iDC Mid的升級版。iDC High將涵蓋iDC Mid所有自動駕駛功能。此外，其將包含更先進的自動駕駛功能（包括城市智能導航輔助駕駛（城市NoA）及更先進的泊車功能），以覆蓋更多場景。	iFC 2.0為一種L2級自動駕駛的經濟型解決方案，包括舒適功能（如車道居中控制（LCC）、自適應巡航控制（ACC）及安全輔助功能（如緊急車道保持（ELK）及自動緊急制動（AEB））。	作為iFC 2.0的升級版，iFC 3.0將包含iFC 2.0的所有功能，並受益於其更先進的感知能力，可提供ESS等更先進的自動駕駛功能。預期將滿足未來的C-NCAP及EURO-NCAP五星安全評級標準。 ⁽³⁾

附註：

- (1) 點對點輔助駕駛導航指從一個位置行駛到另一個位置時的導航輔助，包括進入高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路，不包括停車場。
- (2) 高速駕駛場景主要包括高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路，不包括停車場。
- (3) iFC 3.0預期可滿足C-NCAP2024 ADAS類別（AEB車對車後碰撞、車道保持輔助、ELK、LDW）及AEB弱勢道路使用者保護類別的五星要求，還可以滿足EURO-NCAP2026 SA類別（AEB車對車後碰撞、AEB Head-on、車道保持輔助）及AEB弱勢道路使用者保護類別的五星要求。由於C-NCAP2024及EURO-NCAP2026尚未正式發佈，因此測試基於草案版本要求。

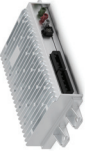
業 務

自動駕駛域控制器				iFC 產品	
	SuperVision™	iDC Mid	iDC High	iFC 2.0	iFC 3.0
					
主要功能					
駕駛					
城市智能導航輔助駕駛 (⁽¹⁾ 城市NoA)	√	-	√	-	-
高速公路智能導航輔助駕駛 (⁽¹⁾ 高速公路NoA)	√	√	√	-	-
車道居中控制 (LCC)			√		
自適應巡航控制 (ACC)			√		
泊車					
記憶泊車輔助 (HPA)	√	√	√	-	-
遙控泊車輔助 (RPA)	√	√	√	-	-
自動泊車輔助 (APA)	√	√	√	-	-
環視3D顯示屏 (SV3D)	√	√	√	-	-

附註：

- (1) 與 iDC 系列相比，SuperVision™ 的傳感器數量更多、精度更高，可更及早及更準確地識別周圍的交通狀況，有利於提高決策算法的效率。此外，SuperVision™ 基於眾包建圖技術。這使得地圖更新速度比高精度地圖更快，能快速反映路況變化，並提高 NoA 功能的可用性。

業 務

	自動駕駛域控制器				iFC 產品	
	SuperVision™ 	iDC Mid 	iDC High 	iFC 2.0 	iFC 3.0 	
安全輔助						
前方碰撞預警 (FCW)			√			
自動緊急制動 (AEB)			√			
車道偏離預警 (LDW)			√			
交通標誌識別 (TSR)			√			
緊急車道保持 (BLK)			√			
防眩光遠光燈 (GFHB)			√			
緊急轉向輔助 (ESS)	√	-	√	-	√	

業 務

自動駕駛域控制器

我們提供兩條覆蓋廣泛價格段車輛的自動駕駛域控制器產品線。我們在SuperVision™產品中根據Mobileye技術擔當系統集成器，包括自Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本。我們亦提供自主設計及自主開發包括iDC Mid及iDC High的iDC系列。

SuperVision™

SuperVision™定位高端汽車市場，是一款可在各種道路上全面運行的點對點輔助駕駛導航解決方案，包括雲功能提升並支持指定運行域設計(ODD)的OTA升級。SuperVision™擁有強大的視覺感知能力及提供最全面的自動駕駛功能之一，覆蓋指定ODD中的多種駕駛場景。SuperVision™由兩顆Mobileye的EyeQ®5H SoC賦能，備有11個攝像頭，支持360度環繞感應。11個攝像頭包括(i)1個800萬像素120度和1個28度前置攝像頭、(ii)4個800萬像素100度可旋轉攝像頭(2個前置，2個後置)、(iii)安裝在側視鏡、前後保險槓上的4個廣角195度泊車攝像頭及(iv)1個800萬像素60度後置攝像頭。SuperVision™能夠為OEM客戶提供自動駕駛功能，包括城市NoA、高速公路NoA、HPA、RPA及APA等指定ODD。

我們向Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本，而擔任向OEM客戶提供SuperVision™的系統集成商，我們在量產階段的責任主要包括(i)自動駕駛域控制器的基礎版本軟件刷新、(ii)功能測試、(iii)包裝及(iv)交付。我們將Mobileye開發的授權軟件與硬件整合，從而量身定制一個全功能自動駕駛域控制器，以滿足每種車型的獨特要求。其後會進行全面評估，以確保閃存軟件的準確性及完整性。每台設備在交付予OEM客戶前均經過全面測試，以保持我們的高質量標準。此外，我們對各個待發佈的軟件版本進行台架及車載測試，以促進後續OTA升級。

2021年，隨著吉利集團推出的極氪001高端電動汽車標配SuperVision™，我們與Mobileye合作的首個SuperVision™項目開始量產。繼極氪001之後，吉利集團高端電動汽車品牌的第二款車型極氪009於2023年1月開始量產，亦標配了SuperVision™。截至2023年6月30日，我們共交付約130,000台SuperVision™。此外，我們不斷擴大與吉利集團的合作。吉利集團旗下另外兩個品牌極星及Smart預計於2023年開始在其即將全球推出的電動汽車車型中搭載SuperVision™。2023年1月，我們與吉利集團的一家聯

業 務

屬公司簽訂了一份框架合約，涉及為極星即將推出的一款車型供應SuperVision™的項目。極星該款車型預計將於2023年12月開始量產，預計最早於2024年開始向歐盟及美國出口。於2023年6月，我們收到與吉利集團旗下另一個豪華品牌相關的定點函，為即將推出的車型開發自動駕駛解決方案。有關我們與Mobileye合作的詳情，請參閱「一 供應商 — 我們與Mobileye的關係」。

除吉利集團外，我們亦正探索與國內主要OEM的合作機會，力促SuperVision™成為多個車型更先進的駕駛解決方案。

iDC系列

iDC系列是我們自研的自動駕駛域控制器產品線，包括(i)於2023年1月開始量產的iDC Mid及(ii)我們預計於2024年開始量產的iDC High。自動駕駛產品通常分為多類芯片，該等芯片通過接口及高性能電子控制單元(ECU)將傳感器連接至執行器。與包含SoC及微處理器(MCU)的典型架構相比，我們為iDC系列創造性開發了一種先進的軟件架構，將高速駕駛功能與低速泊車功能集成到一顆SoC，以降低產品成本及提升系統效率。

就iDC系列而言，我們的工作主要集中於以下方面：(i)我們負責設計及開發硬件，包括設計自動駕駛解決方案及產品的外殼、攝像頭模組、電路圖、PCB佈局及硬件結構；(ii)我們開發相關基礎軟件及充當連接相關軟件與硬件之間橋樑的中間件；(iii)我們開發感知、融合、定位、規劃及控制算法，實現各種自動駕駛功能；(iv)我們提供系統集成、測試及驗證服務，確保我們的解決方案及產品能夠與車輛完美融合，並根據客戶要求提供高性能及高質量的功能；(v)我們利用自有生產線，自主採購零部件及組裝自動駕駛產品；(vi)我們在批量生產後提供質量保證及售後服務；及(vii)我們使用OTA技術不斷提升我們解決方案的性能，並為用戶提供最新的自動駕駛功能。

業 務

A. iDC Mid

我們的iDC Mid是針對中高端汽車市場的高性價比解決方案，提供自動駕駛功能，可實現L2+級自動駕駛。iDC Mid搭載德州儀器的TDA4 SoC，可支持多達5個攝像頭，包括1個前置攝像頭及4個泊車攝像頭，以及多達5個毫米波雷達傳感器及12個超聲波傳感器，可實現全環繞覆蓋。

我們為iDC Mid設計及開發所有關鍵硬件和軟件。由靈活的系統架構賦能，iDC Mid具有出色的適應性，可應用於我們OEM客戶的各種車型。此外，我們自研的軟件中間件也使iDC Mid有能力在運行環境與操作系統之間無縫切換，包括Linux、TI RTOS及AUTOSAR。運用我們的專有算法，iDC Mid能夠集成高速公路NoA、LCC、ACC等駕駛功能，以及HPA、RPA、APA及SV3D等泊車功能及安全輔助功能。此外，我們能夠通過OTA升級為iDC Mid增添更多自動駕駛功能。

於2023年1月及2023年7月，我們已量產並向奇瑞汽車分別交付安裝在星途攬月及星途凌雲上作為高端版標準功能特色的iDC Mid。預計奇瑞汽車的兩款車型將於2023年下半年出口海外。此外，我們分別於2023年6月及8月收到奇瑞汽車的兩份定點函，為其即將推出的車型開發自動駕駛解決方案。我們亦與東風汽車合作，在其東風風行M6車型上搭載iDC Mid。截至最後實際可行日期，我們已收到不同OEM就我們的iDC Mid發出的六份定點函。

B. iDC High

我們預計於2024年開始量產為中高端車輛設計的iDC Mid升級版iDC High。iDC High裝載瑞薩電子的V4H SoC，預期具備高算力，可支持全場景智能駕駛體驗。此外，我們可結合其他廠商的SoC，利用我們先進的軟件及軟件中間件進一步開發iDC High。iDC High的架構專為算法迭代開發和量產可靠性而設計。受惠於iDC High的高質量及安全標準，我們可以支持客戶達到相應功能所需的ASIL級別。

業 務

iDC High將涵蓋iDC Mid所有自動駕駛功能。此外，與iDC Mid相比，受益於更高的算力及更強的傳感器配置，其將支持更先進的自動駕駛功能（如城市NoA）及更先進的泊車功能，以覆蓋更多場景。iDC High將採用強大的視覺感知解決方案，與iDC Mid相比，可全面提升感知範圍和準確性。具體而言，iDC High為支持6個攝像頭而設，包括1個800萬像素120度視野前置攝像頭、4個300萬像素魚眼攝像頭及1個300萬像素100度視野後置攝像頭。儘管iDC High可支持多達5個雷達傳感器，我們仍可基於iDC High開發純視覺解決方案，以滿足OEM客戶的成本要求。

iFC產品

由於攝像頭被視作推動自動駕駛解決方案發展的最具成本效益的多功能傳感器，因此我們推出了支持L2級自動駕駛功能的iFC產品。我們的iFC系列包括舒適功能（如車道居中控制（LCC）、自適應巡航控制（ACC）及安全輔助功能（如緊急車道保持（ELK）及自動緊急制動（AEB））。我們的iFC產品可從單攝像頭解決方案擴展至多傳感器融合解決方案。我們能夠將多個毫米波雷達傳感器與我們的iFC產品連接起來，以提供更先進的自動駕駛功能。例如，通過增加四個轉角雷達傳感器，我們的iFC產品可提供變道輔助功能。此外，iFC產品亦可以用作自動駕駛解決方案中的智能傳感器，提供視覺輸出，並將其傳輸到自動駕駛域控制器。

我們開發及生產iFC產品所涉及的工作與我們的iDC產品類似，主要包括：(i)設計及開發硬件；(ii)開發自動駕駛軟件及算法；(iii)自主採購零部件及組裝自動駕駛產品；及(iv)批量生產後的質量保證及售後服務。我們已於2021年8月在市場上推出iFC 2.0，並計劃於2024年推出新一代iFC產品iFC 3.0。

業 務

iFC 2.0

iFC 2.0是針對入門級汽車市場的L2級自動駕駛經濟型解決方案，集成我們的專有自動駕駛算法及先進的硬件，是可根據各OEM客戶需求進行定制的單攝像頭視覺產品。iFC 2.0由Mobileye的EyeQ®4 SoC支持，配備一個170萬像素100度視野攝像頭。通過3D感知和動態自動校準，iFC 2.0提供精準的距離及位置測量。由於我們的高質量及安全標準，iFC 2.0可以滿足C-NCAP及EURO-NCAP 2023五星安全評級標準以及GSR監管標準。

iFC 2.0在2021年8月開始量產。我們亦分別在吉利集團的嘉際L、豪越L車型上搭載作為高端版標準功能特色的iFC 2.0。此外，我們正在與長城汽車和東風汽車合作，預期在其即將上市的車型中搭載iFC 2.0。

iFC 3.0

我們預計在2024年開始量產新一代iFC產品iFC 3.0。作為iFC 2.0的升級版，受益於其更先進的感知能力，iFC 3.0將包含iFC 2.0的所有功能並提供更先進的自動駕駛功能，如ESS。iFC 3.0將集成Mobileye下一代EyeQ®6L SoC，並預計搭載一個800萬像素120度攝像頭。我們將在iFC 3.0的設計和製造上保持高質量，確保其滿足C-NCAP及EURO-NCAP五星安全評級標準。

與iFC 2.0相比，iFC 3.0的體積有望縮小20%，令其更有利於整車集成。為提供更多自動功能，預計iFC 3.0將具備更強大的功能擴展能力，支持以太網接口，可選裝駕駛員監控系統或後置攝像頭。由於其感知能力提升、尺寸更加小巧及功能擴展能力增強，我們預計iFC 3.0將會滿足我們OEM客戶的升級需求。

下表載列於往績記錄期我們主要產品的收入、毛利率及銷量。

產品	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月					
	2020年			2021年			2022年			2023年		
	收入	毛利率	銷量	收入	毛利率	銷量	收入	毛利率	銷量	收入	毛利率	銷量
	人民幣 千元	%	單位	人民幣 千元	%	單位	人民幣 千元	%	單位	人民幣 千元	%	單位
SuperVision™	-	-	-	86,010	5.3	5,796	1,248,795	7.4	79,589	335,959	6.3	21,272
iDC Mid	-	-	-	-	-	-	441	77.0 ⁽¹⁾	101	-	-	-
iFC 2.0	440	48.1	4 ⁽²⁾	144	52.0 ⁽³⁾	71	3,115	15.5	3,956	796	(7.7)	878
										5,321	(11.4)	7,707

(未經審計)

附註：

- (1) 按2022年的樣品銷售計，預計將於2023年iDC Mid量產後將有所不同。
- (2) 指在iFC 2.0量產前出售予我們客戶的樣品。
- (3) 主要因為在2021年8月批量生產iFC 2.0之前，我們從樣品產品銷售產生大部分的收入，其毛利率通常較高。

業 務

我們開發中的自動駕駛項目

下表載列我們開發中的項目的詳情，全部均處於項目開發階段，即截至最後實際可行日期我們已收到定點函但尚未開始量產。

OEM	車型	開發中產品	定點函日期	項目開發的 目前現階段 ¹	現狀
OEM A，一家中國ICE及NEV汽車製造商	一款PHEV MPV車型	iFC 2.0及 iDC Mid	2022年8月	產品發展	- 已交付硬件並完成全功能軟件初始版本的開發 - 預計於2024年1月開始量產
OEM B，一家中國ICE及NEV汽車製造商	ICE及NEV SUV車型	iFC 2.0	2022年11月	產品發展	- 正在磋商技術開發協議 - 預計於2024年3月開始量產
OEM C，一家中國NEV汽車製造商	一款NEV跨界車型	iFC 2.0 iDC High	2023年3月 2023年6月	- 產品開發 - 客戶要求	- 準備初始軟件開發計劃 - 項目於2023年6月啟動
OEM D，一家中國ICE及NEV汽車製造商	ICE及NEV SUV車型 ICE及NEV SUV車型	iDC Mid iDC Mid	2023年6月 2023年8月	- 產品開發 - 客戶要求	- 於2023年6月收到定點函 - 預計於2024年2月開始量產 - 於2023年8月收到定點函 - 預計於2024年3月開始量產
OEM E，一家國際ICE及NEV汽車製造商	一款NEV SUV車型	SuperVision™	2021年9月	產品驗證	- 於2023年5月開始小規模生產 - 預計於2023年10月開始量產

業 務

OEM	車型	開發中產品	定點函日期	項目開發的	
				目前現階段 ¹	現狀
OEM F，一家中國 NEV汽車製造商	一款NEV轎車車型	SuperVision™	2023年3月	• 產品開發	- 於2023年4月完成測試車的生產 - 正進行軟件測試及功能開發 - 預計於2023年10月開始量產
OEM G，一家國際 NEV汽車製造商	一款NEV SUV車型	SuperVision™	2023年1月	• 產品開發	- 於2023年1月收到與OEM G聯屬人士訂立的定點函 - 於2023年4月完成測試車的生產 - 正進行軟件測試及功能開發 - 預計於2023年12月在中國推出
OEM H，一家國際 ICE及NEV汽車 製造商	一款NEV MPV 車型	SuperVision™	2023年6月	• 客戶要求	- 於2023年6月收到與OEM H聯屬人士訂立的定點函 - 預計於2024年3月開始量產
OEM I，一家中國 ICE及NEV汽車 製造商	一款HEV皮卡車型	iDC Mid的 定製版	2021年12月	• 共同驗收	- 正進行量產前驗證 - 已完成生產用途的試安裝 - 預計於2024年1月前開始量產
	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	2022年2月	• 共同驗收	- 於2023年4月完成試安裝 - 正進行生產用途的第二次試安裝 - 預計於2023年10月開始量產
	一款NEV SUV車型	iFC 2.0	2023年5月	• 產品開發	- 於2023年5月收到定點函 - 預計於2023年11月開始量產

業 務					
OEM	車型	開發中產品	定點函日期	項目開發的 目前現階段 ¹	現狀
OEM J，一家國際ICE及 NEV汽車製造商	ICE及NEV SUV車型	iFC 2.0	2023年8月	• 客戶要求	• 於2023年8月收到定點函 • 預計於2024年3月開始量產
	ICE及NEV SUV車型	iFC 2.0	2023年8月	• 客戶要求	• 於2023年8月收到定點函 • 預計於2024年3月開始量產
	ICE及NEV皮卡車型	iFC 2.0	2023年8月	• 客戶要求	• 於2023年8月收到定點函 • 預計於2024年3月開始量產
	一款NEV VAN車型	iFC 2.0	2022年6月	• 產品開發	• 於2023年8月完成中期驗收 • 預計於2024年6月開始量產
	一款NEV VAN車型	iFC 2.0	2023年8月	• 產品開發	• 於2023年8月收到定點函 • 預計於2023年12月開始量產
	一款NEV VAN車型	iFC 2.0	2023年9月	• 客戶要求	• 於2023年9月收到定點函 • 預計於2024年12月開始量產

附註：

- (1) 一個項目的開發分為四個不同階段，即客戶要求、產品開發、產品驗證階段及共同驗收。在客戶要求階段，我們與OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）密切合作以全面了解其具體需求。在產品開發階段，我們致力創造有效滿足OEM特定需求的解決方案。在產品驗證階段，執行測試、驗證、定制以及與車輛其他子系統集成等各種流程。共同驗收階段代表解決方案或產品由OEM客戶及我們共同驗收。詳情請參閱「— 我們的客戶」。

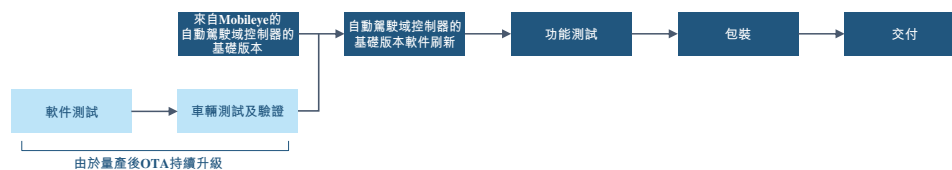
業 務

我們量產中的自動駕駛項目

下表載列截至最後實際可行日期我們處於量產階段的項目詳情。

OEM	車型	量產中產品	產品是否 標準配置	定點函日期
OEM A，一家中國ICE及 NEV汽車製造商	一款ICE MPV車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2022年1月
	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	中及高端版本 具備標準功能	2022年1月
OEM B，一家中國ICE及 NEV汽車製造商	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2022年9月
OEM D，一家中國ICE及 NEV汽車製造商	一款ICE SUV車型	iDC Mid	高端版本具備 標準功能	2022年1月
	一款ICE SUV車型	iDC Mid	高端版本具備 標準功能	2022年1月
OEM F，一家中國 NEV汽車製造商	一款NEV轎車車型	SuperVision™	所有版本具備 標準功能	2023年3月
	一款NEV 轎車車型	SuperVision™	所有版本具備 標準功能	2020年10月
	一款NEV MPV車型	SuperVision™	所有版本具備 標準功能	2022年11月
OEM J，一家國際ICE及 NEV汽車製造商	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2021年12月
	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2021年12月
	一款ICE SUV車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2021年12月
OEM K，一家中國 NEV汽車製造商	一款NEV轎車車型	iFC 2.0	高端版本具備 標準功能	2021年11月

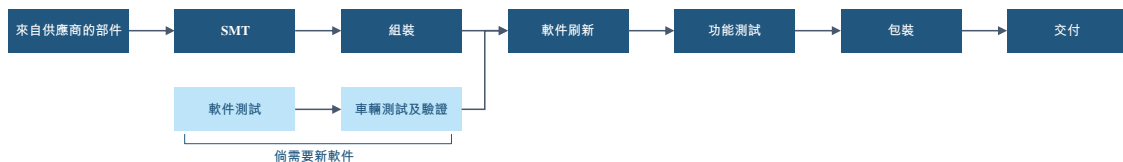
下圖說明SuperVision™項目進入量產階段後的工作流程。



業 務

就向OEM客戶及OEM終端客戶供應的SuperVision™而言，我們自Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本且其後擔任系統集成商。於SuperVision™項目進入量產階段後，我們的工作主要集中於(i)自動駕駛域控制器的基礎版本軟件刷新、(ii)功能測試、(iii)包裝及(iv)交付。我們將Mobileye開發的授權軟件（並非基於我們的專有算法）與硬件整合，將向Mobileye採購的自動駕駛域控制器的基礎版本轉變為根據車型獨特要求量身定制的全功能自動駕駛域控制器。對於同一批次或生產線的自動駕駛域控制器的基礎版本，每台設備的軟件均保持不變。我們不時向客戶提供協助，升級部署於一批新車輛的自動駕駛軟件。其後，我們會進行全面評估，以確保閃存軟件的正確性及完整性。我們將對該等產品的各部件進行全面的功能測試，以確保其符合高質量標準。就SuperVision™項目的後續OTA升級而言，Mobileye開發新版本軟件，我們其後利用該軟件進行基準測試及驗證。我們承擔兩項關鍵任務，以確保新軟件版本的質量及功能。首先，對軟件進行全面的台架試驗，以評估其性能及識別任何潛在問題或錯誤。這種細緻的測試過程有助於在受控環境中驗證軟件的行為及功能。其次，我們進行嚴格的車載測試，以進一步驗證及檢驗新軟件。通過在實際駕駛場景中部署軟件，我們可以評估其性能以及與各種車輛系統及部件的兼容性。該等測試可識別及解決軟件集成於實際操作環境時可能出現的任何問題。

下圖說明iDC及iFC項目進入量產階段後的工作流程。



就我們自主研發的iDC及iFC系列而言，我們的角色不僅限於系統集成商。進入量產階段後，我們承擔多項責任。我們根據我們的設計處理原材料及部件的採購。我們利用兩條SMT生產線，根據產品規格在PCB上安裝SoC及電阻等各種電子元件。我們接著將PCBA、攝像頭模組、連接器及其他機械部件等必要部件組裝在一起，形成自動駕駛產品的核心主體。此外，我們承擔與SuperVision™項目類似的軟件測試及編程、功能測試、包裝及交付工作。值得注意的是，對於iDC及iFC系列，我們專有的自動駕駛軟件安裝於硬件上。

業 務

我們的產品功能

基於我們的專有算法及不同的計算平台，我們的自動駕駛解決方案及產品可提供廣泛的自動駕駛功能，可分為三類，即行車功能、泊車功能及安全輔助功能。

行車功能

行車功能通常用於高速駕駛場景。我們的行車功能主要包括智能導航輔助駕駛(NoA)、車道居中(LCC)及自適應巡航(ACC)。

NoA

NoA是一種主動引導功能，根據駕駛員設定的導航路線，進行自動導航輔助駕駛。NoA是汽車行業中已商業化的最先進駕駛員輔助功能之一。NoA需要在特定環境下啟動，主要包括高速公路及市區。

我們專有的NoA算法在高頻駕駛場景下為用戶提供友好的駕駛體驗。在高速公路上使用NoA時，會引導車輛從高速公路的入口匝道駛向出口匝道，包括變道建議、自動變道，在高速公路交匯處導航以及選擇合適出口下高速。在市區使用NoA時，車輛本身幾乎可以執行所有的駕駛任務，例如檢測及識別交通信號燈、主動變道、轉彎並在十字路口、環島及高架橋導航，以及避開施工區域、行人及自行車等障礙物。

NoA

上高速



變道



下高速



業 務

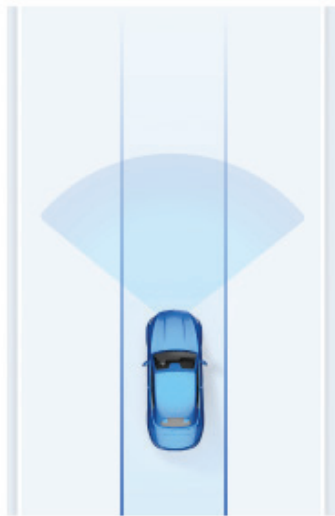
LCC

LCC可幫助駕駛員將車輛保持在車道中央。作為LCC的一部分，前置攝像頭用於檢測車輛前方的車道標記並將其與車道內的車輛位置進行比較。通過連接轉向控制執行系統，LCC可提供溫和但可察覺的轉向修正，使車輛保持在車道中央。駕駛員可隨時停止功能並接管車輛。通過開啟轉向燈，駕駛員可以在接近相應道路標識時停止LCC的任何干預。

ACC

ACC是一種旨在幫助車輛保持安全跟車距離，並將車速控制在駕駛員設定的限制內的系統。我們的ACC可以使用單個攝像頭測量與前方車輛的距離，持續監控前方交通。當駕駛員設定首選速度後，我們的ACC系統控制駕駛員的車輛，並通過在監控跟車距離的同時保持速度來幫助車輛適應交通環境。

LCC



ACC



泊車功能

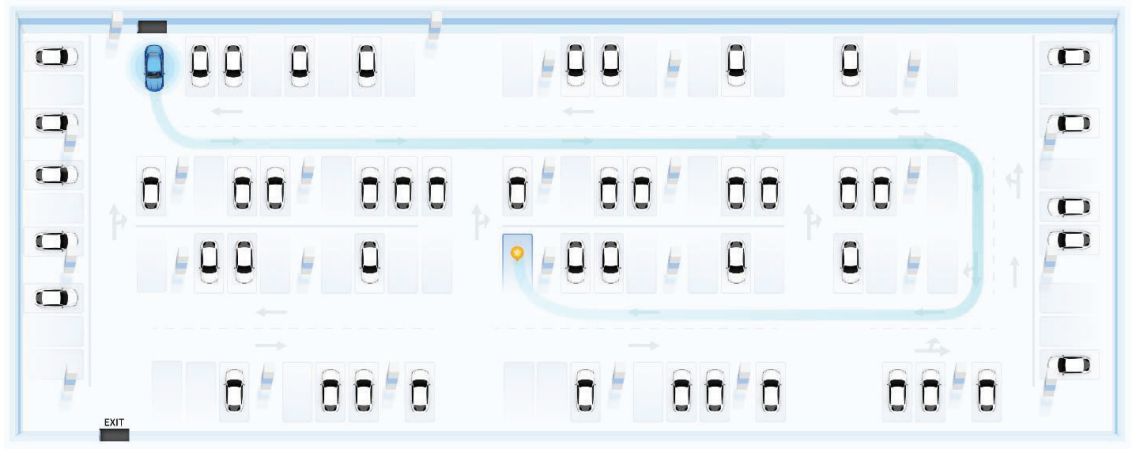
泊車功能通常用於低速泊車場景。我們的泊車功能主要包括記憶泊車輔助(HPA)、遙控泊車輔助(RPA)、自動泊車輔助(APA)及環視3D顯示屏(SV3D)。

業 務

HPA

駕駛員可憑藉HPA在家中或辦公室簡化進出泊車位的日常程序。駕駛員首次通過手動設定駕駛路線向系統指示到達理想泊車位的確切路徑。下次，當車輛再次到達起始位置，駕駛員激活系統時，車輛會根據學習的路線自動行駛並將停在目標泊車位。

HPA



此外，我們已開發出一種基於從現有傳感器獲取信息進行高精度距離計算的方法，細微偏差最高為0.2%。該系統基於環視及深度學習，可準確識別目標及定位車輛，特別適用於光線和場景突然變化的場景中。使用我們精確的視覺尺度恢復算法及車輛定位算法，我們的HPA可以支持地下車庫長達兩公里的遠程記憶泊車。

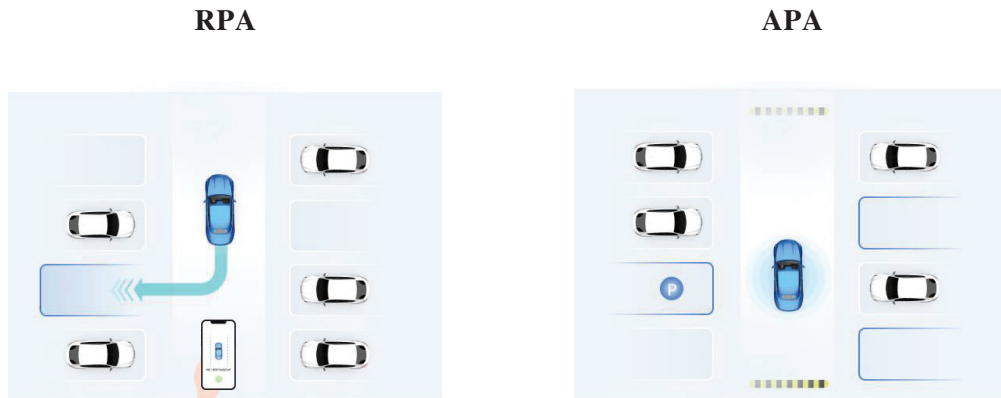
RPA

藉助RPA，駕駛員可在車外使用智能設備或車匙泊車。一旦檢測到泊車位，駕駛員可以開始進行遙控泊車，車輛隨後可自行停放在泊車位。RPA系統控制車輛的制動、轉向及動力系統。當汽車到達最終泊車位置時，RPA系統關閉動力系統並進行駐泊車制動。

業 務

APA

通過使用攝像頭及USS傳感器，APA可以自動控制特定的泊車任務或整個泊車過程，使駕駛員能夠安全可靠地泊車，而不會損壞自己或周圍的車輛。我們的APA功能可支持多種泊車位，包括平行、垂直及斜列式泊車位，並提供相應的路徑規劃策略。我們的APA系統能夠以類似於人類駕駛員的方式控制車輛，避免突然轉向和制動。此外，我們就靜態及動態障礙物提供停出功能及倒車自動緊急制動功能。

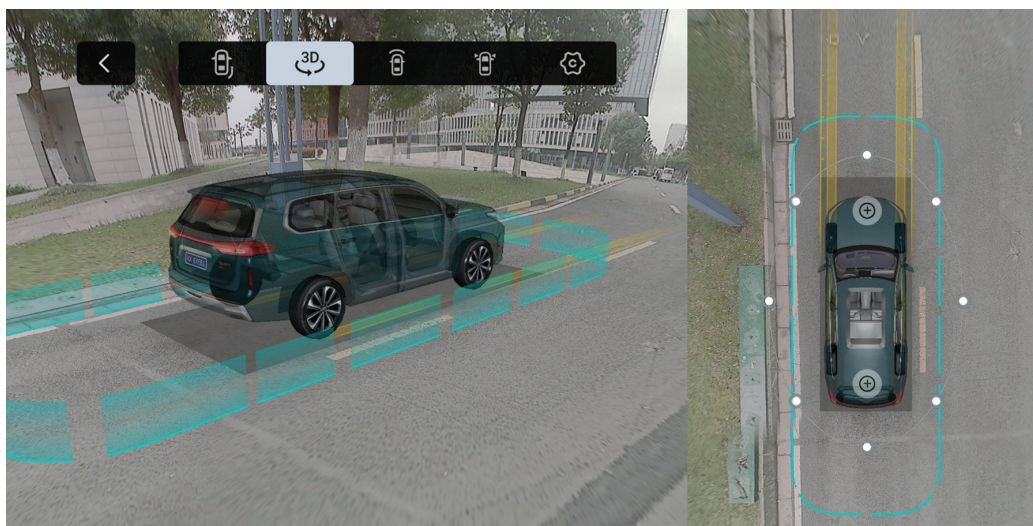


SV3D

我們的SV3D功能提供實時3D汽車全景，並偵測周邊障礙物，因此協助駕駛員泊車。使用我們的SV3D軟件可以創建360度碗狀全景圖像，該軟件可自動識別、糾正和拼接相鄰圖像之間的重疊部分，並實時調整拼接位置。為使不同攝像頭之間達到一致的視覺效果，SV3D軟件會分析相鄰攝像頭之間的圖像質量差異，並調整相應攝像頭輸出圖像的亮度及顏色。我們的SV3D亦與障礙物檢測系統相連。在低速運行時，當車輛靠近障礙物時，SV3D軟件會自動切換至障礙物一側的放大視圖。

業 務

由我們的SV3D算法創建的360度碗狀全景圖像



安全輔助

我們提供多項安全輔助功能，以避免及減輕事故。我們的安全輔助功能主要包括：

- 前方碰撞預警(FCW)，警告駕駛員可能與前方車輛發生碰撞；
- 自動緊急制動(AEB)，倘車輛檢測到即將發生碰撞，會自動制動。AEB除了防止或減輕前方碰撞，亦可以在倒車時檢測障礙物及自動制動；
- 車道偏離預警(LDW)，監控車輛在行駛車道內的位置，並在車輛接近或越過車道標誌時向駕駛員發出警告；
- 交通標誌識別(TSR)，可識別交通標誌並通過儀表板將其轉達給駕駛員；
- 緊急車道保持(ELK)，當檢測到危急情況時，會積極干預以防止車輛偏離道路；
- 防眩光遠光燈(GFHB)，可檢測不同光源並控制矩陣光束，以提供遠距離能見度，而不會令其他駕駛員及行人刺眼；及
- 緊急轉向輔助(ESS)，通過輔助轉向扭矩在主要避險操作中提供協助。

業 務



OTA升級

我們在車輛的整個生命週期內持續提供OTA升級服務，為駕駛員提供最新的自動駕駛功能。我們相信我們的增值OTA升級服務可以進一步加強我們自動駕駛解決方案及產品的競爭優勢。配備車載設備進行OTA升級，我們的自動駕駛解決方案及產品可與OEM雲平台合作升級自動駕駛功能。我們通常與OEM合作確定OTA升級時間表，而OEM將在向相關部門備案後相應地向終端用戶發送升級通知。通過我們出色的軟硬件協同設計能力，我們能夠在不增加額外傳感器的情況下整合更多的自動駕駛功能。在SuperVision™項目中，Mobileye開發新版本軟件，我們其後利用該軟件進行嚴格的基準測試及驗證。此後，我們與OEM合作進行車載測試及驗證，包括OTA壓力測試。最終，OEM負責將相關軟件更新部署到車輛上，確保整個過程順利完成。

業 務

我們的研發服務

我們於2017年7月開始向OEM提供研發服務。我們的研發服務主要側重三個方面：(i)自動駕駛軟件與硬件的開發；(ii)自動駕駛算法及功能的開發；及(iii)功能安全諮詢及驗證。

我們的自動駕駛相關研發服務主要側重兩個方面：

- (i) *概念驗證項目*。在該等項目中，OEM委聘我們對新技術進行概念驗證。利用我們的全面自研能力及先進技術，我們在短時間內開發並向OEM提供原型以進行驗證概念，包括涉及L3級或L4級自動駕駛的概念驗證。自2017年以來，我們共完成5個與自動駕駛相關的L3級及L4級研發項目，包括兩個L4級自動駕駛研發項目。首先，我們創建了一項原型，可以在預定的城市區域實現L4級自動駕駛。此外，我們還幫助一家OEM客戶打造一項自動駕駛物流車輛模型，可以在OEM的製造設施及倉庫之間自動行駛。該等概念驗證項目有助我們展示技術能力，我們有可能獲得定點函及獲選為自動駕駛解決方案提供商。我們在L3級和L4級自動駕駛方面的研發能力也體現在我們已授出的專利及專利申請的數量上。截至最後實際可行日期，我們擁有與L3級及L4級自動駕駛相關的18項已授出專利及八項專利申請。
- (ii) *有關提供我們自動駕駛解決方案的研發服務*。獲得定點函後，我們開始向客戶提供研發服務，主要包括硬件、軟件、算法及自動駕駛功能的研發，以及實施、集成、驗證及測試服務。在交付樣品之前，我們將該等服務的收入確認為與自動駕駛相關的研發服務相關的收入。該等研發活動對我們自動駕駛解決方案及產品的銷售至關重要，因為其使我們得以識別系統漏洞並滿足OEM的定制要求。

業 務

我們認為研發服務在兩個方面與我們提供自動駕駛解決方案及產品的核心業務相輔相成。首先，我們可以擴大客戶群及收入來源。研發服務為我們提供了向OEM展示我們的研發及工程能力的機會，我們相信這將為與OEM在自動駕駛領域的更深入合作鋪平道路。其次，我們亦可以深入了解OEM的要求及產品規格。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，提供自動駕駛相關研發服務所得收入分別為人民幣4.8百萬元、人民幣34.5百萬元、人民幣38.0百萬元、人民幣5.5百萬元及人民幣12.1百萬元，分別佔同期我們總收入的10.1%、19.4%、2.9%、1.5%及2.2%。

銷售PCBA產品

於往績記錄期，我們從事製造及向第三方銷售PCBA產品。我們使用兩條表面貼裝技術(SMT)生產線，根據客戶的規格，在PCB上安裝不同的電子元件，如SoC、電阻器、電容器及發射器，以制備完全可用的PCBA。

於往績記錄期，我們的PCBA產品銷售客戶主要包括中國電子產品製造商。我們認為PCBA產品的銷售並非我們的核心業務。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，PCBA產品的銷售收入分別為人民幣42.4百萬元、人民幣57.6百萬元、人民幣35.0百萬元、人民幣17.0百萬元及人民幣10.3百萬元。我們PCBA產品銷售收入佔總收入的百分比由2020年的89.0%下降至2021年的32.3%，並進一步下降至2022年的2.6%，及由截至2022年6月30日止六個月的4.7%下降至截至2023年6月30日止六個月的1.9%。展望未來，由於我們預期專注於向OEM客戶提供自動駕駛解決方案及產品，我們計劃於未來五年逐步減少向第三方銷售PCBA產品。然而，我們將繼續使用SMT生產線生產用作我們自有自動駕駛解決方案及產品部件的PCBA產品。

我們的核心技術

我們的全面自研能力是我們成功開發及商業化自動駕駛解決方案及產品的基石，如(i)核心算法，(ii)柔性軟件中間件，及(iii)數據閉環及雲平台。

業 務

我們的全面自研能力

我們擁有行業領先的軟硬件協同設計技術，使我們能夠為我們的OEM提供全面自動駕駛解決方案及產品。

- **硬件。**我們在設計及量產自動駕駛域控制器及iFC產品方面的經驗讓我們能更加了解自動駕駛軟件及硬件協同工作的方式。在設計解決方案及產品時，我們會選擇最適合我們的軟件架構及核心算法的方案，從而最大限度地提高效率並降低成本。
- **軟件中間件。**軟件中間件充當連接軟件與相應硬件之間的橋樑。使用我們可靠高效的軟件中間件，我們可以我們的算法與各種不同型號的SoC無縫集成。通過使用我們的軟件中間件，我們可在不同車型上安裝自動駕駛系統，而不會產生大量成本。
- **核心算法。**算法對自動駕駛解決方案及產品的性能至關重要。藉助我們的自動駕駛算法，自動駕駛域控制器可以高效地處理傳感器數據，提供可靠的融合、定位、規劃及控制功能。
- **系統測試及集成。**我們可以根據不同OEM及其不同車型的個性化需求，將自動駕駛域控制器、算法、經過充分測試的傳感器有機地集成功能完善的自動駕駛解決方案中。在交付自動駕駛解決方案及產品前，我們與OEM就功能測試及驗證密切合作。

我們的核心算法

我們已開發一套自動駕駛算法，如我們的感知及車輛定位算法。

感知算法

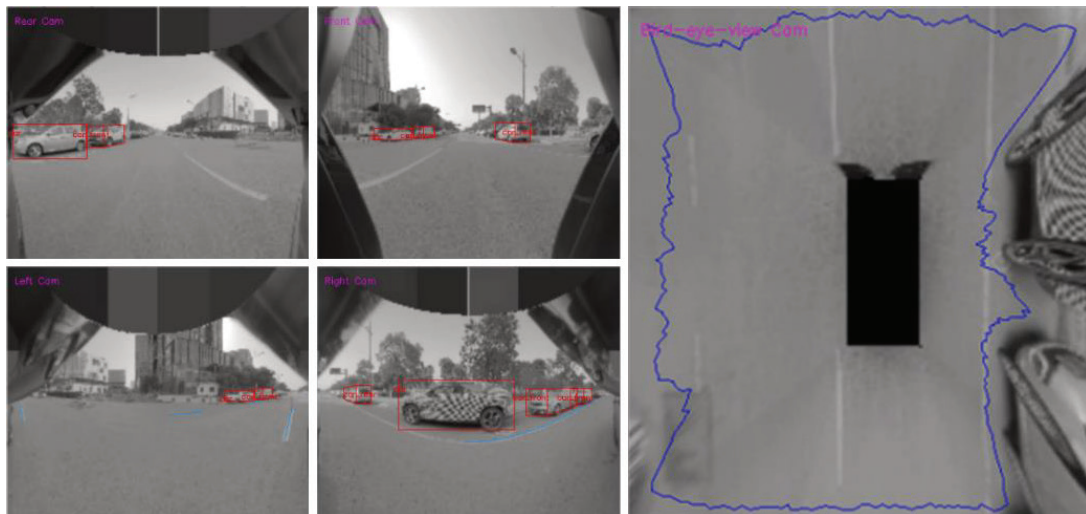
感知環境是實現自動駕駛的關鍵任務。為實現L2級以上自動駕駛功能，精細高效的感知必不可少。作為自動駕駛系統最複雜的子系統之一，感知系統要求專門的信息技術基建以及機器學習和高性能計算方面的專業知識。我們的感知堆棧基於系列模塊化傳感器，在低算力平台運行，並且可以根據應用程序要求進行定制。我們已根據不同類型傳感器開發了兩套感知算法，即視覺感知算法及USS感知算法。

業 務

A. 視覺感知算法

我們使用多模數據融合方法進行視覺感知算法的開發。我們的視覺感知算法可以自動標記數據並過濾錯誤標記的數據以供進一步研究及自動糾偏。我們使用CNN技術完成場景理解任務，同時使用魯棒性高的預處理和後處理算法進行場景跟蹤，保證系統整體的穩定性。同時，我們已在自動駕駛產品中推行基於注意力機制的鳥瞰視角感知算法，該算法可在車規級芯片上進行實時鳥瞰感知。基於變換器的感知算法具有巨大的性能提升潛力。通過採用連續的數據反饋循環，該等算法可有效處理更複雜的自動駕駛場景，包括市區。此外，我們正在與業務夥伴合作，為我們自身的系統定制硬件加速架構，以進一步提高算法效率。

我們的視覺感知算法可檢測障礙物、泊車位及可行駛區域



業 務

在我們專有的視覺感知算法中，魚眼感知算法是值得強調的恰當例子。一顆魚眼攝像頭用於捕捉超廣角（通常約為200度）的圖像。我們的魚眼感知算法能對近距離物體進行可靠檢測，並可用於NoA功能來彌補毫米波雷達在以下方面的不足：

專有感知算法的優勢

				
清楚地識別其他車道的車輛，避免毫米波雷達將多條車道的車輛誤識別為相鄰車道所造成的橫向檢測誤差。	檢測由於缺乏反射信息而可能無法被毫米波雷達檢測到的高速並行車輛。	準確地對目標進行分類，使HMI軟件能夠對卡車及轎車進行分類及顯示。	識別及區分路邊的靜止車輛，解決毫米波雷達面臨的問題。	區分已離開車道的車輛及路邊障礙物，解決毫米波雷達面臨的問題。

B. USS感知算法

超聲波傳感器使用高頻聲波來測量近距離物體之間的距離，可與其他車輛傳感器結合使用，以提供車輛周圍環境的完整圖像。USS可用於增強泊車功能，可在低能見度情況下（例如惡劣天氣情況）提供高精度感知。我們的USS感知算法可幫助低速檢測近距離障礙物。我們的USS感知算法，可以同時兼容高性價比AK1超聲波傳感器及高性能AK2超聲波傳感器，滿足OEM的不同成本及性能要求。我們的USS感知算法設計成可與主流傳感器類型兼容，並已可兼容最新一代的超聲波傳感器型號。此外，我們有能力不斷迭代USS感知算法，以滿足特定的功能需求並提升整體駕駛體驗。

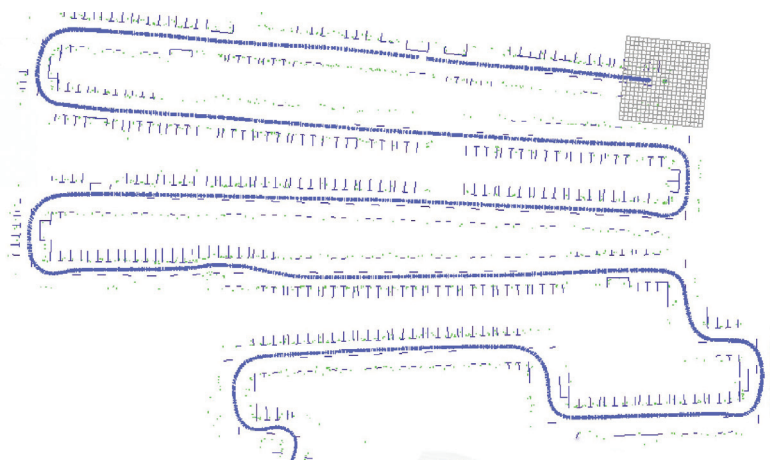
業 務

我們將USS感知算法搭載至域控制器的SoC。我們的USS感知算法旨在提高兼容性、支持動態過濾、多幅度測量及抗阻檢測。我們的USS感知算法在RTOS上運行，可以實時響應，減少與其他系統交互的時間延遲。

車輛定位算法

我們設計的車輛定位算法適用於開闊路段及封閉區域。在開闊路段，我們的車輛定位算法利用特徵點匹配系統及慣導系統提供可靠的定位輸出。該定位算法不依賴高精度組合導航系統，可降低車輛的整體成本。對於封閉區域的低速駕駛，我們開發一套基於語義信息和圖像特徵融合的同步定位和地圖繪製算法，其不依賴導航系統或慣性測量單元，仍可得出準確的車輛定位輸出。使用我們精確的視覺尺度恢復算法及車輛定位算法，我們的HPA可以支持地下車庫長達兩公里的遠程記憶泊車。我們亦正在開發開闊路段的同步定位和地圖繪製算法，旨在解決高清地圖的地圖覆蓋率有限且無法即時更新的問題。

地下車庫的同步定位和地圖繪製算法



柔性軟件中間件

本質上，軟件中間件是上層應用程序與底層系統之間的一組軟件框架，也是一個管理、分配及調度軟硬件資源的平台。其提供上層應用軟件開發和運行所需的環境，方便開發人員快速、高效、靈活地開發及集成自動駕駛軟件。我們先進的軟件中間件根據軟硬件解耦的趨勢開發，通過讓開發人員輕鬆將解決方案轉移到新的計算平台，提高自動駕駛解決方案對不同車型的適應性。

業 務

我們自主開發的軟件中間件不依賴任何開源框架，消除了嵌入式微處理器與SoC之間的通信障礙，在異構系統中實現零拷貝數據共享，在傳輸數據時消除中間緩衝區，提高系統性能。通過我們自主研發的軟件中間件，我們可在不同的計算平台及操作系統上部署軟件，使我們能夠快速適應不同OEM的硬件，減少系統開發的時間及成本，提高我們解決方案及產品的適應性及迭代效率。

憑藉我們的視覺軟件中間件，我們能開發與不同計算平台兼容的視覺感知算法。其針對圖像曝光、圖像轉換、深度學習及視頻渲染等耗時操作進行了優化，因此可確保實時圖像處理的高性能並減少系統的資源消耗。

數據閉環及雲平台

在我們的解決方案及產品的開發過程中，我們與中國一家頂級第三方地圖製作供應商合作，供應商將收集到的數據進行脫敏和匿名化處理。該地圖製作商專門製作高精度、高清地圖，專門設計用於支持自動駕駛車輛的需求。據本公司所深知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除第三方地圖製作商提供的該等服務外，第三方地圖製作商與本公司或其附屬公司，彼等的董事、股東或高級管理層，或彼等各自的任何聯繫人之間並無其他過往及現時關係（包括家庭、僱傭、股權、信託、融資、共享人事、處所或其他資源或其他方面）。處理後的數據存儲在我們的雲平台上，用於開發及測試。

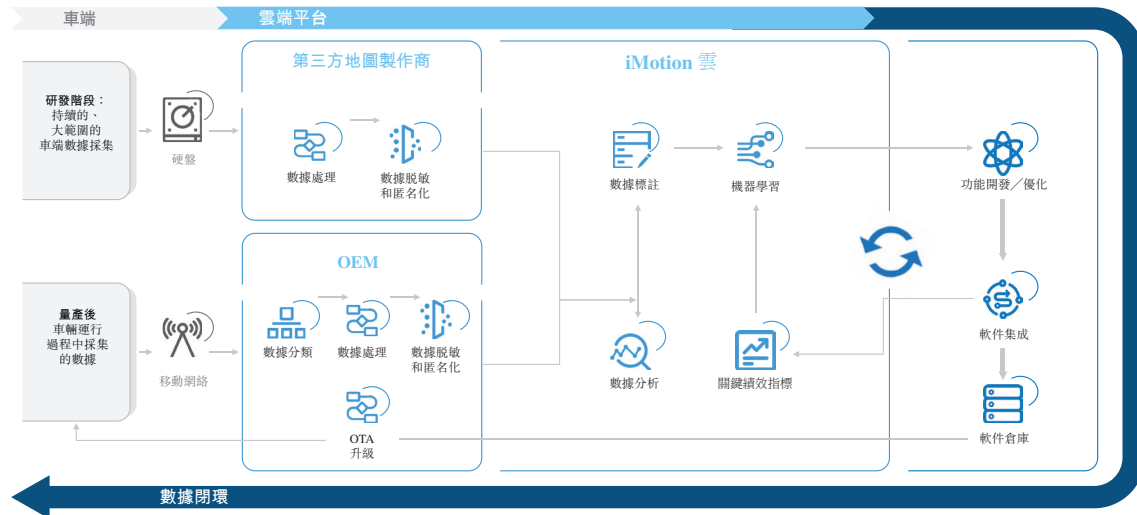
在 SuperVision™ 項目內，Mobileye 及本公司都可以訪問特定的脫敏和匿名數據，以進行軟件更新。在搭載我們iDC Mid的車輛上市後，我們計劃積極與OEM客戶合作以獲取真實數據，我們的OEM客戶將數據存儲在選定的平台上，我們僅可訪問脫敏和匿名數據，用於軟件更新。基於大量真實數據存儲庫，我們可監控性能，並提升我們的自動駕駛解決方案及產品的性能及功能。特別是，我們可以持續更新我們的自動駕駛算法，並實現相對較短的迭代週期。

在收到第三方地圖製作商及OEM的數據後，我們首先識別並標記脫敏和匿名數據（如圖像和視頻），以為機器學習模型提供背景信息。屆時，我們應用機器學習及人工智能技術查找數據庫中的模式並確定算法優化區域。基於該等見解，我們可進一步完善自動駕駛解決方案及產品的功能，並將各種新功能集成到單一軟件中。此後，我

業 務

們使用關鍵績效指標評估該等新功能的表現，並利用我們先進的機器學習技術進一步優化我們的算法。我們在完成算法迭代過程後將軟件存儲在軟件倉庫中，並將其發送給OEM進行後續OTA升級。

下圖列示我們雲平台的細節：



靈活的製造流程

我們自主開發的自動駕駛域控制器及iFC產品由各種原材料及零部件在我們自有產線內組裝，其中部分原材料及零部件(包括機械部件、車規級芯片、攝像頭及電氣部件)向信譽良好的第三方供應商採購。我們的製造及測試能力以及嚴格的質量控制措施使我們能夠確保產品的高性能及可靠性。

我們的生產廠房

我們目前的生產設施位於江蘇省蘇州市，毗鄰中國OEM及汽車供應鏈的中心，於2018年7月投產。

我們的生產設施由我們的業務運營部門管理，以進一步提高我們的自動駕駛產品的性能、控制量產的成本，並進一步實現零部件生產的自動化。我們的業務運營部門根據其不同職責分為四個團隊：即供應鏈管理團隊、生產團隊、設施維護團隊及質量控制團隊。我們的生產團隊嚴格遵循供應鏈管理團隊根據訂單狀態設定的生產計劃。

業 務

我們的質量控制部監督整個生產過程，定期檢查原材料、半成品及成品，以確保我們的產品具有高質量。設施維護團隊負責改進新項目的生產流程以及提高我們生產設施的運營效率。

自動駕駛產品組裝線

我們於2020年安裝半自動iFC組裝線，並於2022年安裝自動iDC組裝線，以應對我們自動駕駛解決方案不斷增長的銷量，並滿足OEM客戶對供應商製造能力的要求。在某些情況下，OEM客戶僅選擇自設製造設施的自動駕駛解決方案及產品供應商。按每年250個工作日、每日一班制11個工作小時計算，我們的iFC組裝線及iDC組裝線的年產能分別約為129千台及212千台。於往績記錄期，我們的iFC組裝線的產量合共為24,986台，而iDC組裝線的產量合共為3,844台。我們認為，我們的自動駕駛產品組裝線於往績記錄期的利用率不能準確反映我們的生產效率，主要因為(i)在iFC 2.0及iDC Mid量產之前，我們主要為有限的OEM客戶生產樣品產品，我們的組裝線並非滿負荷運行；及(ii)我們處於自動駕駛解決方案及產品商業化的早期階段，在iFC 2.0量產後出現銷售上升期，在此期間我們只向若干OEM客戶提供數量有限的iFC產品。

由於預測我們的iFC產品的銷量將會快速增長，我們計劃在2023年底前新設一條年產能約1,000,000台的iFC產品自動組裝線。我們新增的該條iFC組裝線預計將高度自動化，因此生產所需的人力將會有所減少。

SMT生產線

我們的SMT生產線製造PCBA產品，作為我們自有自動駕駛解決方案及產品的部件。我們根據產品規格在PCB上安裝各種電子元件，以製造所有自動駕駛產品中必不可少的PCBA成品。此外，於往績記錄期，我們的SMT生產線製造的部分PCBA產品向第三方客戶銷售。我們認為向第三方銷售PCBA產品並非我們的核心業務，並計劃於未來五年逐步減少向第三方銷售PCBA產品。然而，我們將繼續使用我們的SMT生產線生產作為我們自有自動駕駛產品及解決方案部件的PCBA產品。按每月26個工作日、每日兩班制22個工作小時計算，我們的兩條SMT生產線的估計年產能合計約為1,168,000台。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們SMT生產線的產量分別約為616,000台、501,000台、516,000台及388,000台。我們認為，我們的SMT生產線在往績記錄期的利用率不能準確反映我們的生產效率，主要因為我們的SMT生產線按項目生產不同類型的PCBA產品令生產週期

業 務

時間有重大差異。我們現正積極探尋於2023年安裝一條新SMT生產線的可能性，以滿足我們對自有自動駕駛產品的高要求。在新一代生產設備的支持下，我們預計新SMT生產線的年產能將達到約600,000台至700,000台，這將相當於我們目前的產能水平，我們亦預計新SMT生產線能夠生產出更多印刷電子元件及更複雜設計的PCBA。

我們的生產流程

通常適用於我們自主開發的iDC及iFC系列的生產流程的主要步驟包括：

- **SMT**。一般而言，我們在開始自動駕駛解決方案及產品（包括現階段的iDC及iFC產品）生產流程前先製備PCBA，即利用兩條SMT生產線，根據產品規格在PCB上安裝SoC及電阻等各種電子元件。PCBA成品包含在自動駕駛產品的電路板所需的所有必要電子元件。
- **組裝**。我們接著將PCBA、攝像頭模組、連接器及其他機械部件等必要部件組裝在一起，形成自動駕駛產品的核心主體。我們可能不時會進行組件功能測試。
- **軟件刷新**。根據我們OEM客戶的產品規格，在硬件上安裝不同的自動駕駛軟件。
- **測試**。軟件安裝完成後，我們會進行多項測試，確保自動駕駛產品正常運行。特別是，我們在產品下線前對其進行下線測試。下線測試主要側重於使用可以模擬所有可能駕駛條件的測試系統來測試我們產品的整體功能，同時亦測量被測產品的反應。
- **包裝**。自動駕駛成品經打包後一併運輸至倉庫存儲。

我們已投入大量時間精簡生產流程並將其自動化，並通過設計自動化組裝及測試流程，系統地優化我們的生產流程。我們生產線上組裝的每件自動駕駛產品均經過我們的自動測試站，以驗證我們產品的可靠性。該等自動化組裝及測試流程不僅改善質

業 務

量控制，而且提高生產效率及我們擴大生產規模的能力。由我們包裝並交付予OEM客戶後，OEM客戶負責在最終組裝階段將我們的產品安裝在其車輛上。

物流及倉儲

我們主要依賴合資格的第三方物流服務提供商運輸我們的產品。我們在江蘇省蘇州市租賃倉庫（位於我們租賃的生產廠房內），以儲存我們的自動駕駛成品。通過質量檢驗的產品交付至倉庫，我們對倉庫實施嚴格的存貨管理及控制措施，產品最終運輸至OEM客戶指定的地點。

生產質量控制

面對具有世界一流標準的客戶，我們致力於為客戶提供一貫優質可靠的高性能產品。憑藉我們開拓自動駕駛產品的歷史，我們培養內部高精度製造及測試能力，以保持我們的高質量控制標準，優化我們的製造成本結構，加快產品開發週期迭代，並提高供應鏈穩定性。截至2023年6月30日，我們的質量控制團隊由12名人員組成，彼等擁有豐富的生產及質量控制經驗。

我們在生產流程各階段實施嚴格的質量控制標準。我們在生產流程不同階段對材料及部件進行系統測試，以確保其符合我們的技術規格。我們的商業化自動駕駛產品按照OEM標準進行多項嚴格的可靠性測試，包括機械衝擊、高溫降解、熱衝擊及鹽霧測試。該等測試有助於確保我們的自動駕駛產品在惡劣的環境中具備出色的穩定性能。我們亦設置關鍵指標以控制生產線運營。我們目前位於江蘇省蘇州市的生產基地已通過ISO/TS 16949及ISO 14001認證。就供應商選擇而言，我們的供應鏈團隊及研發團隊在選擇過程中相互合作，以根據質量、批量交付、定價、時間表及適應能力等因素評估供應商的能力。憑藉我們嚴格的質量控制措施，我們能夠在內部生產優質自動駕駛產品。

銷售及營銷

我們在各業務領域均設有專門的業務開發團隊，負責向潛在OEM客戶推廣我們的自動駕駛解決方案及產品。截至2023年6月30日，我們的業務開發團隊由擁有逾12年銷售經驗的朱慶華先生領導，並由對中國自動駕駛行業有深入了解的四名銷售人員組成。作為我們營銷策略不可或缺的一部分，我們參加大型技術會議及行業博覽會，

業 務

以展示我們的解決方案、產品及技術。我們的營銷工作亦專注於在媒體平台上產生口碑推介及創作營銷內容，以提高我們的產品曝光率並建立聲譽。我們的營銷內容包括內部開發的優質文章及視頻，闡述我們的產品規格及技術，以在目標市場中傳達、交付及提升我們的品牌及價值。我們認為，除了OEM客戶的強大口碑外，我們的優質內容與營銷渠道優化相結合，使我們能夠實現持續品牌曝光並有效地吸引優質潛在OEM客戶。

我們通過直銷銷售自動駕駛解決方案及產品。我們的網站向潛在客戶展示產品，並提供富有洞察力的產品描述，並覆蓋全球的OEM。我們擁有一支按中國地區劃分的專門銷售人員團隊，以尋求並維持與國內OEM的關係。我們相信，知識淵博的銷售人員將提升我們產品的銷售，彼等能夠傳達我們的技術價值及我高產品性能。我們的眾多銷售人員曾在知名科技公司任職，擁有多年的銷售經驗及技術知識基礎，以支持其銷售活動。

下單流程

於2023年之前，為應對全球芯片短缺，我們的部分主要客戶提前一年向我們下達訂單。自2023年以來，隨著全球芯片短缺的緩解，我們的客戶通常會提前四週至三個月向我們提供需求預測並提前一個月下訂單。就部分車型而言，我們的產品已安裝在每輛車輛上；而就其他車型而言，我們的產品則作為可選插件提供。

定價策略

根據市場對我們產品的接受程度，我們採用不同的定價策略。於設定售價時，我們會考慮多項因素，包括但不限於原材料成本、我們對業務擴張的投資、客戶的需求和預期的銷售水平。我們密切監督市場趨勢，並根據行業競爭格局調整價格。根據弗若斯特沙利文的資料，我們亦每年降低自動駕駛解決方案及產品的售價，此舉符合行業慣例。

此外，我們根據客戶情況及其車輛的銷售預測動態調整售價。我們通常於每年上半年與客戶就年內所售產品的定價進行磋商。

業 務

我們的客戶

我們的客戶主要包括在其車輛上安裝我們的自動駕駛解決方案及產品的OEM。我們的絕大部分收入均在中國產生。部分OEM可能通過OEM的聯屬公司購買我們的自動駕駛解決方案。例如，向極星的銷售通過一家吉利集團聯屬公司進行。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們自各期間前五大客戶所得收入合共分別佔我們總收入的84.2%、92.1%、99.4%及99.0%，而於有關期間自最大客戶所得收入則分別佔我們總收入的63.0%、53.0%、96.4%及95.0%。

客戶接洽是我們業務的重要環節，一般涉及一系列階段。我們的自動駕駛解決方案的典型客戶接洽流程可分為三個階段：項目獲取、項目開發及量產。

第一階段是項目獲取，其涉及OEM（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）進行的多項評估以確保我們能夠提交所需解決方案及產品。於此階段，我們進行技術評估以檢查我們的能力及開發自動駕駛解決方案所需的資源。我們會進行質量評估以保證我們的產品符合所需標準，而供應鏈評估可協助OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）建立對我們的可靠且有效的供應鏈的信心。於若干情況下，技術及質量評估乃通過聘請本公司參與特定的概念驗證項目進行。OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）一般會在第一階段末發出定點函，其表示我們已獲選為自動駕駛解決方案及產品的指定供應商，並合資格加入OEM的供應鏈。然而，即使已訂立定點函，概不保證我們的客戶會以對我們有利的價格大量購買或者購買我們的解決方案及產品。截至最後實際可行日期，我們有能力開展絕大部分已獲得定點函的項目。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已就不同項目獲得與15家OEM客戶相關累積合共29份定點函。當中，（有關三個項目的）三份定點函已終止。就餘下定點函而言，合共有34個項目。其中，截至最後實際可行日期，14個項目已成功進入量產階段（其中兩個項目於量產後終止銷售）、19個項目處於項目開發階段及1個項目已臨時暫停。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已終止與兩名OEM客戶的合作，其向我們發出合共三份定點函。我們與一名OEM客戶的合作於項目

業 務

達到量產階段前終止。據我們所深知，終止與該OEM客戶的合作主要是由於車輛配置改變。另一名OEM客戶就兩個項目發出兩份定點函，我們於一個項目開始量產前及另一個項目達到量產階段後終止我們的關係。我們決定終止與該OEM客戶的合作，主要是考慮到其轉變業務策略。於該期間，該OEM客戶面臨重大營運及財務難題。因此，其將主要業務重心從新車型的研發轉移。

客戶接洽的第二階段為項目開發，進一步分為四個不同的階段。首先為客戶要求階段，於此階段本公司與OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）緊密合作，以完整理解其具體要求。第二是產品開發階段，於此階段本公司致力於創造能夠有效滿足OEM具體需求的解決方案。第三是產品驗證階段，於此階段我們會開展多項工藝，如測試、驗證、定制及與車輛的其他子系統的整合。最後是共同驗收階段，指解決方案或產品一方面由OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）及另一方面由本公司共同驗收。

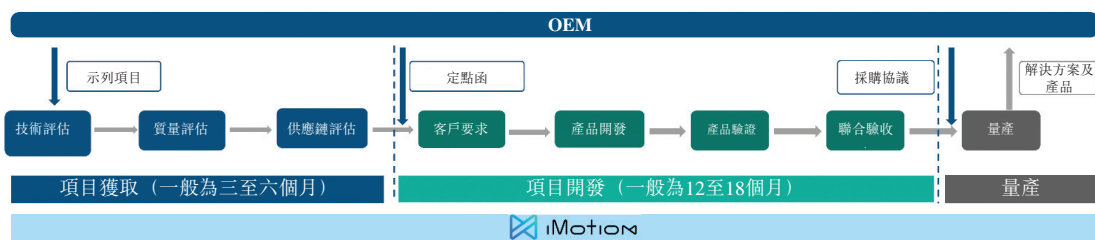
發出並無法律約束力的定點函後，我們與OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）可能再協議訂立採購協議並開始自動駕駛解決方案及產品的量產，這是每部車輛的標準流程，主要包括四個步驟：

- (i) *部件的製造及組裝*。我們製造及組裝iDC及iFC產品的硬件。截至最後實際可行日期，我們並不負責SuperVision™硬件的製造或組裝。
- (ii) *軟件刷新*。在交付給OEM之前，我們將自動駕駛軟件集成至各個產品中。對於iDC及iFC系列，我們在硬件上安裝我們專有的自動駕駛軟件。就SuperVision™而言，我們將Mobileye開發的授權軟件與硬件整合，將向Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本轉變為根據車型獨特要求量身定制的全功能自動駕駛域控制器。對於各個待發佈的軟件版本，我們在向OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）交付自動駕駛域控制器之前均會進行台架及車載測試。此外，於軟件集成至硬件後，我們會進行全面評估，以確保閃存軟件的正確性及完整性。

業 務

- (iii) **產品功能測試**。我們對我們的產品進行全面測試，以確保高質量標準。
- (iv) **包裝及交付**。一旦我們的解決方案及產品成功通過測試並符合所需資質，我們則隨之進行包裝並及時交付予我們的OEM客戶（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）。
- (v) **後續OTA升級**。我們通常與OEM合作確定OTA升級時間表，而OEM將在向相關部門備案後相應地向終端用戶發送升級通知。

下圖說明我們的自動駕駛解決方案從初始客戶接洽到量產的主要環節：



我們研發服務的客戶參與流程如下：

- **概念驗證項目**。我們的客戶通常請我們參與概念驗證項目，以於聘請我們擔任其車輛的自動駕駛解決方案第1級供應商前評估我們的技術能力及產品質量。我們的客戶在確定我們具備執行量產項目所需的能力及資源後，與我們簽訂正式合約。
- **與供應我們的自動駕駛解決方案有關的研發服務**。有關服務的客戶為該等聘請我們為他們的車輛提供自動駕駛解決方案的客戶。我們在交付樣品產品之前（即在項目開發階段）將該等客戶的收入確認為與自動駕駛相關研發服務有關的收入。

業 務

下表載列我們於往績記錄期各年度／期間的前五大客戶詳情：

客戶	收入 (人民幣千元)	佔同年 總收入的 百分比	所提供服務／ 貨品	信用期	業務關係 開始時間	客戶背景
截至2020年12月31日止年度						
客戶A	30,009	63.0%	LED模塊	發票日期起 計60天	2019年	一家在加拿大安大略省擁有一個實體及在香港擁有一個實體的集團。該等實體的主要業務為銷售液晶顯示器及數碼投影儀
客戶B	3,558	7.5%	PCBA	發票日期起 計90天	2019年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為生產電線、網線及飛機線纜
客戶C	2,317	4.9%	PCBA	發票日期起 計30天	2020年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為集成電路及電子設備組裝及測試
客戶D	2,237	4.7%	自動駕駛相關 研發服務	發票日期起 計60天內	2017年	一家位於中國上海並於上海證券交易所上市的公司。其主要業務為生產汽車、摩托車及其他車輛
客戶E	1,973	4.1%	自動駕駛解決 方案及產品	發票日期起 計30天	2020年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為物聯網技術研發及物聯網設備製造
總計	<u>40,093</u>	<u>84.2%</u>				

業 務

客戶	收入 (人民幣千元)	佔同年 總收入的 百分比	所提供服務／ 貨品	信用期	業務關係 開始時間	客戶背景
截至2021年12月31日止年度						
吉利集團	94,523	53.0%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	自動駕駛相關研發服務為發票日期起計30天或系列產品為發票計入吉利集團賬戶後75天	2020年	一間於開曼群島註冊成立並於聯交所上市(連同受其控制的附屬公司及合營企業)公司。其主要業務為汽車零配件及整車製造
客戶A	40,409	22.7%	LED模塊	發票日期起計60天	2019年	一家在加拿大安大略省擁有一個實體及在香港擁有一個實體的集團。該等實體的主要業務為銷售液晶顯示器及數碼投影儀
客戶F	17,019	9.5%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	發票日期起計30天	2020年	一家位於中國上海的公司。其主要業務為NEV技術設計、研發及製造
客戶D	6,465	3.6%	自動駕駛相關研發服務	發票日期起計60天內	2017年	一家位於中國上海並於上海證券交易所上市的公司。其主要業務為生產汽車、摩托車及其他車輛
客戶E	5,897	3.3%	自動駕駛解決方案及產品	發票日期起計30天	2020年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為物聯網技術研發；物聯網設備製造
總計	<u>164,313</u>	<u>92.1%</u>				

業 務

客戶	收入 (人民幣千元)	佔同年 總收入的 百分比	所提供服務／ 貨品	信用期	業務關係 開始時間	客戶背景
截至2022年12月31日止年度						
吉利集團	1,277,489	96.4%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	自動駕駛相關研發服務為發票日期起計30天或系列產品為發票計入吉利集團賬戶後75天	2020年	一間於開曼群島註冊成立並於聯交所上市(連同受其控制的附屬公司及合營企業)公司。其主要業務為汽車零配件及整車製造
客戶A	25,732	1.9%	LED模塊	發票日期起計60天	2019年	一家在加拿大安大略省擁有一個實體及在香港擁有一個實體的集團。該等實體的主要業務為銷售液晶顯示器及數碼投影儀
Mobileye	6,628	0.5%	自動駕駛解決方案的組件	發票日期起計60天	2022年	一家在納斯達克上市及總部設於以色列耶路撒冷的公司。其主要業務為部ADAS及自動駕駛技術及解決方案
客戶G	3,720	0.3%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	發票日期起計45個工作日	2019年	一家位於中國湖北省武漢市並於聯交所上市的公司。其主要業務為汽車研發、設計及製造
客戶H	3,623	0.3%	PCBA	發票日期起計30至60天	2019年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為通訊電纜及配件研發與製造
總計	<u>1,317,191</u>	<u>99.4%</u>				

業 務

客戶	收入 (人民幣千元)	佔同年 總收入的 百分比	所提供服務／ 貨品	信用期	業務關係 開始時間	客戶背景
截至2023年6月30日止六個月						
吉利集團	516,042	95.0%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	自動駕駛相關研發服務為發票日期起計30天或系列產品為發票計入吉利集團賬戶後75天	2020年	一間於開曼群島註冊成立並於聯交所上市(連同受其控制的附屬公司及合營企業)公司。其主要業務為汽車零配件及整車製造
客戶A	7,803	1.4%	LED模塊	發票日期起計45天	2019年	一家在加拿大安大略省擁有一個實體及在香港擁有一個實體的集團。該等實體的主要業務為銷售液晶顯示器及數碼投影儀
客戶G	5,239	1.0%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	發票日期起計45天	2019年	一家位於中國湖北省武漢市並於聯交所上市的公司。其主要業務為汽車研發、設計與製造
客戶I	5,088	0.9%	自動駕駛相關研發服務	發票日期起計7天	2022年	一家位於中國廣東省深圳市的公司。其主要業務為生產及銷售汽車產品
客戶J	3,710	0.7%	自動駕駛解決方案及產品以及自動駕駛相關研發服務	發票日期起計90天	2022年	一家位於中國安徽省蕪湖市的公司。其主要業務為生產及銷售汽車產品
總計	537,881	99.0%				

業 務

據我們所知，我們於往績記錄期各期間的前五大客戶均為獨立第三方。董事、彼等各自的聯繫人或據董事所知於最後實際可行日期擁有我們已發行股本5%以上的任何股東概無於我們各期間的前五大客戶中擁有任何權益。

我們與吉利集團的關係

於2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月，吉利集團是我們最大的客戶。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們來自吉利集團的收入分別為人民幣94.5百萬元、人民幣1,277.5百萬元及人民幣516.0百萬元，佔同期我們總收入的53.0%、96.4%及95.0%。吉利集團是一家領先的跨國汽車企業集團，主要從事汽車、汽車零件及相關汽車部件的研發、製造及銷售。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們與吉利集團維持穩定的關係，且我們與吉利集團的合作並無重大中斷或糾紛。然而，我們無法保證吉利集團將繼續與我們合作或將不會減少與我們的業務。近年來，吉利集團開始為其車型內部開發其多種的自動駕駛能力，亦與其他提供商合作開發自動駕駛解決方案。此外，據我們基於與Mobileye的討論所知，極星可能與另一名系統整合人合作，以綜合Mobileye下一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）至我們已協議的特定車型。鑒於我們的大部分收入主要集中在吉利集團，倘吉利集團未來決定終止或減少與我們的合作，可能導致對我們業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。有關詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨自向吉利集團銷售及自SuperVision™獲得大量收入的集中風險，而有關客戶或產品的收入損失或收入大幅減少可能對我們的經營業績造成重大不利影響」。

下表列示於所示期間我們按產品劃分的來自吉利集團的收入明細。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月	
	2020年		2021年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)							
銷售SuperVision™	–	–	86,009	91.0%	1,241,908	97.2%	508,790	98.6%
銷售iFC	–	–	–	–	2,083	0.2%	4,919	1.0%
提供研發服務	–	–	8,514	9.0%	33,498	2.6%	2,333	0.4%
總計	–	–	94,523	100.0%	1,277,489	100.0%	516,042	100.0%

業 務

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除上文所披露者外，據本公司所深知，我們（包括我們的附屬公司、該等附屬公司的董事、股東、高級管理層及彼等各自的任何聯繫人）與吉利集團之間並無過往及現時關係（家庭、僱傭、股權、信託、融資、共享人事、處所或其他資源或其他方面）。

SuperVision™的框架採購協議的主要條款

下文載列我們與吉利集團就極氪001及與吉利集團須遵守類似條文的若干其他項目內SuperVision™解決方案訂立的框架採購協議概要：

- **產品規格。**我們獲吉利集團聘請為非獨家供應商，按照協議中列出的產品規格開發L2+級自動駕駛解決方案。
- **賠償。**我們有責任就我們因違反框架採購協議及／或其他採購訂單而使吉利集團蒙受的任何損失或損害對吉利集團進行賠償。
- **研發服務付款。**我們同意自吉利集團收取服務費並代吉利集團支付予Mobileye，由Mobileye就其在SuperVision™中使用的軟件開發提供研發服務。
- **修訂。**吉利集團與我們訂立的書面協議可予修訂。
- **終止。**吉利集團有權根據雙方共同釐定的一般採購條款及條件發出書面通知終止協議。框架採購協議並無就其期限或續約作出具體規定。

倘若我們違反採購框架協議及／或任何採購訂單，我們與吉利集團協議中的賠償條款將被觸發（例如，倘我們未能按時交付產品或完成項目）。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，概無發生可能觸發我們與吉利集團協議項下彌償條款的事件。

此外，倘終端客戶因我們產品的質量問題而遭受人身或財產損失，吉利集團及終端客戶有權要求我們承擔相應產品責任。更具體的說，根據《中華人民共和國民法典》，因產品存在缺陷造成他人損害的，生產者應當承擔侵權責任，被侵權人可以向產品的生產者請求賠償，也可以向產品的銷售者請求賠償。產品缺陷由生產者造成的，

業 務

銷售者賠償後，有權向生產者追償。根據《中華人民共和國產品質量法》，因產品存在缺陷造成人身、缺陷產品以外的財產損害的，生產者應當承擔賠償責任。請參閱「法規－有關產品責任的法規」。

因此，倘因我們的產品存在任何質量缺陷，造成人身或他財產損害，我們有法律義務承擔產品責任。倘有關索償產生自我們自供應商採購的零部件的產品缺陷，我們可能有權要求供應商承擔相應的產品責任。然而，我們因兩項主要因素可能須對吉利集團承擔較高的產品責任。首先，我們給吉利集團的保修期（三至五年）可能比我們的供應商提供的保修期要長。其次，我們的供應商所承擔的責任可能存在限制。例如，Mobileye對我們的累計責任最高可達40.0百萬美元。

請參閱「風險因素－我們的業務可能受到與（其中包括）我們解決方案及產品的實際或被指控的瑕疵有關的索賠，或倘我們的解決方案及產品實際或被指控未能達到預期的性能，與該等索賠有關的報道可能會損害我們的聲譽，減少對我們解決方案及產品的需求或增加對我們解決方案及產品的監管審查」。

我們的客戶主要為吉利集團的原因

我們認為，截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們的客戶主要為吉利集團歸因於以下因素：

- OEM及自動駕駛解決方案提供商之間緊密合作，建立穩定的供應關係屬行業慣例。根據弗若斯特沙利文的資料，為確保自動駕駛解決方案及產品供應的穩定性，OEM通常與其自動駕駛解決方案提供商就特定車型保持穩定及長期的合作關係，反之亦然。根據同一資料來源，自動駕駛解決方案提供商的絕大部分收入來自其主要客戶亦屬行業慣例，尤其是在有關公司的早期發展階段，當由於用於研發及市場擴張的資源及能力有限，其產品類別相對有限時。
- 我們銷售自動駕駛解決方案及產品產生的收入與我們銷售予OEM的產品單價及已安裝我們解決方案及產品的車型銷量呈正比。相較於其他於往績記錄期安裝了我們的解決方案及產品的客戶的車型，高端BEV車型極氪001錄得可觀銷量，導致我們的客戶主要為吉利集團。

業 務

- 在我們商業化的早期階段，客戶集中可盡量提高本公司的生產及運營效率，為我們的進一步增長奠定堅實基礎。鑒於我們在商業化初期的產品類別相對有限，我們採取主要客戶戰略，將我們的研發及人力資源投入到特定的主要客戶上，以展示我們的技術開發能力，並建立提供自動駕駛解決方案及產品的往績記錄。
- SuperVision™專注於高端BEV市場，該市場的OEM數量相對有限。當我們於2020年10月開始與吉利集團合作開發更先進的駕駛解決方案時，根據弗若斯特沙利文的資料，在整個汽車市場中推出高端BEV車型的OEM數量相對有限，導致極氪001量產後客戶主要為吉利集團。

我們的董事認為，儘管我們的客戶集中，但由於以下因素，本集團的業務模式乃屬可持續：

- 我們與吉利集團的關係乃在互惠互利、合作共贏的基礎上而建立。
 - (i) 我們可充分了解吉利集團的需求，以更有效且更具成本效益的方式實現預期的結果。與專注於自動駕駛技術硬件或軟件的競爭對手相比，我們擁有提供軟硬件一體化的全面自動駕駛解決方案及產品的研發、商業化及生產能力，受到吉利集團的青睞。
 - (ii) 與吉利集團的互惠互利及合作共贏亦直接體現在極氪001銷量的快速增長。根據弗若斯特沙利文的資料，按銷量計，極氪001於2022年在中國高端電動汽車中排名第二，並為萬輛俱樂部中唯一的中國品牌豪華純電車型。憑藉卓越的自動駕駛解決方案及產品獲得吉利集團的認可，我們獲選為極氪009（於2023年1月開始量產）的自動駕駛解決方案供應商。該互利合作有助於極氪在NEV市場建立其地位，並進一步增加其在NEV行業的市場份額，從而提升本集團的聲譽、加強品牌知名度及鞏固與其他OEM合作所需的往績記錄。

業 務

- (iii) 於往績記錄期及直至最後實際可行日期，由於我們是極氪001及極氪009的自動駕駛域控制器的唯一供應商，且預期該安排此後將保持不變，隨著極氪001銷量的持續增長及極氪009開始量產，對我們自動駕駛解決方案及產品的潛在需求將持續增長，從而在不久的將來為我們帶來可持續的收入。此外，通過在極氪車輛上安裝我們的自動駕駛解決方案及產品，加上極氪001和極氪009實現量產，我們也能夠不斷積累自動駕駛解決方案及產品的專業知識，從而將進一步增強我們在行業內的領先地位及提高競爭力。
- (iv) 截至最後實際可行日期，我們是中國Mobileye所有海外及國內合作夥伴中重要合作夥伴之一並為Mobileye在中國有關SuperVision™解決方案的重要合作夥伴。因此，吉利集團可從我們與Mobileye的合作關係中獲益，而吉利集團直接從Mobileye或Mobileye的其他合作夥伴採購SuperVision™的可能性不大。有關詳情，請參閱「一 吉利集團直接從Mobileye採購SuperVision™的可能性」及「一 吉利集團從Mobileye的其他合作夥伴採購SuperVision™的可能性」。
- 根據弗若斯特沙利文的資料，基於車型的銷售表現，其生命週期（自推出日期直至終止銷售）一般約介於五至六年。考慮到更換一級自動駕駛域控制器供應商的高額成本及障礙，在現有車型的生命週期內，除非存在重大質量瑕疵，或OEM與該等供應商之間存在重大糾紛，特定車型的現有一級自動駕駛域控制器供應商通常不會被OEM更換。更換一級自動駕駛域控制器供應商會導致現有車型生產中斷的潛在風險，因此很少會發生更換供應商的情況。

近年來，吉利集團亦開始內部開發其多種車型的自動駕駛能力。然而，我們認為我們與吉利集團的關係不大可能會終止或以其他方式受到重大不利影響。我們一方面將繼續開發自動駕駛技術，以滿足吉利集團不斷變化的技術要求和標準，鞏固我們的市場領先地位，另一方面，我們一直在積極尋求與其他OEM合作的機會，使我們的客戶群多元化，並開發新車型。

業 務

- 憑藉不斷擴大的NEV市場、我們不斷加大的營銷力度及全方位能力，我們能夠把握自動駕駛解決方案市場不斷增長的機遇，在廣度及深度方面持續擴大客戶群。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等。具體而言，我們已與以下OEM建立業務關係：
 - (i) **奇瑞汽車**。我們是奇瑞星途攬月及星途凌雲車型的自動駕駛解決方案供應商，該車型搭載我們的iDC Mid。預計奇瑞汽車的兩款車型於2023年下半年出口海外。此外，我們分別於2023年6月及8月收到奇瑞汽車的兩份定點函，為其即將推出的車型開發自動駕駛解決方案。
 - (ii) **長城汽車**。我們於2021年開始向長城汽車提供研發服務，據此，我們同意為長城汽車開發自動駕駛域控制器。我們正與長城汽車合作，預計將在其即將上市的車型中推出iFC 2.0。
 - (iii) **東風汽車**。我們亦與東風汽車合作，在其東風風行M6車型上推出iDC Mid，並在其即將上市的車型中推出iFC 2.0。

吉利集團直接從Mobileye採購SuperVision™的可能性

董事認為，吉利集團直接從Mobileye採購SuperVision™的可能性不大，原因如下：

- 與合作夥伴（例如本公司）合作符合Mobileye的業務戰略，合作夥伴通常在系統集成、測試及驗證方面擁有深厚的專業知識，並且可以與OEM密切合作，利用他們的本地化營銷資源，將技術集成到此類OEM的車型，並將集成解決方案包直接銷售給OEM。因此，在這種情況下，如本公司這樣的合作夥伴通常被認為在自動駕駛解決方案的生產、供應及集成方面發揮著重要作用，並受到包括Mobileye在內的上游企業的高度重視。因此，Mobileye不太可能直接與吉利集團簽訂合約安排。
- 我們與吉利集團的關係建立在互惠互利、合作共贏的基礎上。我們能夠很好地理解吉利集團的需求，並努力以更高效、更具成本效益的方式實現預期結果。我們擁有研發、商業化及生產能力，能夠提供軟硬件一體化的自動駕駛綜合解決方案及產品，受到吉利集團的歡迎。

業 務

- OTA更新提供商不僅須透徹了解自動駕駛解決方案本身，還須透徹了解自動駕駛領域如何與車輛中的其他領域互動。因此，我們認為，在提供一致的OTA更新及維護售後客戶服務方面，我們比同行更具競爭優勢。這一優勢源於我們過去在系統集成及驗證方面的經驗，這使我們能夠有效管理與OTA更新相關的成本及時間。此外，如果Mobileye打算直接向OEM提供OTA更新，可能需要大量投資，以由零開始開發一套定制測試設備。因此，與我們合作提供一致的OTA更新和售後客戶服務對於Mobileye及OEM而言可能是一種具高經濟效益的解決方案。我們目前為吉利集團提供極氪001的售後OTA更新及相關客戶服務，這證實了吉利集團需要在更長時間內繼續與我們合作在極氪上提供自動駕駛解決方案。

吉利集團從Mobileye的其他合作夥伴採購SuperVision™的可能性

我們的董事認為，吉利集團從Mobileye的其他合作夥伴採購SuperVision™的可能性相對較低，原因如下：

- 取代我們成為自動駕駛解決方案提供商將面臨巨大的成本及障礙。自動駕駛解決方案的實施需要OEM及一級供應商之間的廣泛定制和互動，兩者都需要大量的資源投入。自動駕駛解決方案提供商的轉變可能會帶來現有車型生產中斷的潛在風險。對於OEM而言，更換自動駕駛解決方案的合作伙伴會降低成本效益。
- 截至最後實際可行日期，我們是Mobileye在中國所有海外及國內合作夥伴中的重要合作夥伴之一，也是Mobileye在中國SuperVision™解決方案的重要合作夥伴。我們在SuperVision™的驗證及商業化中發揮著至關重要的作用。在此過程中，我們對吉利集團的技術要求以及Mobileye開發的軟硬件獲得廣泛知識。這些知識為我們創造了相較競爭對手的顯著競爭優勢。因此，吉利集團可能很難在不中斷現有車型生產及銷售的情況下，及時找到替代合作夥伴，或根本無法如此行事。

業 務

- 自動駕駛解決方案的開發及生產通常有較長的研發和驗證週期，成本較高。OEM從現有的自動駕駛解決方案提供商轉換至新的解決方案提供商，需要經歷一系列流程，包括需求分析、技術審查、系統設計、供應商招標、篩選及選擇、業務及採購談判、產品測試及驗證、整車測試及驗證以及供應商現場審核。OEM還必須讓多個內部部門參與並花時間支持完成該等工作。據我們所知，如果吉利集團打算以另一家一級供應商取代我們進行正在進行的項目，即使新供應商並不需要經歷整個研發和驗證週期，但彼等仍將需要投入大量時間來熟習整個系統及產品。這個過程包括準備開發及測試工具、建立合適的測試環境以及增強彼等在故障分析方面的專業知識，估計需時要約六個月方見成效。此外，如果吉利集團計劃與SuperVision™系統的新一級供應商合作開發新車型，則需要經過徹底的產品驗證過程。上述因素表明OEM需要投入大量時間及成本來更換其自動駕駛解決方案提供商。
- 如果代替的自動駕駛解決方案提供商在首次進行批量生產時未就該等特定車型與OEM合作，則在自動駕駛解決方案及自動駕駛解決方案提供商之間切換可能會引發安全問題。因此，根據弗若斯特沙利文的資料，行業慣例是，在現有車型的生命週期內，除非存在重大質量缺陷，或者OEM與自動駕駛解決方案提供商之間存在重大糾紛，否則特定車型的現有自動駕駛解決方案提供商（如本公司）通常不會被OEM取代。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們與吉利集團保持穩定的關係，且與吉利集團的合作不存在重大中斷或糾紛。
- 於極氪001及009量產後，我們與吉利集團仍有正在進行的項目。吉利集團旗下另外兩個品牌極星及Smart預計於2023年開始在其即將全球推出的電動汽車其中一款車型中搭載SuperVision™。於2023年1月，我們與吉利集團的一家聯屬公司簽訂了一份框架合約，涉及為極星即將推出的一款車型供應SuperVision™的項目。極星該款車型預計將於2023年12月開始量產，預計最早於2024年開始向歐盟及美國出口。於2023年6月，我們收到與吉利集團旗下另一個豪華品牌相關的定點函，為即將推出的車型開發自動駕駛解決方案。

業 務

因此，OEM對於更換自動駕駛解決方案提供商普遍持謹慎態度，吉利集團直接從Mobileye或從Mobileye的其他合作夥伴採購SuperVision™的可能性較低。

吉利集團以替代自動駕駛解決方案取替SuperVision™的可能性

董事認為，吉利集團在已經配備SuperVision™的車輛中以替代自動駕駛解決方案取替SuperVision™的可能性很低，主要是基於以下原因：

首先，SuperVision™是公認的L2+級自動駕駛的成熟自動駕駛解決方案。SuperVision™背後的技術已達到高度成熟水平，經過不同車型的廣泛安全驗證，並保持良好的安全記錄。其次，SuperVision™系統是市場上為數不多的先進自動駕駛系統之一，此令OEM很難在不影響目前車型交付的情況下快速識別及採用替代解決方案。第三，OEM通常避免取替現有車型中的自動駕駛解決方案。根據弗若斯特沙利文的資料，如上文所述，行業慣例為在現有車型的生命週期中，除非存在重大質量缺陷或OEM與自動駕駛解決方案提供商之間存在重大爭議，否則特定車型的現有自動駕駛解決方案提供商（如本公司）通常不會被OEM取替。

誠然，隨著自動駕駛技術的不斷發展，OEM將考慮逐步採用更先進的解決方案。然而，特定解決方案的選擇是由市場力量驅動，此為本公司在競爭激烈的市場中帶來機遇及挑戰。首先，當OEM決定向新的自動駕駛解決方案過渡時，他們會考慮一系列因素。考慮到他們過去在實施自動駕駛解決方案方面的成功合作夥伴關係及集體經驗，OEM通常會繼續與現有的一級供應商合作。過去幾年，我們與吉利集團的成功合作夥伴關係為未來的發展奠定堅實的基礎。其次，隨著技術迭代，可能會有更先進的解決方案，但我們正積極與上游供應商進行密切溝通，努力在即將進行的項目建立新合作關係。第三，在市場競爭隨著技術進步而加劇的同時，我們自主開發的iDC High解決方案預期將為OEM提供一個具成本效益的選擇，提供獲得巨大市場份額的機遇。

我們的供應商

我們的供應商主要包括原材料及零部件供應商，包括車規級芯片、機械部件、光學部件及電氣部件的供應商。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們向各期間前五大供應商的採購總額分別佔我們總採購額的53.4%、78.9%、96.0%及95.0%，而於相關期間我們向最大供應商的採購額分別佔我們總採購額的23.2%、54.6%、69.2%及90.3%。

業 務

下表載列我們於往績記錄期各年度／期間的前五大供應商詳情：

供應商	採購額	佔同年 總採購的 百分比	所採購 服務／貨品	信用期	業務關係 開始時間	供應商背景
(人民幣千元)						
截至2020年12月31日止年度						
供應商A	9,752	23.2%	LED燈	發票日期起計 60天	2018年	一家位於中國江蘇省鹽城市的公司。其主要業務為製造及銷售PCBA及NEV零部件
Mobileye	5,722	13.6%	自動駕駛域控制器的基礎版本、SoC以及研發服務	自發票日期起計30天	2018年	一家在納斯達克上市及總部設於以色列耶路撒冷的公司。其主要業務為部署先進駕駛輔助系統及自動駕駛技術及解決方案
供應商B	2,495	5.9%	研發服務	預付	2020年	一家位於中國上海市的公司。其主要業務為汽車技術的技術開發及諮詢。
供應商C	2,312	5.5%	PCB	發票日期起計 30天	2019年	一家位於中國廣東省梅州市並於上海證券交易所上市的公司。其主要業務為PCB機電設備、半導體及零部件的製造、設計與銷售
供應商D	2,177	5.2%	PCB	發票日期起計 30天	2019年	一家位於中國江蘇省蘇州市的公司。其主要業務為電子產品研發與銷售
總計	<u>22,458</u>	<u>53.4%</u>				

業 務

供應商	採購額	佔同年 總採購的 百分比	所採購 服務／貨品	信用期	業務關係 開始時間	供應商背景
(人民幣千元)						
截至2021年12月31日止年度						
Mobileye	78,371	54.6%	自動駕駛域控制器的基礎版本、SoC以及研發服務	自發票日期起計30天	2018年	一家在納斯達克上市及總部設於以色列耶路撒冷的公司。其主要業務為部署先進駕駛輔助系統及自動駕駛技術及解決方案
供應商A	11,554	8.1%	LED燈	發票日期起計60天	2018年	一家位於中國江蘇省鹽城市的公司。其主要業務為製造及銷售PCBA及NEV零部件
供應商E	11,450	8.0%	攝像頭	發票日期起計60天	2020年	一家位於中國浙江省余姚市的公司。其主要業務為設計、研發、製造及銷售光學及光學相關產品
供應商F	8,148	5.7%	攝像頭及傳感器	發票日期起計60天	2021年	一家位於中國廣東省深圳市並於深圳證券交易所上市的公司。其主要業務為製造及銷售光學產品
供應商G	3,607	2.5%	集成電路	發票日期起計30天	2020年	一家位於中國河北省石家莊市的公司。其主要業務為研發電腦軟件、電子產品、電子元器件
總計	<u>113,130</u>	<u>78.9%</u>				

業 務

供應商	採購額	佔同年 總採購的 百分比	所採購 服務／貨品	信用期	業務關係 開始時間	供應商背景
(人民幣千元)						
截至2022年12月31日止年度						
Mobileye	921,701	69.2%	自動駕駛域控制器的基礎版本、SoC 以及研發服務	自發票日期起計30天	2018年	一家在納斯達克上市及總部設於以色列耶路撒冷的公司。其主要業務為部署先進駕駛輔助系統及自動駕駛技術及解決方案
供應商E	196,748	14.8%	攝像頭	發票日期起計60天	2020年	一家位於中國浙江省余姚市的公司。其主要業務為設計、研發、製造及銷售光學及光學相關產品
供應商F	144,620	10.9%	攝像頭及傳感器	發票日期起計60天	2021年	一家位於中國廣東省深圳市並於深圳證券交易所上市的公司。其主要業務為製造及銷售光學產品
供應商A	8,196	0.6%	LED燈	發票日期起計60天	2018年	一家位於中國江蘇省鹽城市的公司。其主要業務為製造及銷售PCBA及NEV零部件
供應商H	7,386	0.6%	SoC	發票日期起計30天	2018年	一家位於中國上海的公司。其主要業務為銷售電子產品、電腦及半導體
總計	<u>1,278,651</u>	<u>96.0%</u>				

業 務

供應商	採購額	佔同年 總採購的 百分比	所提供 服務／貨品	信用期	業務關係 開始時間	供應商背景
(人民幣千元)						
截至2023年6月30日止六個月						
Mobileye	324,244	90.3%	自動駕駛域控制器的基礎版本、SoC以及研發服務	發票日期起計 30天	2018年	一家在納斯達克上市及總部設於以色列耶路撒冷的公司。其主要業務為部署先進駕駛輔助系統及自動駕駛技術及解決方案
供應商J	5,801	1.6%	光學部件	發票日期起計 60天	2021年	一家位於中國江西省南昌市的公司。其主要業務為製造及銷售光學產品
供應商I	4,351	1.2%	IC	發票日期起計 30天	2021年	一家位於中國上海市的公司。其主要業務為銷售電子產品、汽車零部件及半導體
供應商F	4,296	1.2%	攝像頭及傳感器	發票日期起計 60天	2021年	一家位於中國廣東省深圳市並於深圳證券交易所上市的公司。其主要業務為製造及銷售光學產品
供應商K	2,545	0.7%	數據標註服務	發票日期起計 30天	2022年	一家位於中國河北省保定市的公司。其主要業務為提供信息系統集成服務
總計	<u>341,237</u>	<u>95.0%</u>				

供應商B的一家成員公司上海應雪汽車科技有限公司（「上海應雪」）於2018年1月4日在中國成立。上海應雪成立之時由本公司全資擁有。於2019年12月，本公司將上海應雪的全部權益出售予一名獨立第三方。上海應雪自此不再為我們的附屬公司。有關詳情，請參閱「歷史及公司架構－我們的附屬公司－出售上海應雪」。

業 務

除上海應雪外，據我們所知，我們於往績記錄期各期間的前五大供應商均為獨立第三方，而我們的董事、彼等各自的聯繫人或據該等董事所知於最後實際可行日期擁有我們已發行股本5%以上的任何股東在我們於往績記錄期各期間的前五大供應商中概無擁有任何權益。

原材料及零部件供應

我們通常有兩種採購需求。一是基於其各自的生產計劃來自我們的產品團隊的需求，另一種則是來自我們未來的戰略儲備需求。我們有專門的團隊採購零部件及原材料，以滿足我們自動駕駛產品的特定要求。用於生產自動駕駛產品的主要原材料包括機械部件、扣件、包裝材料及耗材，而用於生產自動駕駛產品的關鍵部件包括車規級芯片、電子元件及PCB。我們的自動駕駛產品的原材料及關鍵零部件通常可從中國及海外的多家供應商購入，價格各不相同。一般而言，如原材料成本上漲會對我們的業務及利潤率產生影響，我們擬將上漲部分轉嫁予客戶。我們亦積極監控原材料存貨水平，我們將對庫存數量進行相應調整，以減輕原材料價格波動帶來的潛在風險。儘管我們產品所必需的大部分原材料及關鍵零部件通常可從多個來源獲得，但少數零部件（如車規級芯片）有時可能會受到業內短缺、價格大幅波動及較長供應週期的影響。例如，由於COVID-19疫情及相關限制，半導體製造商的供應鏈中斷後，2021年出現全球芯片短缺。由於業內芯片短缺，Mobileye就自動駕駛域控制器的基礎版本的採購採用不可撤銷不可退款政策並要求我們提供具有約束力的採購預測。請參閱「－我們的供應商－我們與Mobileye的關係－我們與Mobileye訂立的自動駕駛域控制器的基礎版本產品銷售協議的主要條款」及「風險因素－我們依賴第三方供應商（尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye），且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長和供應變化的影響，任何該等均可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品」。

我們尋求與主要材料及零部件供應商直接合作，以促進長期及深入的合作。我們與部分供應商就我們的主要原材料及零部件訂立安排，據此，我們可與該等供應商磋商若干定制需求。一般而言，根據相關安排，我們分別發出採購訂單並就各採購訂單的價格及數量進行磋商。為降低過時存貨的風險，我們通常會以滾動方式發出採購訂單。我們會先收到OEM的需求預測，再通常根據客戶的需求預測，向供應商提供未來

業 務

六個月的非約束性採購預測，並每月下達採購訂單以反映客戶的實際需求。當客戶的採購預測發生變化，影響我們與供應商的訂單安排時，我們將要求客戶加入我們與該等供應商的磋商，以更新我們的採購預測，從而通過利用我們的聯合議價能力降低我們的存貨風險。請參閱「風險因素—如果我們未能有效地管理存貨，我們的業務、財務狀況、經營業績及流動性可能會受到重大不利影響」。倘原材料出現質量問題，我們通常有權換貨或退貨。對於某些類型的原材料，供應商將承擔所有相關成本。協議通常為期12個月，倘任一訂約方未以書面形式終止，則可延長五年。

我們相信，我們的原材料及零部件有足夠的替代供應商，可為我們提供質量及價格相若的替代品。於往績記錄期，我們並無因向供應商採購的產品出現任何嚴重短缺或延遲而導致業務中斷。

我們與Mobileye的關係

Mobileye是我們自動駕駛解決方案及產品的主要供應商。SuperVision™基於Mobileye的技術，包括自動駕駛域控制器的基礎版本。Mobileye將自動駕駛域控制器的基礎版本的製造外包予第三方製造商。截至最後實際可行日期，我們無需對SuperVision™硬件的製造或組裝負責。對於向我們客戶提供的SuperVision™解決方案，我們擔任系統集成商。我們向Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本，並提供系統、機械及光學工程領域的技術專業知識，根據OEM的要求為不同車型定制及增強SuperVision™系統架構。我們負責整車集成，測試及驗證，於部分項目，我們亦提供採購自第三方的相關傳感器。我們為系統架構改進提供技術諮詢，當中特別強調優化圖像鏈以減少延遲以及將泊車功能與整個系統無縫集成。Mobileye亦正在與其他一級供應商合作向其他OEM供應SuperVision™。於2021年、2022年及截至2023年6月30日止六個月，我們自銷售SuperVision™產生的收入分別為人民幣86.0百萬元、人民幣1,248.8百萬元及人民幣510.2百萬元，分別佔我們同期總收入的48.3%、94.2%及93.9%。SuperVision™的知識產權（包括其商標及技術）屬Mobileye所有。就向客戶提供SuperVision™作為一項更先進的駕駛解決方案而言，我們主要提供以下服務：

- **傳感器開發實施。**為支持360度環繞感應，SuperVision™由11個高分辨率攝像頭組成的視覺系統支持。這11個攝像頭包括(i)一個800萬像素120度和一個28度前置攝像頭、(ii)四個800萬像素100度可旋轉攝像頭（兩個前置及

業 務

兩個後置)、(iii)安裝在側視鏡、前後保險槓上的四個廣角195度停車攝像頭及(iv)一個800萬像素60度後置攝像頭。

我們提供對傳感器佈局的見解，將定制傳感器與自動駕駛域控制器的基礎版本集成，並安裝至汽車中。我們核證攝像頭的光學、電氣及機械規格，精心取得圖像傳感器、鏡頭、連接器等關鍵部件，以滿足OEM的技術和成本要求。攝像頭集成到車輛之前，我們會進行各種光學、電氣、電磁兼容性和環境測試，以確保其具有高性能。

- **汽車系統集成。**我們根據功能要求定義並核證自動駕駛域控制器的基礎版本、配套ECU、傳感器及攝像頭之間的通信協議。此外，我們進行台架試驗，確保嚴格滿足系統規格及所有信號均正常傳輸。此外，我們亦確保及核證自動駕駛域控制器的基礎版本與攝像頭之間的傳輸數據格式，且我們確保持續傳輸高質量圖像及傳感器狀態穩定。我們的團隊仔細檢查安裝位置，在不同照明條件下對車輛環境進行各種光學測試，並檢查整個圖像傳輸鏈，以確保傳輸過程中圖像質量不會下降。
- **功能測試及驗證。**為確保SuperVision™正確安裝到特定車型中，並確保系統性能最佳，我們在試車跑道和開放道路上開展全方位測試，涵蓋廣泛的駕駛場景、交通狀況和天氣條件。測試自動駕駛解決方案涉及將車輛置於會觸發系統干預的場景，然後確定系統是否按設計運行。我們評估系統是否能在必要時提供警報、轉向、加速、減速及緊急制動。發現問題或需要改進的地方時，我們會與OEM及合作夥伴合作解決問題並確定解決方案以提升性能。

Mobileye是我們2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月的最大供應商。於往績記錄期，我們主要向Mobileye採購(i)用於SuperVision™解決方案的自動駕駛域控制器的基礎版本；及(ii)用於我們iFC產品的EyeQ®系列SoC。截至最後實際可行日期，吉利集團高端電動汽車品牌的三款量產汽車極氪001、極氪009及極氪001(歐洲版)均裝備了SuperVision™。對於每個潛在項目，我們均會向Mobileye提供一份報價文

業 務

件，當中詳細說明車型、所需功能、目標市場、預計銷量及生產時間表的資料。基於有關資料，Mobileye向我們提供報價。最終價格由雙方按報價文件所載資料經過公平磋商後確定並達成一致。我們向Mobileye採購產品的最終採購價將是我們向客戶提供報價時的最重要的因素之一。自動駕駛域控制器的基礎版本採用分層定價結構，並根據銷量動態調整採購價格。定價機制通常於項目啟動之前協商釐定，並於車輛的整個生命週期內保持不變。倘採購價上漲影響我們的業務營運及利潤率，我們擬將任何上漲轉嫁予客戶。我們產品的售價通常在車輛的整個生命週期內按年度基準進行重新協商。儘管我們與供應商就特定車型的定價機制在車型的生命週期內保持不變，但我們通常採用分層定價方法，即價格隨銷量而變化。由於我們的分層定價策略，我們預計單位購買價格會隨著銷量的增加而降低。這使我們能夠從規模經濟中受益，有效降低行業每年例行降價的影響。此外，在我們與客戶的年度談判過程中，根據上一年的價格波動預測下一年的整體採購成本將成為協商具體的年度降價百分比時考慮的關鍵因素之一。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們對Mobileye的採購額分別為人民幣5.7百萬元、人民幣78.4百萬元、人民幣921.7百萬元及人民幣324.2百萬元，分別佔我們同期總採購額的13.6%、54.6%、69.2%及90.3%。下表列示於所示期間我們按產品劃分的向Mobileye購買的明細。

	截至12月31日止年度						截至6月30日 止六個月	
	2020年		2021年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)							
自動駕駛域控制器的基礎版本	–	–	71,085	90.7%	893,121	96.9%	306,592	94.6%
EyeQ®系列SoC	1,486	26.0%	–	–	9,789	1.1%	14,486	4.4%
其他 ⁽¹⁾	4,236	74.0%	7,286	9.3%	18,791	2.0%	3,166	1.0%
總計	5,722	100.0%	78,371	100.0%	921,701	100.0%	324,244	100.0%

附註：

(1) 主要包括研發服務及研發活動所用耗材。

業 務

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除上文所披露者外，據本公司所深知，我們（包括我們的附屬公司、該等附屬公司的董事、股東、高級管理層及彼等各自的任何聯繫人）與Mobileye之間並無過往或現時關係（家庭、僱傭、股權、信託、融資、共享人事、處所或其他資源或其他方面）。該協議不包括具體的續約條款。

Mobileye亦正在與其他一級供應商合作向其他OEM供應SuperVision™。倘Mobileye終止或減少與我們的合作，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。例如，據我們所知，根據與Mobileye的討論，Mobileye及極星或會與另一系統集成商合作以將Mobileye的新一代自動駕駛解決方案（包括Chauffeur™）加入極星某一個我們已同意開發的車型。請參閱「風險因素－我們依賴第三方供應商（尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye），且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變化和業務關係轉變的影響，任何該等均可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品」。

我們與Mobileye訂立的自動駕駛域控制器的基礎版本產品銷售協議的主要條款

下文載列我們與Mobileye就一般適用於與Mobileye的所有SuperVision™項目的SuperVision™解決方案訂立的自動駕駛域控制器的基礎版本產品銷售協議概要：

- **協議範圍。**根據我們提交並獲Mobileye接納的所有採購訂單，該協議適用於Mobileye就(i)製造、銷售及供應內嵌Mobileye SoC的SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本，(ii) Mobileye軟件的許可，及(iii) Mobileye為吉利集團SuperVision™項目提供定制及技術支持服務作出的所有銷售。
- **期限及終止。**該協議為期五年，預期將於2026年屆滿。如出現嚴重違約，且自發出違約書面通知後30天內仍未糾正，各方可終止協議或提前90天向另一方發出書面通知終止協議。各方亦可在向另一方提交破產、無力償債或重組的呈請後即時終止協議，前提是該呈請在30天內未被駁回。該協議不包括具體的續約條款。

業 務

- **不可撤銷不可退款政策。**由於全球半導體芯片短缺，我們被要求須自協議生效日期起至2022年12月31日止就我們自動駕駛域控制器的基礎版本的整體採購量提供具有約束力的預測（「具約束力的預測」）。額外具約束力的預測須應Mobileye要求予以提供。未獲得Mobileye的事先書面批准，產品的訂單及具約束力的預測不可撤銷、修改、退回或重新安排。
- **滾動式訂單預測。**除任何具約束力的預測外，我們須於各月第一週向Mobileye提供24個月的滾動式訂單預測。
- **付款結算。**除非另行書面協定，否則我們應於自發票日期起計淨30天內向Mobileye付款。
- **保修。**Mobileye提供36個月的保修期，確保在交付時，SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本在材料及工藝方面不存在重大製造缺陷，且實質上符合Mobileye的技術規格。
- **定價。**產品及服務按雙方協定的價格計費。本公司負責支付任何政府機關就購買產品及服務徵收的所有適用徵費、關稅及稅項。
- **補救措施。**如果我們提出有效的保修索賠，Mobileye將(i) (由其自行選擇並承擔費用) 在收到缺陷產品後的合理期限內：(a)修復缺陷；(b)以具有相同功能性能的產品替換不合格產品；或(c)將我們支付的購買價退還或貸記給我們；及(ii)在我們遵守Mobileye退貨指示的情況下，向我們補償產品的合理退貨運費。Mobileye對我們的累計責任上限為40.0百萬美元。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，並無發生可能引起Mobileye保修索賠的事件，包括涉及缺陷或不合格產品的事件。因此，同期Mobileye提供的保修責任並未索賠的餘額仍為40.0百萬美元。
- **知識產權。**Mobileye提供的軟件仍屬Mobileye或其許可人的財產。Mobileye授予我們非獨家許可，僅可將軟件用於向吉利集團供應的SuperVision™。受若干先決條件（包括如我們支付相關許可費）所規限，Mobileye亦為我們提供OTA軟件升級，供我們進行測試及驗證後，才在吉利集團的汽車上部署。

業 務

由於我們須向Mobileye提供具約束力的預測，我們可能面臨有關過時存貨的風險。有關詳情，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－如果我們未維持充足存貨或未充分管理存貨，我們的銷售額可能會減少或存貨相關開支可能會增長，這可能對我們的經營業績產生負面影響」。就不可撤銷不可退款政策而言，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除具約束力的預測外，Mobileye概無要求我們就自動駕駛域控制器的基礎版本的採購量提供額外具約束力的預測。我們與Mobileye訂立的協議並無規定，在Mobileye要求我們提供具約束力的預測而我們日後未能根據預測數字進行採購的情況下，本公司將會面臨任何特定法律後果。於同期，我們概無因預測採購與實際採購之間的差異而與Mobileye發生任何糾紛，或受到任何處分。

我們的供應商主要為Mobileye的原因

於2021年、2022年以及截至2023年6月30日止六個月，供應商主要為Mobileye，主要原因如下：

- 根據弗若斯特沙利文的資料，由於自動駕駛技術處於發展初期，市場上的自動駕駛SoC供應商數量有限，因此自動駕駛SoC市場高度集中。考慮到Mobileye在自動駕駛SoC行業的卓越往績及強大的市場地位，我們選擇與Mobileye合作。
- 因與Mobileye合作，我們得以向吉利集團的極氪001車型提供SuperVision™。由於極氪001的一連串生產，吉利集團於2021年、2022年以及截至2023年6月30日止六個月為我們的最大客戶。考慮到自動駕駛域控制器的基礎版本相對較高的單價及極氪001的可觀銷量，我們從Mobileye採購的自動駕駛域控制器的基礎版本採購額超過我們從其他供應商採購的採購額。
- 我們亦從Mobileye採購EyeQ®系列主芯片，以集成到我們的iFC產品中。在全面評估Mobileye在SoC的世界級先進技術及其與相關自動駕駛功能的集成後，我們採購EyeQ®系列主芯片。與其他世界知名的主要SoC供應商相比，我們認為EyeQ®系列主芯片在成本及封裝便利性方面具有優勢，在我們的初期發展階段最適合我們。

業 務

董事認為，儘管於2021年、2022年以及截至2023年6月30日止六個月對Mobileye的總採購額佔我們採購額的大部分，但本集團的業務模式仍屬可持續：

- 本集團與Mobileye之間的關係屬互補互利性質：
 - (i) 根據弗若斯特沙利文的資料，自動駕駛領域屬技術密集型行業，供應商只有具備強大研發能力、積累了專業知識及經驗，才能在激烈的競爭中搶佔市場份額。這些技術優勢經過長期的合作和實踐確立，新進入者在短時間內很難克服這些障礙。因此，在商業化早期，我們的策略是與Mobileye等領先供應商合作，獲取高性能、低功耗的SoC，為客戶提供經濟、優質的自動駕駛解決方案及產品。此外，其亦符合本集團的主要客戶策略，業務重點為向領先的OEM提供自動駕駛解決方案及產品，因為領先的OEM要求我們的解決方案及產品所採用的自動駕駛域控制器的基礎版本及SoC須向具有公認市場聲譽和經證實安全及表現記錄的供應商採購。
 - (ii) 與合作夥伴（例如本公司）合作符合Mobileye的業務策略，該等合作夥伴通常在系統整合、測試及驗證方面擁有深厚的專業知識，並可以利用其本地化營銷資源與OEM密切合作，將Mobileye的技術整合至該等OEM的車型並直接向OEM銷售整合解決方案組合。因此，在該等情況下，合作夥伴（如本公司）通常被視為在自動駕駛解決方案的供應及整合中發揮重要作用，並受到上游公司（包括Mobileye）的高度重視。
 - (iii) 與Mobileye的合作，讓本集團自Mobileye獲得SoC供應。由於我們對中國自動駕駛行業具有深入了解以及在自動駕駛解決方案和產品商業化方面擁有良好往績，我們能與Mobileye在中國建立密切的業務關係。於最後實際可行日期，據我們所知，我們是Mobileye於中國的重要海外合作夥伴之一，也是Mobileye SuperVision™解決方案於中國的重要合作夥伴。
 - (iv) 於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們對Mobileye採購涉及的訂單並無發生任何中斷或重大爭議或供應短缺。

業 務

- 我們並無與Mobileye或任何其他現有供應商訂立任何獨家SoC或SuperVision™採購安排，令我們可根據產品評估及客戶的實際需求靈活選擇不同的SoC供應商。我們能夠基於自Mobileye以外供應商採購的SoC開發自動駕駛解決方案及產品，並一直向客戶供應此類解決方案及產品或正在開發此類解決方案及產品。例如，對於自動駕駛域控制器的SoC，我們選擇與德州儀器合作採購用於iDC Mid的SoC(即TI TDA4)，與瑞薩電子合作採購用於iDC High的SoC(即瑞薩電子V4H)。
- 我們亦積極進行研發測試，不斷從其他國內外SoC供應商找尋質優價廉的SoC，用於我們的自動駕駛解決方案及產品，亦會考慮從其他SoC供應商採購合適的產品，持續豐富解決方案組合。我們相信該等其他供應商亦能穩定供應，且我們預計不會有任何數量限制。

董事認為，Mobileye因SuperVision™與iDC系列之間互相蠶蝕而不再向我們供應的風險相對較低，計及：

- 由於不同參數及目標市場，SuperVision™與iDC系列之間並無直接競爭。SuperVision™及iDC系列的設計具有特定的特點及功能，吸引不同市場分部。尤其是，SuperVision™的目標為高端汽車，而iDC系列的目標市場為中高端車型。據其獨特定價策略所反映，SuperVision™及iDC系列迎合不同客戶需要及喜好。
- Mobileye已知悉我們持續開發iDC系列，並獲得對iDC系列的一般參數及目標市場的初步了解。儘管如此，截至最後實際可行日期，Mobileye並無終止或通知我們有任何意圖終止向我們供應。截至同日，概無任何跡象顯示我們與Mobileye的關係可能終止或出現其他重大變動。

然而，倘我們與Mobileye的合作中斷或失去業務，我們的業務、經營業績及財務狀況可能受到重大不利影響。例如，據我們基於與Mobileye的討論所知，Mobileye與極星可能與其他系統集成商合作，將Mobileye新一代自動駕駛解決方案(包括Chauffeur™)加入我們同意開發的某款極星車型。有關詳情，請參閱「風險因素－我們依賴第三方供應商(尤其是包括與SuperVision™有關的Mobileye)」，且由於我們產品中的一些原材料及主要部件來自單一或有限的供應商來源，我們很容易受到供應短缺、部件交貨時間長、供應變化和業務關係轉變的影響，任何該等均可能中斷我們的供應鏈，並可能推遲我們向客戶交付產品」。

業 務

客戶與供應商重疊

於2022年，Mobileye也是我們的前五大客戶之一。我們為Mobileye提供攝像頭及ECU，讓他們可為SuperVision™搭建測試台架。截至2022年12月31日止年度，我們自Mobileye產生的收入為人民幣6.6百萬元，佔我們總收入的0.5%。

除Mobileye外，截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們各期間的前五大供應商均非同期前五大客戶。

董事確認，我們對Mobileye作出的所有銷售及採購均於日常業務過程中按正常商業條款公平進行。

Mobileye與吉利集團之間的聯繫

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們就SuperVision™自吉利集團產生的收入分別為零、91.0%、97.2%及98.6%，SuperVision™乃基於Mobileye提供的自動駕駛域控制器的基礎版本。截至最後實際可行日期，我們與Mobileye合作為吉利集團旗下高端電動汽車品牌的三款量產車型（即極氪001、極氪009及極氪001（歐洲版））提供SuperVision™。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們為極氪提供的自動駕駛域控制器解決方案分別佔我們總收入的零、48.2%、93.6%及93.5%。

我們與吉利集團的初步合作可追溯至2020年10月，當時雙方開始合作研發L2+級自動駕駛解決方案。於2020年7月，我們與Mobileye就SuperVision™的生產及商業化進行初步討論。隨後，於2020年8月，在獲悉吉利集團計劃推出新車型後，我們與Mobileye就在極氪001上集成SuperVision™的潛在合作及工作分配進行了進一步討論。於2020年9月，我們與吉利集團就極氪001將配備的自動駕駛解決方案進行了初步討論，我們建議採用SuperVision™，因為我們認為其能滿足吉利集團的需求。在評估我們的工程能力及SuperVision™的功能後，吉利集團選擇SuperVision™作為中標方案，認可並將我們列為自動駕駛解決方案的供應商。於2020年10月，我們收到就SuperVision™的定點函，自此，我們成為吉利集團（尤其是其極氪品牌）的自動駕駛解決方案及產品的主要供應商之一。

就SuperVision™的供應而言，於2021年及2022年，吉利集團、本公司及Mobileye訂立三方產品豁免，據此，(i)Mobileye並無就我們於2021年及2022年收購的SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本提供保修，而與該等產品因任何故障而維修或更換相關的任何成本及開支將由吉利集團承擔，及(ii)吉利集團及本公司須分別及共同賠償Mobileye就與使用於2021年及2022年收購的自動駕駛域控制器的基礎版本

業 務

相關的產品責任索賠產生的所有成本及開支。在這種情況下，我們向吉利集團提供的有關SuperVision™的保修仍然有效。然而，由於2021年及2022年的該等產品豁免，雖然吉利集團將負責支付與維修或更換所採購的自動駕駛域控制器的基礎版本相關的所有成本及開支，但我們可能無權要求Mobileye承擔有關該等產品的相應產品責任。據我們所知，三方產品豁免背後的原因，一方面是吉利集團要優先按時推出及交付極氪001與我們優先確保穩定供應SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本之間的潛在衝突，另一方面是由於全球半導體芯片短缺，Mobileye需要採購替代零部件。據我們所知，吉利集團基於商業原因決定訂立三方產品豁免，因為其將準時推出及交付極氪001視為優先事項，並同意承擔與該等替代零部件相關的額外風險。我們同意訂立該等產品豁免，以確保穩定供應SuperVision™。2023年並無簽署豁免，據我們所知，此乃由於全球半導體芯片供應已恢復正常，且預期Mobileye在可預見的未來不會再出現自動駕駛域控制器的基礎版本零部件短缺的情況。因此，就於2023年採購的自動駕駛域控制器的基礎版本而言，我們可能有權向Mobileye尋求因產品責任索賠或產品缺陷而產生的補償或彌償，惟倘成本及開支超出Mobileye提供的責任限額，我們可能須支付該等額外費用。

業務可持續性

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們錄得經調整虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣35.7百萬元、人民幣34.1百萬元、人民幣16.9百萬元、人民幣33.6百萬元及人民幣46.2百萬元。於2020年、2021年及2022年，我們亦錄得經營現金流出淨額分別為人民幣23.8百萬元、人民幣62.9百萬元及人民幣65.6百萬元。我們於往績記錄期的虧損主要是由於：

- 於新興市場經營。自動駕駛行業仍處於發展初期。尤其是，於2022年，乘用車自動駕駛域控制器的滲透率僅為4.5%，為進一步加強我們在新興自動駕駛市場的地位及競爭力，我們一直專注於研發、產品開發及客戶基礎的擴張，而非尋求短期回報或盈利能力。
- 規模經濟尚未完全實現。自SuperVision™量產以來，其已成為我們的主要收益來源。於2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的自動駕駛域控制器解決方案的毛利率分別為5.3%、7.4%、6.3%及7.2%，與其他業務分部相比相對較低。儘管自動駕駛域控制器解決方案的毛利率上升表明我們逐步實現了更強大的規模經濟，且對供應商的議價能力日益增強，但尚未完全實現的規模經濟導致我們於往績記錄期出現虧損；及

業 務

- 我們持續投資於新產品及自動駕駛技術的研發。為在新行業及快速增長的市場中取得長期成功，我們一直專注於發展我們的研發能力，而並非尋求即時的財務回報或盈利能力。於往績記錄期，我們的研發開支由2020年的人民幣44.1百萬元增至2021年的人民幣54.9百萬元，並進一步增至2022年的人民幣104.0百萬元，分別佔我們2020年、2021年及2022年收入的92.6%、30.8%及7.8%，及由截至2022年6月30日止六個月的人民幣46.4百萬元增至截至2023年6月30日止六個月的人民幣104.0百萬元，分別佔我們同期收入的12.9%及19.1%。我們在研發方面的持續投資導致多種新的自動駕駛解決方案及產品的量產。具體而言，iFC 2.0、我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目及iDC Mid分別於2021年8月、2021年10月及2023年1月開始量產。

儘管我們自2020年以來一直虧損，且我們預期於2023年產生虧損淨額及經營現金流出淨額（主要是由於2023年新自動駕駛解決方案的研發開支、以股份為基礎的付款及[編纂]開支預期增加），但我們的收益及銷量仍實現穩定增長。我們的收益由2020年的人民幣47.7百萬元增加274.1%至2021年的人民幣178.3百萬元，並進一步增加643.8%至2022年的人民幣1,325.9百萬元，及由截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.2百萬元增加51.2%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。於往績記錄期，我們的自動駕駛域控制器解決方案的銷量由2021年的5,796台增加至2022年的79,589台，及由截至2022年6月30日止六個月的21,272台增加至截至2023年6月30日止六個月的42,108台。此外，隨著我們的業務增長，我們的盈利能力得到明顯改善。我們的經調整虧損（非國際財務報告準則計量）由2020年的人民幣35.7百萬元減少至2021年的人民幣34.1百萬元，並進一步減少至2022年的人民幣16.9百萬元，反映我們的經營效率隨著規模經濟的改善而提高。

此外，我們擁有穩健的現金結餘，以支持我們的運營及未來業務擴張。截至2023年8月31日，我們有現金及現金等價物人民幣31.9百萬元、按公允價值計入損益的流動金融資產人民幣241.5百萬元及未動用銀行融資人民幣550.0百萬元。考慮到我們可用的財務資源，包括我們的手頭現金及現金等價物、按公允價值計入損益的流動金融資產、內部產生的資金、可用融資及[編纂]的估計[編纂]，我們的董事認為我們擁有充足的營運資金以滿足我們目前及自本文件日期起計未來12個月的需求。

未來，我們旨在通過以下方式保持可持續性並實現盈利：(i)持續增加收益及擴大銷量；(ii)提高毛利率；及(iii)提升經營槓桿。隨著我們盈利能力的提高，我們亦預期我們的經營現金流量將同時改善。

業 務

收入及銷量持續增加

於往績記錄期，我們的收入及銷量均實現穩定增長。我們預期我們的收入及銷量增長將由以下因素推動：

- *市場趨勢良好。*於汽車電動化、智能化及網聯化的趨勢下，預計未來中國自動駕駛市場將保持顯著的增長勢頭。因此，預計未來自動駕駛解決方案及產品市場將快速增長。有關詳情，請參閱「行業概覽－自動駕駛域控制器市場概覽」及「行業概覽－智能前視攝像頭市場概覽」。我們認為我們有能力充分把握市場潛力並在未來實現可持續的顯著增長；
- *解決方案及產品供應不斷改進。*我們主要提供兩條自動駕駛域控制器產品線，包括我們通過與Mobileye合作（我們向Mobileye收購自動駕駛域控制器的基礎版本並其後作為系統集成商）向客戶供應的SuperVision™及自主設計的iDC系列。除自動駕駛域控制器外，我們亦提供iFC系列產品。我們與Mobileye合作向客戶供應的SuperVision™的銷量由2021年的5,796台大幅增加至2022年的79,589台，及由截至2022年6月30日止六個月的21,272台增加至截至2023年6月30日止六個月的40,628台。此外，iDC Mid的量產於2023年1月開始，我們預計SuperVision™及iDC Mid的銷量將強勁增長，主要是由於採用我們自動駕駛解決方案的現有及新推車型的銷量預期快速增長以及我們努力將SuperVision™及iDC產品應用於現有及新客戶的其他車型。此外，我們預計未來將推出更多自動駕駛解決方案，例如，我們預計於2024年推出並交付iDC High及iFC 3.0。我們預計，我們在增強解決方案及產品供應方面的持續投資將增加我們的銷量並提高我們的盈利能力；及
- *客戶留存及擴張。*我們期望加深與現有客戶的關係，並在廣度及深度方面擴大其客戶群。我們已與國內外頂級OEM建立了穩定的合作關係。特別是，作為自動駕駛域控制器的核心供應商，我們自2020年起與吉利集團建立了緊密的合作關係。憑藉不斷擴大的NEV市場、我們不斷加大的營銷力度、全方位能力及良好往績，我們已經並將繼續在廣度及深度方面持續擴大客戶群。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等。

業 務

我們擬將[編纂][編纂]用於增加收入。我們預期將[編纂][編纂]用於（其中包括）(i)加強我們對自動駕駛解決方案及產品的研發；(ii)投資於我們的研發總部、生產場所及新生產線；及(iii)擴大我們的銷售及服務網絡。有關詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。

毛利率提高

我們管理及控制成本的能力對我們的業務成功及盈利能力至關重要。於收入快速增長的推動下，我們的毛利由2020年的人民幣9.6百萬元大幅增至2021年的人民幣36.8百萬元，並進一步增至2022年的人民幣110.6百萬元，及由截至2022年6月30日止六個月的人民幣23.1百萬元增至截至2023年6月30日止六個月的人民幣41.0百萬元。我們的毛利率保持相對穩定，於2020年及2021年分別為20.1%及20.6%，並於2022年下降至8.3%，主要是由於自2021年10月開始量產與Mobileye合作的SuperVision™項目後，我們自自動駕駛域控制器解決方案銷售產生較大比例的收入，與其他業務分部相比，其毛利率較低。我們的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.4%上升至截至2023年6月30日止六個月的7.6%，主要由於我們在產品量產後逐漸取得較大的規模經濟效益，且與供應商的議價能力日漸增強。我們認為我們能夠繼續提高毛利率，主要是由於以下因素：

- *更好的產品組合帶來更高的利潤率。*我們擬通過推出更多利潤率較高的自動駕駛解決方案及產品來提高毛利率。於2023年1月開始量產iDC Mid，其毛利率明顯高於現有自動駕駛域控制器解決方案。我們亦預期iDC High將於2024年開始量產，並於2024年推出iFC 3.0。由於我們致力將iDC Mid、iDC High及iFC 3.0應用於我們現有及新OEM客戶的其他車型，該等解決方案及產品的銷售預計將佔總銷售額的比例更大，從而導致整體毛利率更高。
- *提高生產能力及擴大產能。*我們擬利用內部產生的資金及[編纂][編纂]提高我們的生產能力及生產線的自動化水平。具體而言，我們計劃進一步升級我們新增的年產能預期約300,000台（按每年250個工作日、每日一班制11個工作小時計算）的測試線（可用於組裝自動駕駛域控制器）。雖然該等投資可能會導致我們的資本開支在短期內增加，但我們相信，我們產品的內部生產將使我們能夠簡化供應鏈並保持高水平的成本效益，從而最終提高我們的盈利能力。

業 務

- 隨著規模經濟不斷擴大，議價能力增強。於2021年至2022年，我們的毛利率有所下降，主要是由於我們於2022年從自動駕駛域控制器解決方案銷售產生較大比例的收入，與其他業務分部相比，其毛利率較低。然而，我們的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.4%上升至截至2023年6月30日止六個月的7.6%，而我們自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由2021年的5.3%上升至2022年的7.4%，表明我們於2021年10月量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後，逐步實現了更強大的規模經濟，且與供應商的議價能力不斷增強。未來，隨著SuperVision™銷量預期提升及iDC Mid量產，我們預期將受益於不斷增長的規模經濟並進一步提高我們的盈利能力。

提升經營槓桿

於往績記錄期，我們為開發、管理及推廣新的自動駕駛解決方案而產生重大經營開支，包括研發開支、行政開支及銷售開支。未來，我們將繼續投資於我們的研發活動以及銷售及服務網絡擴展。

於往績記錄期，我們投入大量資源進行研發及開發我們的全套研發能力，以推出新的自動駕駛解決方案及產品，並保持我們的市場領先地位。我們的研發開支由2020年的人民幣44.1百萬元增至2021年的人民幣54.9百萬元，並進一步增至2022年的人民幣104.0百萬元，及由截至2022年6月30日止六個月的人民幣46.4百萬元增至截至2023年6月30日止六個月的人民幣104.0百萬元。展望未來，隨著日後自動駕駛技術的發展及產品組合的擴展，我們的研發開支絕對金額預計將增加。由於計劃中的研發相關投資，我們預計我們的研發開支（不包括股份為基礎的付款）佔收入的百分比將於2023年及2024年增加並於日後保持相對穩定。我們認為我們能夠提升經營槓桿，主要由於我們的模塊化產品開發方法。憑藉我們自主研發的軟件中間件、算法、全面的產品矩陣及開發自動駕駛解決方案及產品的豐富經驗，我們採用模塊化方法進行產品開發。此方法使我們能夠快速響應OEM客戶的多樣化需求並實現更高的成本效益。此外，我們在開發iDC Mid期間獲得的專業知識亦使我們能在較短時間內為OEM提供類似產品，而無產生大量研發開支。於往績記錄期各年度／期間的大部分研發開支與僱員薪酬有關，而僱員薪酬並不隨銷量或收益成比例增長，因此可從規模經濟中受益。

業 務

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的行政開支分別為人民幣8.6百萬元、人民幣29.7百萬元、人民幣41.5百萬元、人民幣14.2百萬元及人民幣38.4百萬元，分別佔我們收入的18.0%、16.7%、3.1%、4.0%及7.1%。2020年至2022年，我們的行政開支佔收入的百分比下降，主要是由於我們的收入大幅增加以及我們業務擴張帶來的規模經濟利益。截至2022年6月30日止六個月至截至2023年6月30日止六個月，我們的行政開支佔收入的百分比增加，主要是由於[編纂]開支、股份為基礎的付款及僱員福利開支增加。我們預計未來行政開支的絕對金額將隨著我們的業務擴張而增加，但我們的行政開支（不包括股份為基礎的付款及[編纂]開支）佔收入的百分比將保持相對穩定。我們亦計劃不斷提高行政效率。

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的銷售開支分別為人民幣3.0百萬元、人民幣9.4百萬元、人民幣27.7百萬元、人民幣16.1百萬元及人民幣13.6百萬元，分別佔我們收入的6.4%、5.3%、2.1%、4.5%及2.5%。於往績記錄期，我們的銷售開支佔收入的百分比保持在相對較低的水平。我們預計未來銷售開支的絕對金額將隨著我們的業務及服務網絡擴張而增加。我們預計，我們的銷售開支（不包括股份為基礎的付款）佔收入的百分比於2023年將因保修增加而略有增加，並在未來保持相對穩定。我們亦計劃不斷提高銷售及推廣效率。

我們解決方案及產品的研發

我們的創新熱忱加上強大的研發能力，使我們能夠在行業中競爭。我們的工程師團隊是我們競爭力的基石。截至2023年6月30日，我們擁有250名研發人員，佔我們僱員總數的74.2%。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們分別產生人民幣44.1百萬元、人民幣54.9百萬元、人民幣104.0百萬元、人民幣46.4百萬元及人民幣104.0百萬元的研發開支。

我們在中國招聘工程師，極為注重招聘具有豐富行業經驗的技術專家和高級工程師。我們對取得科技創新和成果的人員給予獎勵，並為我們的核心工程師提供股份激勵。我們已制定各種培訓計劃，讓我們的工程師了解相關領域的最先進技術。

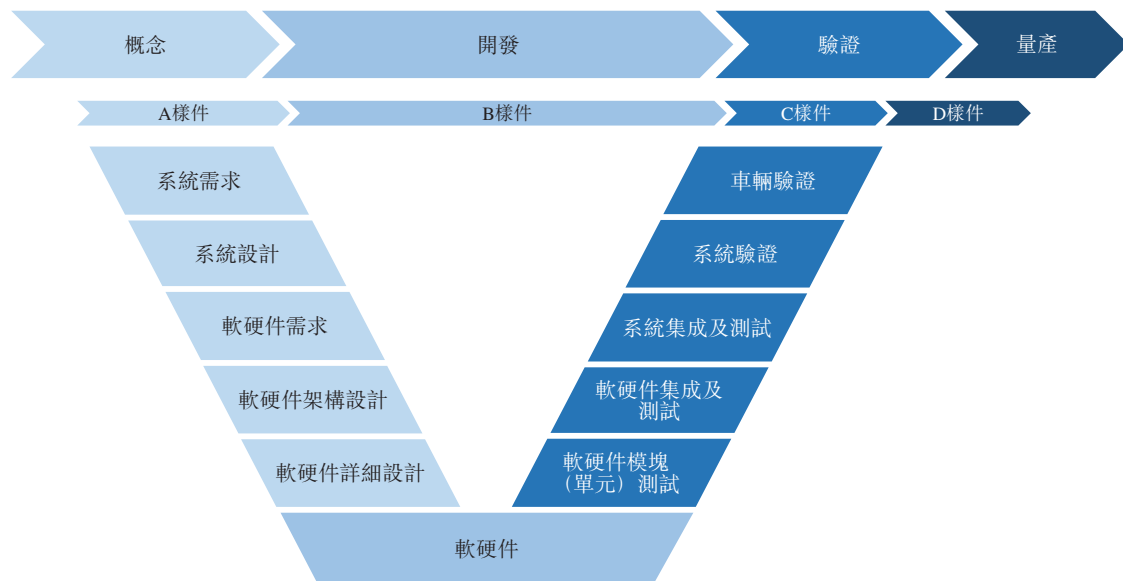
我們目前正在開發的最重要的產品是iDC High及iFC 3.0。有關詳情，請參閱「我們的自動駕駛解決方案及產品 — 我們的自動駕駛解決方案及產品 — 自動駕駛域控制器 — iDC High」及「我們的自動駕駛解決方案及產品 — 我們的自動駕駛解決方案及

業 務

產品－iFC產品－iFC 3.0」。我們亦專注於進一步改進我們的感知、定位、決策及控制算法，並為我們的解決方案及產品開發更多L2+級自動駕駛功能，如城市NoA及更先進的泊車功能。

研發流程

我們採用V模型研發自動駕駛產品。在V模型中，整個研發過程分為兩個分支。V模型左側專注於需求分析、功能設計及產品開發，而右側則專注於測試及驗證活動。在整個研發過程中，我們與OEM緊密合作。下圖說明我們研發流程的V模型。



我們進一步將整個研發流程分為三個量產前階段：概念階段、開發階段及驗證階段。

- **研究階段。**在第一階段，我們主要專注於生產研究，例如開發概念驗證原型及探索我們現有產品線以外新概念自動駕駛產品的可行性。我們亦與OEM客戶緊密合作，進一步完善我們的設計，同時OEM客戶進行供應商評估流程。評估流程完成後，一般而言，OEM（或就若干車型而言，則為相關OEM的聯屬人士）會向我們發出定點函，作為建立正式合作關係的承諾。
- **開發階段。**在第二階段，我們的研發團隊與業務開發團隊合作，了解客戶需求並根據所需規格優化自動駕駛產品，確保我們的產品能夠滿足客戶的

業 務

要求。在此階段，我們的目標不僅是支持客戶所需的功能，也是設計和開發解決方案及性能良好的優質產品。

- **驗證階段。**在最後階段，我們的重點是測試及驗證我們的產品，以保證我們產品的可靠性並為量產做好準備。為確保我們的產品正確運行，我們會在各種仿真環境及實際場景中進行測試。

每款產品開發後，我們會將在此過程中積累的經驗和專業知識融入到我們的核心技術中，從而有助於加快我們下一款自動駕駛產品的開發。

季節性

根據弗若斯特沙利文的資料，與上半年相比，下半年對我們自動駕駛解決方案及產品的需求整體有所增加，這與汽車行業的慣例一致。上述行業慣例主要與9月及10月期間舉辦的展覽及推廣活動有關，該等展覽及活動刺激了隨後數月直至春節前的更高需求。因此，我們預計下半年自動駕駛解決方案的銷售收入將高於上半年。我們提供自動駕駛相關研發服務及銷售PCBA產品並無重大季節性或週期性波動。由於我們的經營歷史有限，我們過往經歷的季節性趨勢可能無法完全適用於或完全反映我們的未來經營業績。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務受到季節性波動影響，可以對我們的收入、現金流量及經營業績產生重大影響」。

知識產權

我們認為我們的專利、商標、版權、專利、域名、專業知識、專有技術等知識產權對我們的成功至關重要，且我們依賴版權、商標及專利法以及與我們的僱員及其他人士訂立的保密、發明轉讓及不競爭協議保護我們的專有權利。截至最後實際可行日期，我們在中國擁有我們認為對我們的業務屬於或可能屬於重大的6項註冊商標、6項商標申請、11項已頒發專利及7項專利申請。截至同日，我們擁有1項註冊域名。此外，截至最後實際可行日期，我們擁有與L3及L4級自動駕駛相關的18項已頒發專利及八項專利申請。截至同日，我們已就所有核心技術註冊專利。詳情請參閱「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－2.知識產權」。

業 務

我們尋求結合專業知識、專利、版權及商標法以及內部程序及政策和其他合約保障來保護我們的技術及相關知識產權。我們與僱員、供應商、外包合作夥伴及其他業務夥伴訂立保密及不披露協議，以保護我們的專有權利。我們與僱員訂立的協議亦規定，彼等在受僱期間創造的所有專利、軟件、發明、開發、原創作品及商業秘密均為我們的財產。我們已採用內部政策、保密協議、加密及數據安全措施來保護我們的專有權利。然而，無法保證我們的努力將獲成功。即使成功，我們仍可能產生重大維權成本。第三方可能會不時向我們提起訴訟，指稱其專有權利受到侵犯或聲稱其並無侵犯我們的知識產權。請參閱「風險因素－我們可能會遭受知識產權侵權申索，這可能很耗時，並且會導致我們承擔巨額費用」。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並不知悉(i)我們嚴重侵犯第三方擁有的任何知識產權，或(ii)任何第三方嚴重侵犯我們擁有的任何知識產權。

客戶服務及保修

我們不斷努力維持客戶滿意度及改善我們的產品及服務，擁有一支高素質的售後團隊提供全面的售後服務。我們在中國設有專門的團隊為客戶提供售前及售後服務。彼等可以診斷問題，並確定客戶問題的解決方案及產品。

我們通常向客戶提供我們產品的標準保修。我們產品的基本保修期通常為三至五年或150,000公里。在保修期內，對於因我們的責任造成的任何軟件或硬件產品質量問題，我們將在若干條件下免費維修或更換。根據具體的質量問題提供不同的保修服務。就我們的軟件問題而言，我們將提供有關軟件的現場或遠程更新。就我們的硬件問題而言，我們將提供一對一的部件更換或維修。對於因客戶自身操作不當造成的產品損壞，我們將提供有償維修服務。除透過內部控制程序監控我們的產品質量以盡量減少出現質量問題的機會外，我們亦不時檢討及評估我們的風險承受能力。截至最後實際可行日期，我們正在與保險公司協商購買產品責任保險。預計正在協商的產品責任保險將涵蓋我們在中國內地地區的極氪車型自動駕駛域控制器的標準產品責任，包括因我們產品缺陷導致的第三方傷害及財產損失的索賠、相關訴訟費用及因產品召回而產生的若干費用索賠。在保險單草案中，賠償限額為每項索賠5.0百萬美元至15.0百萬美元並作為年度總額，即保險公司承擔的每項索賠的最高賠償金額為5.0百萬美元至

業 務

15.0百萬美元之間的若干金額，且一年內發生的所有索賠的最高賠償金額總額為相同金額。相關溢價預期約為每年人民幣3.0百萬元至人民幣5.4百萬元。董事認為取得該產品責任保險在商業上屬可行。此外，基於(i)對我們業務規模的評估，(ii)往績記錄期並無任何重大產品責任索償，(iii)我們穩健的內部質量控制及風險管理措施，及(iv)在諮詢多家保險公司後對市場慣例及可用的承保範圍進行的全面評估，董事認為，彌償限額足以覆蓋我們目前的營運。於往績記錄期，我們僅發生過一宗與噪音問題有關的產品退回事件。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們的保修撥備分別為零、人民幣0.2百萬元、人民幣2.8百萬元及人民幣7.8百萬元。

據我們的中國法律顧問告知，根據《中華人民共和國民法典》，因產品存在缺陷造成他人損害的，生產者應當承擔侵權責任，被侵權方可以向產品的生產者請求賠償，也可以向產品的銷售者請求賠償。產品缺陷由生產者造成的，銷售者賠償後，有權向生產者追償。根據《中華人民共和國產品質量法》，因產品存在缺陷造成人身、缺陷產品以外的其他財產損害的，生產者應當承擔賠償責任。因此，倘證明因我們的產品缺陷而發生交通事故，造成人身及其他財產損害，我們應當承擔賠償責任。此外，根據《缺陷汽車產品召回管理條例實施辦法（2020年修訂）》，汽車和汽車掛車生產者（「汽車生產者」）負責召回缺陷汽車，而我們作為汽車零部件生產者，應向國家市場監管總局報告有關缺陷汽車的信息，並通知汽車生產者。國家市場監管總局及受委託的省級市場監督管理部門有權進入汽車零部件生產者的生產經營場所進行現場調查，汽車零部件生產者應當配合缺陷調查，提供調查需要的有關資料。此外，根據本公司與相關客戶之間的相關合約，因本公司提供的產品質量而給客戶造成的任何損失，本公司須承擔責任。此外，倘客戶在收貨、檢驗、使用、售後等環節發現本公司提供的產品存在任何質量問題，可要求本公司更換、退貨或修理、拒絕支付購買價，或根據實際情況要求賠償或其他類似處理。

業 務

數據隱私及安全

數據隱私

於往績記錄期，我們委聘第三方地圖製作商在若干公共道路及停車場錄製視頻及收集數據，以訓練我們的自動駕駛算法。數據首先由第三方地圖製作商進行脫敏及匿名處理，然後以圖片形式提供給我們。因此，我們僅可獲得匿名及脫敏數據，而無法獲取原始數據。該等數據處理任務在測試環境中進行。

我們的客戶擁有其收集所得數據，日後可能傳送予我們作OTA升級或產品維護。我們將獲授權使用脫敏及匿名數據來研發我們的自動駕駛解決方案及產品。除上文所述者外，我們不會處理駕駛員的任何個人數據，或在已安裝我們自動駕駛解決方案及產品的車輛運行過程中收集的任何數據，包括駕駛行為。

我們存儲於中國內地的業務運營過程中所收集及產生的數據。尤其是，我們收集的脫敏圖像數據存儲在租用的雲服務器中，雲服務器節點位於上海，使用同城備份功能。我們的日常業務運營數據儲存於位於蘇州的本地服務器機房。根據我們的數據存儲系統，數據存儲期限如下：(i)對於法律規定的最短存儲期限的數據，按照要求進行存儲；及(ii)對於法律沒有規定存儲期限的數據，我們根據我們的業務策略確定存儲期限。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，據我們所知，我們尚未遭遇任何重大數據或個人信息洩露，且我們擁有及存儲的數據並未以違反人權的方式使用。倘隨後可能出現對人權的威脅，我們將及時採取措施按照相關法律及法規及行業最佳實務充分保障人權。

數據安全

根據《中華人民共和國網絡安全法》保障營運數據安全是我們的首要任務之一。

我們已制定全面的內部政策保護數據安全，並已成立由首席技術官領導的網絡和數據合規委員會。我們的內部控制系統專注於數據安全及保護。這包括我們有關數據安全、數據安全管理以及數據分類編目的政策。我們的內部控制協議涵蓋數據處理的整個生命週期，包括數據收集、數據風險傳輸、數據存儲安全、數據備份和恢復、數據處理和分析、數據的正確使用、數據銷毀和處置。

業 務

下文載列我們為保護數據安全所採取措施的詳情。

- *全面的數據治理及相關內部控制措施。*我們已於存儲層面達致完全的數據脫敏，並制定全面僱員保密制度及數據使用審批程序，確保數據庫的安全性。我們已建立符合相應級別數據安全要求的全方位信息系統。我們的數據保護及隱私政策注重確保：(i)根據適用法律法規收集數據；及(ii)將數據洩漏風險降至最低。我們嚴格監控數據取閱並維持嚴謹的評估及審批程序，禁止無效或非法使用。我們根據必要性嚴格管理數據取閱，並記錄數據取閱情況。我們的政策規定涉及取閱或處理數據的新產品及服務須進行評估及審批程序。我們根據適用法律法規存儲數據。隨著數據安全相關法律法規不斷演變，我們將調整數據安全保障方面的內部政策及程序，確保合規。
- *嚴格的數據存儲政策、數據架構及加密措施。*我們使用多種軟件及硬件加密技術，保護數據的傳輸及存儲，並進行全面測試及評估，檢視數據處理及管理技術的效率。我們已實施日誌記錄及監控、數據加密、定期安全審核，確保妥當記錄數據及符合國家數據安全標準。我們亦應用系統分隔、黑客攔截及堡壘機以防止系統襲擊。為將數據遺失或洩漏的風險降至最低，我們不時進行冗餘備份和測試，並定期進行數據備份及數據恢復測試。我們善用技術基礎設施、網絡安全專業知識及數據庫技術，提升數據的可靠性、穩定性及安全性。
- *嚴格的數據訪問和處理政策以及相關內部控制措施。*我們根據必要性嚴格管理個人數據取閱，並記錄數據取閱情況。數據的訪問和操作將被記錄和監控，並接受審查。為了處理特定目的數據，例如為我們的自動駕駛解決方案和產品提供見解，負責該項目的相關人員須提交內部審查申請並獲得的訪問批准。此外，我們的政策規定取閱或處理部分系統或軟件須通過我們信息安全委員會的評估及審批程序。我們要求全體員工遵守我們的內部政策並保護數據安全，且嚴禁未經授權或不當收集或使用該等數據。

業 務

- *嚴格執行數據安全政策*。我們的信息安全部門將及時開展事故調查，及我們會針對出現的任何異常或可疑請求或行為採取適當的安全措施。此外，我們要求僱員在訂立僱傭合約前接受並簽署保密協議。如任何僱員違法濫用或洩露我們的數據或對我們或客戶造成任何損害，我們的僱員須承擔任何責任。我們禁止僱員在個人裝置上存儲任何與工作相關的文件、資料或數據。我們亦定期組織有關數據安全的講座及培訓課程，以加強僱員的數據安全合規意識。
- *我們的數據安全管理認證及認可*。我們的信息安全管理體系、質量管理體系和信息技術服務管理體系已通過ISO標準認證。例如，我們已通過IATF16949 (汽車質量管理) 及ISO 21434 (汽車網絡安全標準)。
- *算法監管及管理*。我們的算法主要包括感知、汽車定位及控制算法，用於支持我們基於語義信息及圖像特徵融合的行車及泊車功能。於往績記錄期及截至最後實際可行日期，我們並無從事使用算法推薦提供互聯網信息服務。因此，誠如我們的中國法律顧問確認，我們毋須為我們的算法應用進行任何監管備案。目前，我們正建立並實施我們的內部算法監管措施，其中包括招聘並培訓專業人員為我們的算法應用服務，在我們擴展算法應用時實施技術措施，並定期審視、評估並驗證算法的功能、模型、數據及應用。

於2022年7月7日，網信辦頒佈《數據出境安全評估辦法》，並於2022年9月1日生效。根據《數據出境安全評估辦法》，數據處理者向境外提供在中國內地運營中收集和產生的個人信息和重要數據的安全評估在以下任何情形適用數據出境安全評估。有關數據處理者包括(i)向境外提供重要數據的數據處理者；(ii)關鍵信息基礎設施運營者(「關鍵信息基礎設施運營者」)或處理100萬人以上個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；(iii)自上年1月1日起累計向境外提供10萬人個人信息或者1萬人敏感個人信息的數據處理者向境外提供個人信息；及(iv)國家網信部門規定的其他需要申報數據出境安全評估的情形。

業 務

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，根據我們中國法律顧問的意見，考慮到我們不存在任何上述情況，我們不受《數據出境安全評估辦法》的約束。

於2021年11月14日，國家互聯網信息辦公室（「**國家網信辦**」）發佈網絡數據安全條例草案（「**條例草案**」）。截至最後實際可行日期，「條例草案」仍為草案，尚不清楚何時發佈生效版本。條例草案涵蓋廣泛的網絡數據安全問題。條例草案下的大部分監管詳情已載入《中華人民共和國網絡安全法》、《中華人民共和國數據安全法》及《中華人民共和國個人信息保護法》。大部分新規定與備案及安全評估等有關。即使「條例草案」以目前的形式實施，監管機構仍需制定相關程序。

我們根據中國有關網絡安全及數據合規的相關法律法規的要求，採取全面的數據合規措施，涵蓋我們業務及服務的多個方面及多個流程。根據我們中國法律顧問的意見，我們在所有重大方面均遵守條例草案的現行規定。因此，實施目前形式的條例草案將不會對我們的[**編纂**]產生重大不利影響。

我們的中國法律顧問認為，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已在重大方面遵守中國有關數據隱私及安全的適用法律法規。考慮到中國在數據隱私及安全方面的立法、執法及司法仍在不斷發展，我們將密切關注未來的監管進展並及時採取適當措施。

我們已電話諮詢中國網絡安全審查技術與認證中心（「**技術與認證中心**」，受國家網信辦網絡安全審查辦公室委託進行具體網絡安全審查的機構）我們的建議[**編纂**]情況，並收到本集團無需主動向監管機構申報網絡安全審查的明確回覆。鑒於截至最後實際可行日期：(i)我們並無收到主管中國政府部門的任何通知或決定認定其為關鍵信息基礎設施運營者；(ii)我們並非處理個人信息超過一百萬人的數據處理者，且我們擬於香港進行[**編纂**]，而非「國外上市」；及(iii)我們並無參與中國政府部門就網絡安全審查作出的任何調查，亦無收到中國政府部門發出的任何問詢、通知、警告或制裁，因此我們無須申請網絡安全審查。

根據條例草案，網絡安全審查的適用範圍更廣。根據條例草案第十三條，數據處理者開展以下活動，應當按照國家有關規定，申報網絡安全審查：(i)彙聚掌握大量關係國家安全、經濟發展、公共利益的數據資源的互聯網平台運營者實施合併、重組、

業 務

分立，影響或者可能影響國家安全的；(ii)處理一百萬人以上個人信息的數據處理者赴國外上市的；(iii)數據處理者赴香港上市，影響或者可能影響國家安全的；或(iv)其他影響或者可能影響國家安全的數據處理活動。

截至最後實際可行日期，條例草案仍在起草中，尚未明確有效版本的頒佈時間，我們無法保證未來我們不會被視為「影響或者可能影響國家安全的」，而後受到監管機關提出的網絡安全審查。

根據我們中國法律顧問的意見以及據本公司所知，按照當前的監管體制，我們無須申報網絡安全審查，但不能排除中國主管政府部門對我們提出網絡安全審查。由於本公司的數據分類及數據處理活動，我們被要求進行網絡安全審查的風險較低。

競爭

自動駕駛解決方案及產品市場發展迅速，競爭激烈，有許多潛在應用程序正在開發中。因此，儘管我們認為我們擁有市場領先的自動駕駛技術，我們仍面臨大量為該等應用開發自動駕駛解決方案及產品的公司的競爭，其中部分可能與我們類似。我們的主要競爭對手包括同時提供自動駕駛解決方案及產品的汽車供應商。

此外，根據弗若斯特沙利文的資料，在現有車型的生命週期內，特定車型的現有自動駕駛解決方案提供商通常不會被更換，此乃行業慣例，除非存在重大質量瑕疵，或OEM與自動駕駛解決方案提供商之間存在重大糾紛。因此，我們與其他自動駕駛解決方案提供商的競爭主要在於爭奪OEM新車型的解決方案及產品。

我們相信，我們在市場上處於有利戰略地位，依託我們性能卓越、質優、價廉的先進自動駕駛技術、汽車級製造工藝以及強大的研發能力，能在與其他公司的競爭中勝出。此外，隨著產量的擴大，我們預計我們的單位產品成本將繼續下降。

業 務

環境、社會及管治(ESG)

我們相信，我們的持續增長有賴將社會價值觀融入到我們的業務。我們致力於利用我們的自動駕駛技術和解決方案將公益資源送到每個人身邊。自開展業務以來，我們已制定多項環境、社會及管治措施，以全面改善我們的企業管治及造福社會。

董事會的承諾

董事會負責評估及管理重大ESG事宜。本公司管理層負責在董事會的監督下制定本公司ESG策略、政策及報告，包括評估及管理環境及氣候相關風險。

本公司管理層具體負責(i)指定一名代表，負責釐定各部門主管在ESG事宜方面的責任及權力；(ii)批准我們的環境目標及僱員培訓計劃；(iii)確保有足夠的資源建立、實施及維持環境管理體系；(iv)定期評估及降低我們的ESG風險；及(v)採取行動應對潛在環境事故。

遵守法規

我們須遵守不斷演變及日益嚴格的環境、職業、健康及安全法律法規。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無涉及任何重大事故或僱員就人身或財產損害提出申索，或根據我們中國法律顧問的意見，我們並無因有關環境、健康或職業安全法律法規的不合規事宜而遭受任何重大罰款或其他處罰，從而對我們的財務狀況或業務營運造成重大不利影響。

倘現有法律或法規有任何變動，我們日後可能須遵守更嚴苛的合規要求，且可能產生額外成本。有關更多詳情，請參閱本文件「監管概覽」及「風險因素－與在中國經營業務有關的風險」兩節。

職業、健康及安全法律法規

我們秉持社會責任及高水平的企業管治。我們須遵守多項有關職業健康及安全的中國法律法規，例如《中華人民共和國安全生產法》。我們致力於遵守中國監管規定，

業 務

以防止及減少與我們運營相關的危害及風險，並確保我們僱員及周邊社區的健康與安全。截至最後實際可行日期，我們的運營並無發生任何重大事故，我們亦不知悉任何與健康及職業安全有關的重大人身或財產損失申索。

環境法規

我們須遵守中國廣泛的空氣、水及其他環境法律法規。例如，我們須遵守《中華人民共和國環境保護法》等環境法規。負責執行該等法律法規的政府機關一般有關隨時檢查我們的設施。

我們亦致力於在整個生產過程中降低對環境的影響。我們實行各種環保措施，包括安裝活性炭吸附裝置，以妥當收集及處理生產廢物。我們與合資格第三方廢物處理服務提供商合作處理其他廢物，包括廢過濾器、廢活性炭、廢油及廢催化劑等。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們遵守適用環保法律法規的開支分別約為人民幣28,000元、人民幣24,000元、人民幣20,000元及人民幣24,000元。該等成本主要來自廢物處理。

環境保護

除遵守當地法定要求外，我們致力持續提升我們的環境及能源管理系統，該等系統已獲ISO 14001:2015國際標準認證。上述管理系統的有效指引及工作流程詳述於《環境管理手冊》，該手冊已明確傳達予僱員並有效實施，以改善其環境實踐及能源效率。

我們每年審閱上述手冊，如有任何修訂，我們將通知各級僱員。如《環境管理手冊》所述，環境保護被視為一項管理責任，我們堅定承諾遵守適用的法律及其他規定。我們努力在可持續發展與業務增長之間取得平衡。我們致力於減少我們的資源消耗及廢物產生，並遵守ISO14001:2015標準的要求以及我們經營所在國家及地區的所有相關環境保護法律及法規。

業 務

用於評估及降低環境風險的指標

我們密切監控多項指標以降低生產及營運過程中的環境風險，主要包括：

- **廢物排放 (包括有害廢物)**。我們定期留意廢物的排放方式。具體而言，(i) 我們每月監控固體廢物的回收情況，目標是達到100%的回收率；及(ii)我們每年監控廢氣及廢水的排放，以確保其符合適用法律及法規。
- **噪音控制**。由於我們的業務性質，噪音不可避免會產生。為盡量減少噪音污染及對附近社區的潛在干擾，我們已實施噪音控制系統，其中包括多項措施以降低及控制噪音水平。每年至少監測一次噪音水平，以確保噪音水平不超過適用法律及法規的規定水平。
- **空氣污染控制**。已制定相關措施，以確保生產場所的空氣質素不會對周邊地區構成威脅。我們每日檢查廢氣處理設備，以確保其功能正常運行，可清除廢氣排放。
- **用水量**。我們每六個月進行用水量分析。鑒於業務營運的地理位置，我們在尋找合適的水源方面並無遇到任何問題。於整個往績記錄期，總用水強度 (立方米／收益) 低於0.0002。
- **用電量**。我們每月進行用電量分析。於整個往績記錄期，總用電強度 (千瓦時／收益) 低於0.03。

能源消耗

我們每天生產中消耗的主要能源類型包括購電和淡水。我們生產廠房的能源及資源消耗量如下：

		截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	單位	2020年	2021年	2022年	2023年
用電	千瓦時	1,268,277	1,507,334	1,192,025	644,447 ⁽⁴⁾
用水	立方米	8,834 ⁽¹⁾	5,875 ⁽²⁾	2,587 ⁽³⁾	370 ⁽⁴⁾

業 務

附註：

- (1) 該數字指2019年12月10日至2020年12月10日的淡水消耗量，因為我們於每月月初方才收集相關資料。
- (2) 該數字指2020年12月10日至2021年12月13日的淡水消耗量，因為我們於每月月初方才收集相關資料。
- (3) 該數字指2021年12月13日至2022年12月12日的淡水消耗量，因為我們於每月月初方才收集相關資料。
- (4) 該數字指2022年12月12日至2023年6月12日的購電及淡水消耗量，因為我們於每月月初方才收集相關資料。

於2020年至2021年，我們生產廠房的耗電量有所增加，主要是由於我們的業務擴張。由於我們致力節約能源，我們已實施以下措施以減少用電：(i)逐步處置所有耗電量高的設備，如工業洗衣機；(ii)購買高能效設備替換舊設備。例如，我們過渡到更節能的空壓機型號，大幅降低了我們的用電量；(iii)於我們的生產場所進行電消耗分析；(iv)要求僱員離開生產場所及辦公室時，關閉所有閒置機器、電器及不必要的照明；及(v)於電燈開關附近張貼醒目的提示，以提醒僱員。因此，我們於2022年成功降低生產廠房的耗電量，並於2023年上半年維持相對穩定的水平。生產廠房的耗水量於往績記錄期持續下降，主要是因為我們逐步處置所有耗水量高的設備，如工業洗衣機。此外，我們努力加強水資源管理及控制，並實施多項措施以減少用水，包括(i)於我們的生產設施進行水消耗分析，及(ii)在我們的辦公室及生產設施周圍張貼節水橫幅。

我們擬持續降低能耗水平。我們的目標是在未來幾年逐步減少公用能耗。我們將實施以下措施：

- 進行產能提升、靈活生產、舊設備置換及技術改造；
- 合理規劃行政車輛，減少行政車輛使用，提倡使用公共交通和NEV，降低油耗；
- 明確能源管理責任制，責任落實到人，成立能源管理團隊；

業 務

- 定期監測各單位整體能耗情況，及時發現及分析能耗異常，採取專項應對措施和獎懲制度，實現科學管理；
- 推廣新型節能技術、工藝和設備的應用，同時積極淘汰高能耗、落後產能生產線，並在設備採購過程中考慮能效指標；
- 科學評估生產設施和辦公區域的照明效果，在不影響生產經營的前提下，將照明設備替換為LED燈或其他節能燈具；及
- 加強對全體員工的節能減排教育培訓。

我們產品生產所用材料的生物降解性／可回收性

我們生產產品使用的材料包括可降解及不可降解材料。可降解材料主要包括紙質包裝材料及金屬。塑料包裝材料及容器等其他材料為不可降解材料。一般而言，我們產品中使用的材料主要包括鋁合金等金屬、環氧樹脂、玻璃纖維、矽、紙張及塑料。特別是，我們在產品中不使用任何重金屬材料。我們更傾向於使用環保材料，從源頭上杜絕有害物質的影響。我們盡可能使用可回收及綠色材料，以減少污染和排放。我們亦採用各種流程減少生產中有害物質的殘留量，並與合資格第三方訂約以處置該等殘留物。此外，我們將盡可能回收或再利用過期未使用材料，以避免造成污染。

廢物排放

我們的主要無害廢物為辦公室產生的廢棄物及廚餘垃圾以及生產邊角料。廢棄物及廚餘垃圾由我們總部所在工業園區的物業管理公司收集及處理。我們於往績記錄期排放的有害廢物量如下：

排放物類型	廢物描述	單位	截至6月30日			
			截至12月31日止年度			止六個月
			2020年	2021年	2022年	2023年
有害廢物	生產邊角料	噸	0.35	1.28	0.77	0.32

業 務

於往績記錄期，我們排放的有害廢棄物主要為生產過程中的剩餘物，其中包括廢棄的過濾器、有機溶劑洗滌劑及空的化學品容器等。於2020年至2021年，我們的有害廢棄物排放量有所增加，乃由於我們的業務營運擴張。為減少有害廢棄物的產生而提升生產效率，我們改進了生產程序，並將環境因素納入我們的供應商審查過程中。例如，我們傾向於提供符合客戶及／或我們環保要求的材料的供應商，以及於審查期間概無發生任何環保事件的供應商。因此，我們於2021年至2022年排放的有害廢棄物數量有所減少，以及按比例計算時，於2023年上半年進一步減少。

我們努力減少我們產生的廢物及污水。具體而言，我們的目標是在未來幾年內實現有害廢物無害化轉化率100%，並逐步降低部分廢棄耗材的單位產值。為此，我們正實施以下措施：

- 由有資質的第三方企業定期處理有害廢物，並每年簽訂處理協議；
- 採取調整產品結構或生產技術等措施，因而我們可以減少危險廢棄物產生量；及
- 評估及監測排放污水中的污染物濃度，以確保我們符合相關排放標準。

社會責任

產品安全及持續改進

我們致力於確保我們的自動駕駛解決方案在道路上的安全性。為此，我們的工程師團隊不斷努力，以確保我們的系統始終盡可能安全。我們認為，我們無法單獨設計及構建本質上安全的系統。我們與OEM密切合作，以利用彼等的集體專業知識及思想多樣性。OTA升級乃與OEM合作進行。該等升級增加了新的特性及功能，使配備我們自動駕駛解決方案的車輛更加智能及安全。

董事會及管理層多元化

我們已採取董事會多元化政策，該政策闡述了實現董事會多元化的方法。本公司認可並接受擁有多元化董事會的好處，並認為董事會內程度不斷提高的多元化（包括性別多元化）是維持本公司競爭優勢，以及增強我們從最廣泛的可用人才庫中吸引、留

業 務

住和激勵員工的能力的基本要素。性別多元化方面，薛睿女士及劉芳女士於各自領域擁有豐富經驗，為董事會及高級管理層的性別多元化作出貢獻。我們認為本公司的性別多元化可以得到改善，因為[編纂]後我們九名董事中有一名及我們四名高級管理層成員中有一名為女性，我們將繼續採取措施促進本公司董事會層面的性別多元化。[編纂]後，我們將根據董事會多元化政策通過提名委員會實施的若干措施，努力實現董事會的性別平衡。具體而言，我們將積極物色具備合適資格的女性加入董事會。為進一步確保長期的性別多元化，提名委員會將定期檢討董事會多元化政策及其實施情況，以確保其獲貫徹落實並監督其持續效力，我們將每年於企業管治報告披露相同內容，包括為實施董事會多元化政策而設定的任何可計量目標及實現該等目標的進展情況。當我們因應生產擴張增聘人手時，我們亦將考慮員工的性別多元化及性別平衡等因素。

僱員

截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別有145名、204名、331名及337名全職僱員，彼等均位於中國。下表載列截至2023年6月30日按職能分類的僱員人數：

職能	截至2023年6月30日	
	僱員人數	佔總數百分比
研發	250	74.2%
業務運營	45	13.4%
綜合及行政	25	7.4%
銷售	10	3.0%
財務	7	2.1%
總計	337	100.0%

根據中國法律法規的規定，我們參加由省市政府組織的不同僱員社會保障計劃，其中包括通過福利供款計劃參加退休金、醫療保險、失業保險、生育保險、工傷保險及住房公積金計劃。根據中國法律，我們須按員工薪金、花紅及若干津貼的特定百分

業 務

比（上限以地方政府不時訂明者為準）向僱員福利計劃供款。請參閱「風險因素－我們並未向社會保險及住房公積金作出足夠的供款，這可能使我們遭受處罰」。

我們致力於建立有競爭力和公平的薪酬體系。為了有效激勵僱員，我們通過市場調研不斷完善薪酬和激勵政策。我們每年對僱員進行績效評估，以提供僱員的績效反饋。我們僱員的薪酬通常包括基本工資和績效獎金。

我們通常與我們的高級管理人員和核心人員簽訂標準僱傭協議和保密協議或條款。該等合約包括標準的不競爭契約，禁止僱員在其受僱期間和終止僱傭關係後兩年內直接或間接與我們競爭。我們與僱員保持良好的工作關係，並無發生任何重大勞資糾紛。

我們不斷投資於年輕人才的培訓及事業發展。我們始終致力為工程師及其他僱員提供全面的社會福利、多元化的工作環境及廣泛的事業發展機會。我們堅持提供安全而健康的工作場所，這有賴於嚴謹的政策、強大的團隊成員教育及安全認可獎項以及持續的技術投入。我們提供一系列有助人才與其摯愛保持最佳健康水平的項目，以令團隊成員及其家人獲得身心健康和幸福。我們相信人人均值得尊重。我們為教育、招聘、發展及提升全國各地多元化的團隊成員克盡己任，並因我們的付出備受肯定。我們不僅專注於提升僱員的專業發展，亦對僱員在「目標感」及「成就感」方面加以獎勵。此外，我們格外重視建立人才管道及融洽的組織文化。我們已就僱員培訓及發展設立一套全面的制度，涵蓋領導才能、一般技能、專業技能等。我們的全面培訓計劃包括企業文化、僱員權利及責任、團隊建設、專業行為、工作績效、管理技巧、領導才能及行政決策。

物業

我們的公司總部位於江蘇省蘇州市。截至最後實際可行日期，我們就江蘇省蘇州市一塊約17,202.84平方米的土地擁有土地使用權，該土地使用權於2051年到期，同時在中國租賃七處總建築面積約8,310.77平方米的物業。我們於中國租賃的物業主要用作

業 務

辦公室及生產設施。相關租賃協議於2024年至2025年屆滿。我們認為我們現有的設施一般情況下足以滿足目前需求，但我們預計將在需要時尋求額外的空間以配合未來的增長，尤其是在我們於全國範圍擴展生產設施及銷售網絡之際。

截至最後實際可行日期，我們尚未完成中國七處租賃物業的租賃登記。就具有上述任何缺陷的任何租賃樓宇而言，倘我們須停止佔用任何該等租賃樓宇，我們認為我們能夠以商業上可接受的條款找到可資比較物業作為替代物業，而不會產生任何延誤、重大成本及中斷我們的業務。根據我們中國法律顧問的意見，未登記租賃協議將不會影響有關租賃協議的有效性及可執行性。然而，倘我們及業主未能按相關主管部門的要求登記有關租賃協議，我們可能須就各項未登記的租賃協議被處以人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。截至最後實際可行日期，我們並未受到相關主管部門的任何行政處罰。根據我們中國法律顧問的意見，有關租賃物業的缺陷不會對我們的業務造成重大不利影響。詳情請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－部分租賃物業存在法律缺陷可能對我們的業務、財務狀況及經營業績產生不利影響」。

截至2023年6月30日，我們所租賃物業的賬面值均不足本公司綜合資產總值的15%。根據上市規則第五章及《公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第6(2)條，本文件獲豁免遵守公司（清盤及雜項條文）條例第342(1)(b)條的規定，即在公司（清盤及雜項條文）條例附表3第34(2)段所述估值報告中載入土地或建築物的所有權益。

保險

我們認為我們的保險範圍乃屬充分，因為我們已經投購中國法律法規要求的所有強制性保單，並已根據弗若斯特沙利文的資料按照經營所在行業的商業慣例投保。就社會保障保險而言，我們的保障範圍符合市場慣例，因為我們涵蓋中國法律法規規定的所有強制性社會保障保險。就業務中斷保險而言，考慮到同行業若干公司亦無投購任何業務中斷保險，我們的承保範圍與行業慣例一致。就產品責任保險而言，截至最後實際可行日期，我們正與保險公司協商購買產品責任保險。我們為僱員投購社會保障保險，包括養老保險、失業保險、工傷保險、生育保險及社會醫療保險。我們並無投購任何業務中斷保險，根據中國內地的相關法律，該保險並非強制性，且我們認為

業 務

此舉符合一般市場慣例。我們並無投保要員壽險或涵蓋IT基礎設施或信息技術系統損壞的保單且我們於往績記錄期並無參與任何產品責任保險合約。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的保險範圍未必足以覆蓋我們的業務風險」。

COVID-19疫情的影響

自2019年12月以來，一種新型的COVID-19毒株已嚴重影響中國及許多其他國家。然而，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，COVID-19的爆發並無對我們的營運及財務表現造成任何重大不利影響，乃主要考慮到(i)於往績記錄期及直至最後實際可行日期，並無因COVID-19疫情而取消或延期合約／項目；(ii)我們採取多項措施並成功應對全球半導體芯片短缺帶來的挑戰；(iii)我們並無經歷任何嚴重勞工短缺的情況；及(iv)於往績記錄期，我們的收益大幅增長。

截至最後實際可行日期，我們正密切監控COVID-19的發展。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與自然災害、流行病及COVID-19疫情等其他我們無法控制的疫情爆發相關的風險，而COVID-19疫情給我們的業務帶來挑戰，且其可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響」。

全球半導體芯片短缺的影響

過往，由於COVID-19爆發導致供應鏈及物流中斷，我們難以為iDC系列及iFC系列及時獲得充足的車規級電源管理芯片供應。此外，由於全球半導體芯片短缺，Mobileye不得不採購替代零部件以維持穩定的供應。就此，吉利集團、本公司與Mobileye於2021年及2022年訂立三方產品豁免。有關詳情，請參閱「－我們的客戶－我們與吉利集團的關係」。考慮到(i) iDC及iFC系列於往績記錄期的銷量有限，(ii)我們的業務運營並未受到三方產品豁免的重大影響，及(iii)我們採取多項措施並成功應對全球半導體芯片短缺帶來的挑戰，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們的供應鏈並無受到重大限制。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無因全球半導體芯片短缺而遭遇採購成本大幅增加，我們亦無因供應鏈中斷而出現任何半導體芯片價格大幅上漲或遭受任何生產中斷。截至最後實際可行日期，根據弗若斯特沙利文的資料，全球半導體芯片供應已恢復正常。

業 務

法律訴訟及合規

法律訴訟

在我們的日常業務過程中，我們可能會不時面臨法律訴訟、調查及索賠。於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們不曾亦概無涉及任何重大法律、仲裁或行政訴訟，我們亦不知悉任何向我們或董事提出的可能單獨或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的待決或威脅提起的法律、仲裁或行政訴訟。

合規

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們不曾亦概無涉及任何導致可能單獨或共同對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響的罰款、執法行動或其他處罰的重大違規事件。

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們並無遭遇任何重大產品召回及退貨。

遵守美國芯片出口限制法規

美國芯片出口限制及《臨時最終規則》(「*IFR*」)

BIS控制商業及軍民兩用產品、軟件及技術(統稱「**項目**」)的出口及再出口。該等管制措施由EAR實施。EAR適用於(i)任何地點的美國原產項目；(ii)美國對外出口項目(不論其原產地)；(iii)美國原產項目從一個外國再出口到另一個外國；及(iv)從一個外國運往另一個外國的受EAR管制的外國製造項目，原因為(a)其包含超出最小佔比的受管制美國原產零件、組件或材料，或(b)其為若干受管制美國技術或軟件製造的外國直接產品。受EAR管轄的項目的出口、再出口或轉讓(國內)(如上文(i)至(iv)所述)必須符合與項目的最終目的地、最終用戶及最終用途有關的許可要求(如適用)。

業 務

於2022年10月7日，BIS頒佈IFR修訂EAR，原因為EAR涉及半導體及超級計算機製造業的美國及外國製造項目向中國內地及香港（其後加入澳門）的出口、再出口或轉讓（國內），以及相關最終用途及「美籍人士」（「美籍人士」包括身為美國公民或外籍永久居民的任何個人，以及根據美國法律成立的任何實體）的活動。其中包括：

- 加入新出口管制分類號碼（「ECCN」）3A090及4A090，以管制若干受EAR管制的高性能集成電路（「IC」）、電腦、電子組件及零件，該等產品在無許可下，不得出口、再出口或轉讓（國內）至中國內地、香港特別行政區及澳門特別行政區或在中國內地、香港特別行政區及澳門特別行政區內出口、再出口或轉讓；
- 加入兩項新的外國直接產品規則（「FDP規則」）及擴展實體清單FDP規則，共同擴展美國出口管制法，以在EAR的管轄範圍下涵蓋由特定美國技術或軟件開發，或來自本身由特定美國技術或軟件開發的工廠或設備（包括測試設備）的若干外國製造項目。有關外國製造項目在IFR實施擴展前不受EAR規限。該等規則所涵蓋的外國製造項目，如供應予中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區高級計算及超級計算機行業的若干最終用戶（即BIS實體清單上指定的若干方）或若干最終用途，則須遵守出口許可要求；
- 對BIS實體清單上的28個中國當事方加入特定名稱（即實體清單註腳4），致使與該等當事方的交易受到更廣泛的EAR管轄及須遵守實體清單FDP規則及相關實體清單限制施加的有關出口許可要求；
- 對出口、再出口或轉讓（國內）(i)若干受EAR管制並歸類為特定ECCN的項目，或(ii)受EAR管制的若干半導體製造最終用途項目加入出口許可要求，其中(i)或(ii)項目的目的地為中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區，以用於若干超級計算機或半導體製造業最終用途；及
- 對任何活動支持上述高級計算或半導體製造最終用途的美籍人士（包括個人及法人實體）加入出口許可要求。

業 務

如上概述，IFR實施多項主要變更，包括：(i)在商業管制清單（「CCL」）中加入四個新的ECCN；(ii)對向中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區出口若干組成集成電路的高級計算芯片、計算機及電子組件（目前受EAR管制）實施新的單邊管制；(iii)對擬用於中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的半導體製造設施或位於或運往中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的「超級計算機」以及須遵守EAR的項目的出口、再出口及國內轉讓施加新的最終用途及最終用戶限制；及(iv)修訂一項及設立兩項新的FDP規則，旨在於EAR範圍內涵蓋更多外國製造項目。

倘出口商、再出口商或轉讓人知悉或有理由知悉受EAR管制的若干項目擬用於「超級計算機」最終用途或擬用於半導體製造最終用途，則經更新的EAR第744.23條將施加許可要求。概無許可豁免可不受該等限制規限。

尤其是，第744.23條詳細概述了為出口、再出口或轉讓（國內）而需要出口許可證的情況，包括產品和最終用途的範圍，其中包括：

- (i) （倘「知悉」該項目將用作「開發」、「生產」、「使用」、操作、安裝（包括現場安裝）、維護（檢查）、修理、大修或翻新位於或目的地為中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的「超級計算機」）受EAR管制並在ECCN 3A001（例如抗輻射集成電路、單片微波IC、模數和數模集成電路以及現場可編程門陣列）、3A991（例如存儲集成電路；現場可編程門陣列、柔性波導；具有8 TOPS或更高處理性能的集成電路）、4A994（例如具有擴展工作溫度範圍的計算機、混合計算機和電子組件）、5A002（例如信息安全系統／設備／裝置／組件和信息安全設備）、5A004（例如信息安全擊敗、削弱或繞過系統、設備和組件，以及網絡黑客系統、設備和組件）或5A992（例如大眾市場信息安全設備和組件、大眾市場密碼分析系統、設備和組件以及大眾市場密碼設備和組件）中指定的IC；
- (ii) （倘「知悉」該等項目將整合至或用作「開發」或「生產」位於或目的地為中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區「超級計算機」中所用的任何「組件」或「設備」）受EAR管制並在ECCN 4A003（例如數字計算機、信號處理數字計算機和矢量處理器數字計算機）、4A004（例如陣列處理器／組件）、4A994、5A002、5A004或5A992中指定的計算機、「電子組件」或「組件」；

業 務

- (iii) (倘「知悉」該項目將用於在位於中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的製造符合若干標準的IC半導體製造「設施」中「開發」或「生產」符合若干標準的IC) 受EAR管制的任何項目；
- (iv) (倘「知悉」該項目將用於在位於中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區的任何半導體製造「設施」的IC「開發」或「生產」，但不知道該等半導體製造「設施」是否製造符合若干標準的IC) 受EAR管制並在任何ECCN中歸類為第3類產品組B、C、D或E的任何項目；及
- (v) 受EAR管制的任何項目，且「知悉」該項目將用於在中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區「開發」或「生產」ECCN 3B001 (例如外延生長設備、半導體器件或材料製造設備)、3B002 (例如為測試已完成或未完成的半導體器件而特別設計的測試設備)、3B090 (例如未在3B001中描述的半導體製造沉積設備)、3B611 (例如：軍用電子產品的測試、檢驗及生產商品)、3B991 (例如為製造半導體裝置、集成電路及電子組件而「特別設計」的設備、光罩、光罩基片及光罩製造設備) 或3B992 (例如電子元件及材料檢驗或測試設備、部件及配件) 中指定的任何「零件」、「組件」或「設備」。

此外，EAR第744.21條禁止出口、再出口或轉讓(在國內)轉讓受EAR管制的若干項目，前提是該方「知悉」該項目將在緬甸、柬埔寨、中國或委內瑞拉用於「軍事最終用途」或給予「軍事最終用戶」。EAR第744.21條亦禁止出口、再出口或轉讓(國內)任何受EAR管制的項目，前提是該方「知悉」該項目將在俄羅斯或白俄羅斯用於「軍事最終用途」或給予「軍事最終用戶」。EAR第744.22條禁止出口、再出口或轉讓(國內)任何受EAR管制的項目，前提是該方「知悉」該項目擬作白俄羅斯、緬甸、柬埔寨、中國、俄羅斯或委內瑞拉的「軍事情報最終用途」，或給予「軍事情報最終用戶」或該等國家的若干特定「軍事情報最終用戶」(無論位於何地)。

業 務

於本集團的應用

於往績記錄期，我們採購的若干產品須符合EAR，包括：

- (i) 經Mobileye確認，SuperVision™使用的若干硬件及軟件，包括(a) ADCU (分類為4A994.1)；(b) EyeQ®5H SoC (分類為3A991.p)；及(c)與ADCU嵌入及捆綁的軟件及算法 (分類為4D994)；及
- (ii) 我們採購及用於iDC及iFC系列的芯片，分類為5A992.c、3A991或EAR99。

根據可獲得的資料，該等受EAR管制的產品並未達到或超越ECCN 3A090或4A090規定的性能閾值，亦不屬於CCL上規定出口、再出口或轉讓(國內)至中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區時須取得許可證的其他受嚴格管制ECCN，除非涉及受制裁目標或擬用於美國芯片出口限制中概述的若干被禁止最終用途。

據我們有關美國出口管制法律的法律顧問所告知，對於列入BIS實體清單、被拒絕人員清單或未經核實清單的指定實體，該等組件僅受EAR管制。此外，其適用於總部位於或通常位於受美國出口管制的全面貿易禁運的國家或地區的實體或由該等國家或地區政府擁有或控制的實體。目前，該等國家包括克里米亞地區、古巴、伊朗、朝鮮、敘利亞、所謂的盧甘斯克人民共和國(「盧甘斯克」)及頓涅茨克人民共和國(「頓涅茨克」)，以及俄羅斯及白俄羅斯。所涉及的實體統稱「**受制裁目標**」。此外，就3A991、4A994、5A992及EAR99組件而言，如擬於中國內地、香港特別行政區及澳門特別行政區用於上述若干被禁止的最終用途，則該組件僅因反恐理由而受管制，因此僅須遵守向受制裁目標出口、再出口或轉讓(國內)的許可證規定或受美國芯片出口限制的限制。

據我們有關美國出口管制法律的法律顧問所告知，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，(i)我們的客戶並未被列入受制裁目標；及(ii)我們的活動不涉及已經違反或將違反美國芯片出口限制所載EAR對最終用途限制的運營或交易。因此，我們的業務活動目前在任何重大方面均不受美國出口管制法律的影響。

業 務

此外，由於我們迄今採購的受EAR管制的項目為(1)可用我們自主開發的軟件替代的軟件，或(2)汽車行業常用的中等容量芯片，並歸類為ECCN 5A992.c及3A991或EAR99，我們有關美國出口管制法律的法律顧問認為，我們的業務活動受美國未來修訂出口管制影響的可能性一般較低。

為應對圍繞該事項的不確定性，鑒於有關美國芯片出口限制的法規，我們已採取多項措施。首先，我們在向海外供應商採購時對供應鏈進行全面評估，包括評估所採購產品的信息(有關信息由供應商提供)，並審閱相關合約條款。其次，我們的合規部門持續檢查客戶及供應商的背景，以識別及管理任何潛在的法律合規風險。第三，我們亦已加強內部控制政策，以應對合規相關事件。根據我們的內部控制措施，我們應持續監控各國制裁法律(包括美國的芯片出口限制)的變化。我們將明確制裁及豁免範圍，監控潛在風險，並制定風險應急計劃。我們將定期檢查正在進行的交易中的交易對手是否被列入制裁清單，避免與具有高特定風險的實體建立業務關係。倘發生合規事件，例如美國芯片限制範圍擴大導致我們採購產品中使用的若干芯片、軟件或其他部件違反了EAR，我們會成立事件管理工作組，對影響進行全面分析，並參考先前制定的風險應急措施作出應對。

我們相信我們能為我們EAR項下的產品所使用的芯片找到國產替代品或部署其他自主開發的軟件。尤其是，就芯片而言，我們對國內芯片製造商進行廣泛的市場研究，專注研究我們產品所使用的各種芯片類型。就接口芯片(包括以太網、控制器局域網接收器及串行器／解串器)而言，中國國內已有發展成熟、具備批量生產能力的芯片製造商，在對相關產品進行必要驗證後，該等芯片製造商或有能力替代海外芯片製造商。就雙倍數據速率同步動態隨機存取存儲器、嵌入式多媒體卡及電源管理芯片而言，國內已有少數芯片製造商推出相關芯片。根據弗若斯特沙利文的資料，儘管與進口芯片相比可能存在性能差距，但該等國產芯片通常能夠滿足我們產品的基本要求。隨著功能和質量的不斷提高，該等國產產品具有與進口芯片相媲美的潛力。對於車規級SoC芯片，根據弗若斯特沙利文的資料，中國國內多家芯片製造商已批量交付的芯片，功能與進口芯片相當。我們已對若干國內芯片製造商的相關產品進行評估，預期

業 務

於2023年下半年啟動配備國產車規級SoC的產品設計。截至最後實際可行日期，我們已就可用於自動駕駛系統／解決方案的自主開發軟件註冊超過20項專利並擁有超過20項版權。該等軟件預期一般能滿足我們產品的基本要求。

然而，我們無法確定美國政府可能採取與半導體產品或其他軟件部署有關的額外管制的方向。倘美國出口管制限制收緊，致使Mobileye無法再出口SuperVision™所用的必要硬件及軟件，我們將需要採購新的芯片及／或軟件，或與Mobileye或其他供應商合作作為替代方案。倘使用新的芯片及／或軟件，我們現有或潛在客戶可能不會接受由此產生的新產品，而我們的業務、經營業績及財務狀況將受到不利影響。有關我們面臨與美國出口管制有關的風險，請參閱「風險因素－我們可能會因與已受到或將受到美國及其他相關制裁機構的制裁及出口管制的若干實體或若干行業進行的任何交易而受到不利影響」。

遵守《不可靠實體清單規定》

根據日期為2020年9月25日的《商務部條約法律司負責人就〈不可靠實體清單規定〉答記者問》（「**2020年答記者問**」），將外國實體列入不可靠實體清單（「**清單**」）的程序是透明規範的，對有關外國實體啟動調查程序、決定列入清單、採取處理措施，均應按照《不可靠實體清單規定》均應予以公告。我們將繼續密切關注不可靠實體的公告及商務部發佈的相關新政策及法規。倘發現我們已合作或擬合作的任何境外實體存在被列入清單的風險，我們將及時制定解決方案及調整，例如尋找替代合作夥伴。請參閱「風險因素－當前的國際貿易緊張局勢及日益緊張的政治局勢，尤其是中美兩國之間的政治局勢，或會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響」。

根據2020年答記者問，《不可靠實體清單規定》的適用範圍是受嚴格限定的，僅針對極少數違法的外國實體，不會任意擴大範圍。於2023年2月17日，商務部新聞發言人就不可靠實體清單有關問題答記者問重申此原則，並表示外商投資企業無需擔心。

業 務

根據商務部於2023年2月16日發佈的《不可靠實體清單工作機制公告》([2023] 1號)，截至最後實際可行日期，有兩家境外實體(即洛克希德•馬丁公司及雷神導彈與防務公司)被列入清單(統稱「不可靠實體」)。截至最後實際可行日期，我們並無與不可靠實體進行任何業務合作或交易，亦無計劃與不可靠實體進行任何業務合作或交易。

基於上文所述，根據我們中國法律顧問的意見，截至最後實際可行日期，《不可靠實體清單規定》對我們的業務、財務狀況及經營業績並無重大不利影響。

遵守向社會保險及住房公積金供款的規定

於往績記錄期，我們未能為部分僱員繳付足額社會保險及住房公積金供款。就社會保險及住房公積金供款欠繳金額，於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們分別作出人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.2百萬元、人民幣0.1百萬元的撥備及人民幣0.1百萬元的撥回。截至2023年6月30日止六個月，我們就社會保險及住房公積金的撥備錄得人民幣0.1百萬元的撥回，主要由於持續整改及若干僱員離職，且我們認為被要求為該等僱員補足欠繳金額的可能性較低。我們並無為該等僱員繳付全額社會保險及住房公積金供款，主要由於我們的人力資源人員經驗不足，彼等並未盡悉相關中國法律法規的相關規定，以及我們部分僱員偏好不向有關公積金作出供款。

我們已獲中國法律顧問告知，根據相關中國法律法規，倘我們未能於政府要求的指定期限內繳納所需社會保險款項，最高潛在罰款將相當於我們社保費欠繳金額的三倍及截至債務日期每日0.05%的逾期罰款。就住房公積金而言，政府可責令我們在規定的期限內支付未付金額，倘我們未支付，政府可向主管法院申請強制執行未付金額。根據截至2023年6月30日我們的社會保險及住房公積金的欠繳總額計算，我們可能面臨的最高潛在負債約為人民幣3.2百萬元。根據人力資源和社會保障部於2018年9月21日發佈的《關於貫徹落實國務院常務會議精神切實做好穩定社保費徵收工作的緊急通

業 務

知》，嚴格禁止相關機關自行對企業歷史欠費進行集中清繳。我們亦已取得社會保險及住房公積金的相關合規證明。截至最後實際可行日期，我們並無收到主管部門的任何通知，要求就社會保險及住房公積金作出整改或限期支付未繳費用或行政處罰，亦未收到任何僱員的報告或投訴。經考慮前述相關中國法律法規及鑒於中國法律顧問的建議，此次不合規事件並無對我們往績記錄期及直至最後實際可行日期的業務營運及財務表現產生重大不利影響。

我們正通過加強內部控制措施對不合規事宜進行整改，包括(i)我們計劃分批調整所有僱員的社會保險及住房公積金供款的支付基數，遵循適用法律法規足額供款，慮及我們與相關僱員協商並增強內部程序的時間及資源，預期該等調整將於2024年1月完成；(ii)我們亦將加強內部政策及程序，確保遵守相關法律法規；及(iii)我們計劃對董事、高級管理層成員及負責人力資源事宜的僱員進行相關法律及法規以及任何監管更新的定期內部培訓。

風險管理及內部控制

我們全力建立和維持由我們認為適合我們業務運營的政策和程序組成的風險管理及內部控制系統，且致力於不斷改進該等系統。我們持續審核風險管理及內部控制政策和程序的執行情況，以提升其有效性及充分性。

財務報告風險管理

我們制定了一套與財務報告風險管理相關的會計政策。我們已設立各種程序來實施會計政策，且我們的財務部門會根據此類程序審查我們的管理賬戶。我們還為我們的財務部門員工提供定期培訓，以確保彼等了解我們的財務管理和會計政策，並在我們的日常運營中執行這些政策。

內部控制風險管理

我們已設計及採納嚴格的內部程序，以確保我們的業務經營符合相關規則及法規。我們的合規團隊與我們的財務及業務部門緊密合作，以：(a)進行風險評估及對風險管理策略提出建議；(b)提高業務流程效率及監察內部控制成效；及(c)在整個公司範圍內提高風險意識。我們設立內部程序，確保我們已獲得業務營運所需的所有重要牌

業 務

照、許可證及批文，我們的內部控制團隊會審查和監督該等牌照及批文的情況和有效性。我們的合規團隊與相關業務部門合作，以獲取必要的政府批文或許可，以向相關政府機關備案。

人力資源風險管理

我們根據不同部門員工的需求提供量身定制的定期和專門培訓。通過這些培訓，我們確保員工時刻保持最新的技能水平，從而使彼等能夠發現並滿足客戶的需求。我們已經制定經管理層批准的員工手冊，並分發給全體員工。該手冊包含有關最佳商業慣例、職業道德、欺詐防範機制、過失和腐敗的內部規則和指引。我們還為僱員提供資源，以解釋員工手冊中包含的指引。

我們亦已制定經董事會批准的商業行為及道德守則以及反賄賂及反貪污政策，為僱員提供最佳商業慣例及職業道德規範以及我們的反賄賂指南及措施。我們開放內部舉報渠道，員工可舉報任何不法或不當行為。我們會調查所舉報的事件及人員，並針對調查結果採取適當措施。

審計委員會的經驗和資格以及董事會的監督

我們已成立審計委員會，持續監控我們風險管理政策在整個公司的執行情況，以確保我們的內部控制系統能夠有效地識別、管理及緩解業務運營中涉及的風險。審計委員會由三名成員組成，即劉勇先生、張為公博士及薛睿女士，均為獨立非執行董事。有關審計委員會成員的專業資格和經驗，請參閱「董事、監事及高級管理層－董事委員會」。

我們還設有內審部門，負責審查內部控制的有效性，並就發現的任何問題向審計委員會報告。我們的內審部門定期與管理層召開會議，討論我們面臨的任何內部控制問題以及實施解決該等問題的相應措施。

業 務

牌照、批文及許可證

我們的中國法律顧問認為，於整個往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們已取得對我們的營運而言屬重大的所有牌照及證書。

我們不時更新所有該等許可證及牌照，以遵守相關中國法律及法規。下表載列我們營運所需重要牌照的相關詳情：

下表載列我們的重要牌照、批文及證書。

序號	持有人	牌照、批文及許可證名稱	到期日
1	本公司	中國海關報關單位註冊登記證書	不適用
2	知辛電子	中國海關報關單位註冊登記證書	不適用
3	知辛電子	輻射安全許可證	2028年2月19日

與控股股東的關係

概覽

截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事長、執行董事兼首席執行官宋陽先生直接及通過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳間接有權行使本公司已發行股本約39.9%附帶的表決權。

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），宋陽先生將直接及通過藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳間接有權行使本公司已發行股本約[編纂]%附帶的表決權。因此，於[編纂]完成後，宋陽先生、藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳將共同構成本公司的控股股東集團。有關控股股東的更多詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」以及「歷史及公司架構」。

競爭

我們的各控股股東及董事均已確認，其或其各自的緊密聯繫人並無在與或可能與我們的業務直接或間接構成競爭及根據上市規則第8.10條規定須披露的業務（本集團的業務除外）中擁有任何權益。

獨立於控股股東

經考慮下列因素，董事認為，我們於[編纂]後能夠獨立於控股股東開展業務。

管理獨立

我們的業務由董事會及高級管理層管理及開展。董事會由三名執行董事、三名非執行董事及三名獨立非執行董事組成。董事認為，董事會及本公司高級管理層能夠獨立於控股股東開展業務，原因如下：

- (i) 董事知悉彼等作為董事的受信職責，當中要求（其中包括）彼等為本公司及所有股東整體的利益及以符合本公司及所有股東整體利益的方式行事，並不容許彼等作為董事的職責與其個人利益有任何衝突；
- (ii) 我們的日常管理及運營由三名執行董事及高級管理層團隊執行。截至最後實際可行日期，除宋陽先生外，彼等概無於控股股東的聯繫人持有任何管理層職位。彼等亦擁有本公司所從事行業的大量經驗，因此將能夠作出符合本集團最佳利益的公正及穩健的業務決策；

與控股股東的關係

- (iii) 董事會根據組織章程細則以及適用法律法規，以大多數票集體行事，單一董事未經董事會授權，不能作出任何決定；
- (iv) 董事會由執行董事、非執行董事及獨立非執行董事均衡構成，確保董事會在作出影響本公司的決定時的獨立性。獨立非執行董事佔董事會人數三分之一，並無且不會擔任控股股東的任何職位。三名獨立非執行董事均獨立於控股股東，且在彼等各自專業領域擁有豐富經驗。詳情請參閱「董事、監事及高級管理層」。我們全部獨立非執行董事乃根據上市規則的規定予以委任，且本公司的若干事宜始終必須提交獨立非執行董事審閱，以確保董事會在適當考慮獨立及公正意見後，方作出決策；
- (v) 倘因本集團與董事或彼等各自的聯繫人擬訂立的任何交易產生潛在的利益衝突，有利益關係的董事須於本公司的相關董事會會議上就該等交易投票前說明該利益的性質；及
- (vi) 在[編纂]完成以後，我們將採取一系列公司治理措施以管理本集團與控股股東之間的利益衝突(如有)，以支持我們的獨立管理。詳情請參閱本節的「— 公司治理措施」。

基於上文所述，董事認為，本公司有足夠和有效的控制機制以確保董事適當履行其各自的職責，並維護本公司和股東的整體利益。因此，董事會連同我們的高級管理團隊能夠獨立履行本集團管理職責。

運營獨立

我們擁有與本集團業務相關的所有生產和經營設施及技術，並已獲得開展所有業務所需的相關資格和批准。目前，我們獨立經營本集團的業務，擁有獨立的運營決策權和執行權。

與控股股東的關係

我們有獨立渠道接洽客戶和供應商，因此，在任何大量的收入、研發、人員配置或營銷與銷售活動上，並不依賴於控股股東，且我們擁有足夠的資本、設備和員工獨立於控股股東運營我們的業務。我們已建立完善的組織架構，由多個獨立部門組成，每個部門負責特定職責，如人員配置、行政、財務、內部審計、研發、銷售及營銷或公司秘書職能。該等部門已在運營，並預期將繼續單獨及獨立於我們的控股股東及其緊密聯繫人而運營。我們亦維持一套全面的內部控制程序，以促進有效的業務運營。

基於上文所述，董事認為，本公司獨立於控股股東及其緊密聯繫人運營。

財務獨立

本公司已設立自身的財務部，擁有獨立的財務人員團隊，獨立於控股股東及其各自緊密聯繫人，負責履行庫務、會計、申報、集團信貸及內部控制職能，亦設有完善且獨立的財務系統，根據自身業務需求作出獨立的財務決策。本公司獨立維持銀行賬戶，不與控股股東共享任何銀行賬戶。本公司進行稅務登記並使用自有資金獨立納稅。因此，本公司的財務職能部門（例如現金和會計管理、發票和票據）均獨立於控股股東及其緊密聯繫人運作。

我們預期，於[編纂]以後不會依賴控股股東及其緊密聯繫人提供資金，因為我們預計營運資金將由經營活動產生的現金流量、股權融資、銀行貸款以及[編纂][編纂]提供。

截至最後實際可行日期，我們的控股股東或其緊密聯繫人的任何成員概無提供或獲授予任何尚未結清貸款或尚未解除擔保。

基於以上所述，董事認為，我們並無過份依賴我們的控股股東及其緊密聯繫人。

與控股股東的關係

公司治理措施

[編纂]以後，我們將遵守上市規則附錄十四所載企業管治守則的條文規定，當中載列良好公司治理的原則。

董事明白良好公司治理對保障股東權益的重要性。我們將採納下列措施以維護良好公司治理標準及避免本集團與控股股東之間的潛在利益衝突：

- (i) 倘董事會會議是為任何董事於其中擁有重大權益的事宜而召開，則相關董事須放棄對相關決議案的投票，且不得計入投票的法定人數；
- (ii) 倘須召開股東大會審議控股股東或其任何聯繫人於其中有重大利益的擬定交易，控股股東相關成員不得就決議案投票，且不得計入投票的法定人數；
- (iii) 本公司已建立確認關連交易的內部控制機制。[編纂]以後，倘本公司與我們的控股股東或其任何聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守上市規則第十四A章的相關規定，包括上市規則的公告、申報和獨立股東批准的規定（如適用）；
- (iv) 董事會將由執行董事及非執行董事均衡組成，包括不少於三分之一的獨立非執行董事，以確保董事會能夠在其決策過程中有效地作出獨立判斷，並向股東提供獨立意見。我們的獨立非執行董事個別及共同地擁有必要的知識和經驗。彼等致力於提供老練及專業的意見以保障少數股東的權益；
- (v) 若獨立非執行董事被要求審查本集團與控股股東之間的任何利益衝突，控股股東相關成員須向獨立非執行董事提供所有相關的財務、運營和市場以及任何其他必要的信息。本公司則須在其年報中或以公告的形式披露獨立非執行董事的決定；

與控股股東的關係

- (vi) 我們已遵照上市規則及上市規則附錄十四所載企業管治守則成立審計委員會、薪酬委員會及提名委員會，並制訂職權範圍書。審計委員會成員（包括其主席）全部為獨立非執行董事；
- (vii) 董事（包括獨立非執行董事）有需要時將按照上市規則附錄十四所載企業管治常規守則和企業管治報告向外部顧問尋求獨立和專業意見，且費用由本公司承擔；及
- (viii) 我們已委任華富建業企業融資有限公司為合規顧問，其將就遵守上市規則及適用法律、規則、守則及指引（包括但不限於與董事職責及內部控制相關的各類規定）向我們提供意見及指引。

基於上文所述，董事認為，已經採取充足的公司治理措施，於[編纂]後可以管理本集團與控股股東及／或董事之間的利益衝突，並且保障少數股東的權利。

董事、監事及高級管理層

董事會

我們的董事會由九名董事組成，包括三名執行董事、三名非執行董事及三名獨立非執行董事。下表載列有關本公司董事的資料。

姓名	年齡	職位	加入本集團 的日期	獲委任為 董事的日期	角色及責任
宋陽先生	48歲	董事長、執行董事 兼首席執行官	2017年3月24日	2017年3月24日	負責本集團整體戰略規劃及業務方向
盧玉坤先生	41歲	執行董事兼 首席技術官	2017年9月1日	2018年8月31日	負責本集團整體技術戰略及技術基建研發
李雙江先生	38歲	執行董事兼副總裁	2017年4月6日	2017年10月10日	負責本集團研發的整體管理，專注於應用及測試
李程晟先生	35歲	非執行董事	2018年8月31日	2018年8月31日	負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見
陶志新先生	54歲	非執行董事	2022年11月17日	2022年11月17日	負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	加入本集團 的日期	獲委任為 董事的日期	角色及責任
楊元奎先生	35歲	非執行董事	2023年3月23日	2023年3月23日	負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見
張為公博士	63歲	獨立非執行董事	2022年11月17日	2022年11月17日	負責向董事會提供獨立判斷
劉勇先生	55歲	獨立非執行董事	2022年11月17日	2022年11月17日	負責向董事會提供獨立判斷
薛睿女士	38歲	獨立非執行董事	[編纂]	[編纂]	負責向董事會提供獨立判斷

執行董事

宋陽先生，48歲，於2017年3月，首次加入本集團擔任董事，並於2017年4月進一步獲委任為首席執行官。彼於2017年10月獲選為我們的董事長，彼獲重新委命為執行董事，自[編纂]起生效。宋先生主要負責本集團整體戰略規劃及業務方向。宋先生目前亦擔任本集團各附屬公司的董事兼總經理。

宋先生為汽車行業的資深人員，具備近二十年在國內及本地化國際市場領先汽車品牌擔任高級領導職位的經驗。於本公司擔任該職位之前，宋先生於2014年9月至2016年10月為百利得汽車主動安全系統（蘇州）有限公司（「百利得汽車」，為於上海證券交易所上市的汽車安全領先公司寧波均勝電子股份有限公司（股份代碼：600699）的附屬公司）的總經理。於百利得汽車任職期間，宋先生帶領該公司在中國成立業務據

董事、監事及高級管理層

點及主動安全部門，並負責中國的整體戰略規劃及業務發展。在此之前，宋先生於博世汽車部件(蘇州)有限公司(「**博世汽車**」，為領先的汽車部件全球供應商Robert Bosch GmbH的附屬公司)擔任多個職位，包括於2004年7月至2005年5月於能源及車身電子分部擔任工程部高級工程師，於2005年6月至2007年12月於汽車電子分部擔任被動安全工程部高級工程師，於2008年1月至2010年9月於底盤系統控制分部擔任被動安全工程部科長以及於2010年10月至2014年7月於底盤系統控制分部擔任先進駕駛員輔助部門經理。

宋先生於1996年7月取得北京機械工業學院的機電工程學學士學位，並於2005年12月進一步取得中國科學技術大學的電子信息工程學碩士學位。

盧玉坤先生，41歲，於2017年9月首次加入本集團，獲委任為首席技術官，於2018年8月獲委任為董事，彼獲重新委命為執行董事，自[**編纂**]起生效。盧先生主要負責本集團整體技術戰略及技術基建研發。自2018年6月以來，盧先生亦一直擔任知辛電子的監事。

盧先生作為研發專家，在汽車行業積累逾17年經驗，尤其是技術開發方面。加入本集團之前，盧先生於2016年9月至2017年8月期間於一家在運動控制技術(包括電力、軟件連接及自動駕駛)方面領先的企業耐世特汽車系統(蘇州)有限公司擔任創新及新企業副工程總監，主要負責自動駕駛技術研發。於2015年1月至2016年8月，盧先生為百利得汽車研發部工程經理，負責汽車主動安全技術研發。於2006年3月至2014年12月，盧先生在博世汽車任職，離職前職位為研發部經理，主要負責汽車被動安全技術及駕駛輔助系統研發。

盧先生於2004年6月取得南京航空航天大學信息工程學學士學位，並於2005年11月進一步取得英國愛丁堡大學的訊號處理和通訊學碩士學位。

董事、監事及高級管理層

李雙江先生，38歲，於2017年4月首次加入本集團擔任軟件開發總監，其後於2018年4月擢升為本公司副總裁。彼於2017年10月獲委任為董事，彼獲重新委命為執行董事，自[編纂]起生效。李先生主要負責本集團研發的整體管理，專注於應用及測試。自2017年12月起，李先生亦一直擔任常熟知行的監事。

李先生約有14年汽車行業經驗，涉及軟件開發、人工智能技術及機器學習領域，並擁有逾10年自動駕駛行業經驗。加入本集團之前，李先生於2015年4月至2017年4月期間擔任百利得汽車的汽車主動安全部經理，主要負責自動駕駛軟件及智能前置攝像機相關軟件研發。李先生於2009年4月至2015年4月期間離任博世汽車並加入百利得汽車，離職前為軟件部經理，專注自動駕駛軟件及感應器研發。

李先生分別於2006年6月及2009年3月取得中國華中科技大學的水利水電工程學學士學位及系統分析與整合學碩士學位。

非執行董事

李程晟先生，35歲，於2018年8月獲委任為董事，彼獲重新委命為非執行董事，自[編纂]起生效。李先生主要負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見。李先生獲[編纂]前投資者之一中小基金提名。

李先生於2016年6月加入深圳國中創業投資管理有限公司，擔任執行總經理，主管電子信息及人工智能方向投資管理。於2013年5月至2016年3月，李先生為深圳市創新投資集團有限公司的投資經理，主要從事風險投資工作。擔任此職位之前，李先生於2009年11月至2010年8月期間任職於中國軟件與技術服務股份有限公司。

李先生亦在本集團外同時兼任下列董事及監事角色：

- 自2018年1月起擔任上海思嵐科技有限公司（專注提供服務型機器人行業的自主定位及導航解決方案的公司）的監事；

董事、監事及高級管理層

- 自2022年2月起擔任安徽沃巴弗電子科技有限公司（專注傳感器開發、生產及銷售的公司）的董事；
- 自2021年11月起擔任浙江來福諧波傳動股份有限公司（專注高精諧波減速器研究及製造的公司）的董事；
- 自2021年10月起擔任蘇州天瞳威視電子科技有限公司（專注於汽車智能駕駛產品及數據服務的公司）的董事，彼僅擔任非執行職務，並不參與日常運營；
- 自2020年7月起擔任深圳神目信息技術有限公司（專注計算機視覺技術應用及大數據服務的公司）的董事；
- 自2018年4月起擔任廣州柏視醫療科技有限公司（專注提供多病種及多模態診斷解決方案的醫學人工智能公司）的董事；及
- 自2017年3月起擔任蘇州東微半導體股份有限公司（於上海證券交易所上市的半導體企業，股份代碼：688261）的監事。

李先生於2009年6月取得中國北京理工大學的機械電子工程學學士學位，並於2012年5月取得美國紐約大學的電子工程碩士學位。

陶志新先生，54歲，於2022年11月獲委任為董事，彼獲重新委命為非執行董事，自[編纂]起生效。彼主要負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見。陶先生由[編纂]前投資者之一漢拿科銳動提名。

陶先生自2021年12月起一直擔任漢拿科銳動電子（蘇州）有限公司銷售與營銷副總裁，主管整體銷售及營銷事務。於2019年6月至2021年5月，陶先生在湖北億咖通科技有限公司上海分公司（在納斯達克上市的全端汽車計算平台企業（股票代號：ECX）的分公司）擔任智能網絡汽車解決方案組的副總經理。在此之前，陶先生於2007年12月至2019年4月在德爾福（中國）科技研發中心有限公司（現稱安波福（中國）科技研發有限公司）任職。

董事、監事及高級管理層

陶先生於1990年7月取得重慶建築工程學院（現稱重慶大學）的計算機應用學學士學位，並於1996年6月進一步取得中國西南交通大學的計算機應用學碩士學位。

楊元奎先生，35歲，於2023年3月獲委任為董事。彼獲重新委命為非執行董事，自[編纂]起生效。彼主要負責就企業及業務戰略向董事會提供指引及意見。楊先生由[編纂]前投資者之一混改基金提名。

楊先生自2021年12月起一直擔任誠通混改私募基金管理有限公司投資二部的執行總監，主要負責為汽車及智能製造企業進行股權投資及行業研究。在此之前，楊先生自2019年1月至2021年11月擔任華泰聯合證券有限責任公司的成長企業融資部的副總裁，負責汽車及智能製造行業的投資及融資服務及行業研究。

楊先生於2012年8月取得英國倫敦帝國學院(Imperial College London)的機電及電子工程學學士學位，並於2013年11月進一步取得英國倫敦大學學院(University College London)的設施及環境管理學碩士學位。

獨立非執行董事

張為公博士，63歲，於2022年11月獲委任為獨立董事。彼獲重新委命為獨立非執行董事，自[編纂]起生效。彼主要負責向董事會提供獨立判斷。

自九十年代起，張博士一直從事汽車電子及計量與控制技術方面的科研，目前為東南大學教授兼博士生導師，並擔任江蘇省重點學科精密儀器與精密機械系主任和汽車電子及計量與控制技術研究中心主管。

張博士於1982年1月取得南京航空航天大學的學士學位，並於2001年10月進一步取得中國東南大學的精密儀器與精密機械學的博士學位。張博士亦獲授多個獎項及殊榮，如(i)2004年獲選為「青藍工程」的中年與年青學術領袖培育目標；及(ii)於2008年榮獲蘇州市科技合作貢獻獎。

董事、監事及高級管理層

劉勇先生，55歲，於2022年11月獲委任為獨立董事。彼獲重新委命為獨立非執行董事，自[編纂]起生效。彼主要負責向董事會提供獨立判斷。

劉先生自2013年9月起擔任公證天業會計師事務所(特殊普通合夥)的合夥人。於1994年6月，劉先生獲中國註冊會計師協會認可為註冊會計師，在會計專業積累了豐富的經驗。

劉先生一直並曾於下列上市公司擔任董事：

- 自2020年4月起擔任蘇州旭傑建築科技股份有限公司(於北京證券交易所上市的組件建築服務公司，股票代碼：836149)的獨立董事；
- 自2020年9月起擔任中新蘇州工業園區開發集團股份有限公司(於上海證券交易所上市的產業園開發及運營公司，股票代碼：601512)的獨立董事；
- 自2023年2月起擔任會稽山紹興酒股份有限公司(於上海證券交易所上市的黃酒生產公司，股票代碼：601579)的獨立董事；
- 於2015年10月至2021年10月期間擔任美年大健康產業控股股份有限公司(於深圳證券交易所上市的醫學檢查公司，股票代碼：002044)的獨立董事；
- 於2016年11月至2022年11月期間擔任愛美客技術發展股份有限公司(於深圳證券交易所上市的生物材料公司，股票代碼：300896)的獨立董事；及
- 於2015年1月至2021年1月期間擔任深圳市中新賽克科技股份有限公司(於深圳證券交易所上市的公司，股票代碼：002912)的獨立董事。

劉先生於1994年4月取得中國南京大學的企業管理學士學位，並於2008年9月在中國進一步取得中歐國際工商管理學院的工商管理碩士學位。劉先生亦為中國註冊資產評估師及中國註冊房地產估價師。

董事、監事及高級管理層

薛睿女士，38歲，自[編纂]起獲委任為獨立非執行董事，主要負責向董事會提供獨立判斷。

自2022年2月起，薛女士為朝暉資本（一家專注於先進製造、半導體和生物技術行業的技術型初期股權投資基金）的董事總經理，主管初期股權投資及投資者關係事宜。在此之前，薛女士藉著在TMT企業出任各類管理職位而獲取了豐富的財務管理及企業戰略經驗，包括於2020年11月至2021年11月出任Soulgate Hong Kong Limited的首席財務官及於2017年8月至2020年11月在聯交所上市科技公司騰訊控股有限公司（股份代號：700）擔任財經投資併購及管理部助理總經理。薛女士早期的職業生涯始於德意志銀行股份公司，彼於該公司擔任關鍵高級職位，包括中國TMT領域主管，負責就涉及大中華地區TMT行業的融資及併購活動向客戶提供意見。

薛女士於2006年5月取得美國賓夕法尼亞大學的學士學位，並於2022年6月進一步取得中國中歐國際工商學院的工商管理碩士學位。薛女士為澳大利亞會計師公會資深會員。

監事會

監事會由三名成員組成。下表載列有關本公司監事的資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團 的日期	獲委任為監事 的日期	角色及責任
羅紅先生	37歲	監事會主席及監事	2017年5月1日	2018年8月31日	負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行其他監督責任

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	加入本集團 的日期	獲委任為監事 的日期	角色及責任
朱慶華先生	42歲	監事	2018年5月2日	2022年11月17日	負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行其他監督責任
汪冰潔先生	36歲	監事	2017年6月30日	2022年11月17日	負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行其他監督責任

羅紅先生，37歲，於2017年5月首次加入本公司，並於2018年8月獲委任為監事，於2022年11月獲選為監事會主席，負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行監事的其他監督責任。羅先生亦曾及一直擔任本集團多個職位，包括(i)自2017年5月至2019年8月擔任本公司硬件開發總監；(ii)自2019年9月至2022年2月擔任本公司平台項目總監；(iii)自2022年3月起擔任本公司高級系統總監；及(iv)自2018年6月起擔任知辛電子的董事。

羅先生為技巧熟練的工程師，深諳電子硬件開發，具備逾10年經驗。加入本集團之前，羅先生於2015年9月至2017年4月擔任百利得汽車的高級硬件工程師，負責帶領汽車電子硬件團隊進行硬件及技術平台開發。於2011年9月至2015年9月，羅先生為博世汽車的硬件工程師，主要負責汽車電子硬件設計及生產。

羅先生於2009年7月取得中國成都大學的自動化學士學位。

董事、監事及高級管理層

朱慶華先生，42歲，於2018年5月首次加入本公司，並於2022年11月獲委任為監事，主要負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行監事的其他監督責任。朱先生亦一直擔任本集團內多個職位，包括(i)於2020年6月至2022年11月擔任董事；(ii)於2018年5月至2021年2月擔任本公司銷售總監；(iii)於2021年3月至2022年8月擔任本公司高級銷售總監；(iv)自2022年9月起擔任本公司副總裁，負責銷售；及(v)自2021年9月起擔任上海艾摩星的監事。

加入本集團之前，朱先生於2015年8月至2018年4月擔任勞士領汽車配件(昆山)有限公司的高級經理，監督業務開發的管理工作。擔任此銷售職位之前，朱先生於汽車電子開發方面積累逾12年的實踐經驗，包括於2008年5月至2015年7月擔任博世汽車的高級項目工程師，監督汽車電子部件的開發，自2006年9月起在馬瑞利動力系統(上海)有限公司(現稱馬瑞利(中國)有限公司)擔任設計工程師，以及於2003年12月至2006年6月在奇瑞汽車股份有限公司擔任設計師等職位。

朱先生於2003年6月取得中國武漢理工大學的熱能與動力工程學學士學位。

汪冰潔先生，36歲，於2017年6月首次加入本公司，並於2022年11月獲委任為監事，主要負責監督董事和高級管理層成員的表現及履行監事的其他監督責任。

汪先生亦曾及一直擔任本集團多個高級職位，包括(i)自2017年6月至2019年1月擔任本公司高級硬件工程師；(ii)自2019年2月至2020年5月擔任主任硬件工程師；及(iii)自2020年6月起擔任本公司硬件部門總監。加入本集團之前，汪先生於2015年5月至2017年6月曾擔任百利得汽車的高級硬件工程師，工作範疇為ADAS硬件設計、開發及管理。汪先生先前於2008年7月至2015年5月任職於華碩科技(蘇州)有限公司。

汪先生於2008年6月取得中國合肥工業大學的生物醫學工程學學士學位。

董事、監事及高級管理層

高級管理層

高級管理層負責我們業務的日常管理工作。下表載列有關本公司高級管理層成員的資料：

姓名	年齡	職位	加入本集團 的日期	獲委任為高級 管理層的日期	角色及責任
宋陽先生	48歲	董事長、執行董事 兼首席執行官	2017年3月24日	2017年4月1日	負責本集團的整體 戰略規劃及業務 方向
盧玉坤先生	41歲	執行董事兼首席 技術官	2017年9月1日	2017年9月1日	負責本集團整體技 術戰略及技術基 建研發
李雙江先生	38歲	執行董事兼副總裁	2017年4月6日	2018年4月1日	負責本集團研發的 整體管理，專注 應用及測試
劉芳女士	40歲	首席財務官	2022年9月1日	2022年9月1日	負責監督本集團的 融資及投資

宋陽先生，48歲，為首席執行官。有關其履歷，請參閱本節「— 董事會 — 執行董事」。

盧玉坤先生，41歲，為首席技術官。有關其履歷，請參閱本節「— 董事會 — 執行董事」。

李雙江先生，38歲，為副總裁。有關其履歷，請參閱本節「— 董事會 — 執行董事」。

董事、監事及高級管理層

劉芳女士，40歲，自2022年9月起一直擔任本公司首席財務官，主要負責監督本集團的融資及投資。

劉女士為具備多樣化能力的財務行政人員，於財務管理、投資和業務運營方面積逾多年經驗，並於新能源汽車相關行業積逾五年經驗。加入本集團之前，劉女士於2017年11月至2022年8月在凱博易控車輛科技（蘇州）股份有限公司（專注為新能源商用車駕駛系統提供高級產品及全面解決方案的高科技公司）擔任多個高級職位，包括投資副總裁及首席財務官，主要負責財務事宜整體管理。

劉女士於2005年7月取得中國對外經濟貿易大學的會計學學士學位。劉女士亦為江蘇省註冊會計師協會的中國註冊會計師。

有關董事、監事及高級管理層的其他資料

除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，各董事和監事已確認，並無有關彼等獲委任為董事或監事的重大事項需要提請我們的股東注意，亦無有關彼等獲委任的其他資料須根據上市規則第13.51(2)條予以披露。

除上文所披露者外，董事、監事及高級管理層於緊接本文件日期前三年概無於香港或海外上市的任何其他公司擔任任何其他董事職務。

我們的董事、監事或高級管理層之間皆不存在關聯關係。

聯席公司秘書

劉芳女士，本公司的聯席公司秘書。有關其履歷，請參閱本節「一 高級管理層」。

鍾明輝先生，本公司的聯席公司秘書，於公司秘書、併購、財務報告及審計方面擁有逾18年經驗。自2022年6月起，鍾先生一直於方圓企業服務集團（香港）有限公司公司秘書部任職，主要負責為聯交所上市公司管理公司秘書及合規工作。

董事、監事及高級管理層

鍾先生目前為香港會計師公會資深會員及澳洲會計師公會會員，於2003年12月取得澳洲國立大學的商業學學士學位。

董事委員會

本公司根據上市規則的企業管治常規規定在董事會轄下成立四個委員會，包括審計委員會、薪酬與考核委員會、提名委員會及戰略委員會。

審計委員會

我們已遵照上市規則第3.21條及上市規則附錄十四所載企業管治守則成立審計委員會。審計委員會的主要職責為檢討及監督本集團的財務報告程序及內部監控系統、審閱及批准關連交易以及向董事會提供意見。審計委員會由三名獨立非執行董事組成，即劉勇先生、張為公博士及薛睿女士。劉勇先生為該委員會主席，具備上市規則第3.10(2)及3.21條規定的適當資格。

薪酬與考核委員會

我們已遵照上市規則第3.25條及上市規則附錄十四所載企業管治守則成立薪酬與考核委員會。薪酬與考核委員會的主要職責為審閱應付董事及高級管理層的薪酬待遇、花紅及其他酬金，並就此向董事會提出建議。薪酬與考核委員會由一名執行董事及兩名獨立非執行董事組成，即薛睿女士、劉勇先生及盧玉坤先生。薛睿女士為該委員會主席。

提名委員會

我們已遵照上市規則附錄十四所載企業管治守則成立提名委員會。提名委員會的主要職責為就董事委任及董事會繼任向董事會提出建議。提名委員會由一名執行董事及兩名獨立非執行董事組成，即張為公博士、薛睿女士及宋陽先生。張為公博士為該委員會主席。

董事、監事及高級管理層

戰略委員會

我們已成立戰略委員會，由宋陽先生、楊元奎先生及盧玉坤先生組成，並由宋陽先生擔任該委員會主席。戰略委員會的主要職責為研究本集團的長遠戰略及運營計劃並就此提供意見。戰略委員會將與我們的管理層共同協助董事會實現本公司的整體使命、願景及戰略方向。重點領域將包括：向董事會及管理層（如適用）提供有關主要戰略舉措及主要研發計劃及合作夥伴關係的意見及建議；並協助管理層設立戰略規劃程序，識別及應對組織層面的挑戰及評估其他戰略措施。

董事會多元化政策

本公司明白並深信董事會多元化的好處，亦認為提高董事會層面的多元化水平是支持本公司實現戰略目標和持續發展的必要元素。為提高董事會的效率及維持高水平的企業管治，我們[已]採納董事會多元化政策（「**董事會多元化政策**」），當中載列實現及維持董事會多元化的目標及方法。根據董事會多元化政策，為實現董事會多元化，我們在甄選董事會候選人時會考慮多項因素，包括但不限於性別、技能、年齡、專業經驗、知識、文化、教育背景、種族及服務年期。我們將根據本身的才能以及將為董事會帶來的貢獻，並計及我們本身的業務模式及不斷的具體需求，選出有望獲選的董事會候選人。董事會所有委任均以用人唯才為原則，並在考慮人選時以客觀條件充分顧及董事會多元化的裨益。

我們明白董事會性別多元化有其獨特的重要性。我們將採取措施促進及提升本公司各級（包括但不限於董事會及高級管理層）的性別多元化。董事會多元化政策列明，於[編纂]後，董事會應一直擇機甄選合適候選人並就此提出建議，以待董事會委任，從而增加女性成員的比例。特別是，經計及本集團的業務需求，以及不斷轉變而可能對業務計劃造成影響的形勢，我們將積極地不時物色及甄選多名具備不同領域技能、經驗及知識的女性人士，並存置一份該等具備素質成為董事會成員的女性人士的名單。該名單將由提名委員會定期進行審查，以形成董事會潛在繼任人渠道，促進董事會的性別多元化。此外，我們亦會將女性投資者代表視為董事會委任的有望候選人。

董事、監事及高級管理層

我們亦將確保招聘中高級員工的性別多樣化，以使我們在未來擁有儲備女性高級管理層和董事會的未來繼任人。我們計劃為我們認為具備所需運營業務經驗、技能和知識的女性僱員提供全面培訓，課程包括但不限於業務運營、管理、財會及法律合規。我們認為，這些戰略將給予董事會充足機會，得以在未來物色提名為董事的勝任女性僱員，達到我們擴充女性候選人儲備，實現遠期提高董事會性別多元化水平的目的。我們認為，參照多元化政策和業務性質的用人唯才甄選程序將符合本公司和股東的整體最佳利益。我們的目標是參照持份者的期望以及國際和地區建議最佳實務維持適度均衡的性別多元化。

我們董事的知識及技能組合均衡，包括機械及汽車、工程、業務開發、投資管理及企業融資。彼等已取得不同主修專業學位，包括電子與信息工程、信號處理與通信、系統分析與集成、計算機應用、設施及環境管理及工商管理。我們的三名獨立非執行董事具有不同行業背景，佔董事會成員的三分之一。

提名委員會負責確保董事會成員多元化。於[編纂]後，提名委員會將監察董事會多元化政策的實施情況並不時檢討董事會多元化政策，確保其持續有效，而我們將每年於企業管治報告中披露董事會多元化政策的實施情況。

遵守企業管治守則

董事深明將良好企業管治元素納入本集團管理架構及內部控制程序以實現有效問責的重要性。本公司擬於[編纂]後遵守上市規則附錄十四所載企業管治守則第2部的所有守則條文，惟企業管治守則第2部第C.2.1條守則條文除外，該守則條文規定董事長與首席執行官的角色應有區分，不應由一人同時兼任。

本公司董事長及首席執行官現時由宋陽先生擔任。鑒於宋先生自本集團成立以來對本集團作出的重大貢獻及其豐富經驗，我們認為由宋先生同時擔任董事長兼首席執行官將使本集團獲得持續且強有力的領導，促進我們有效執行業務戰略。我們認為宋陽先生於[編纂]後繼續擔任董事長兼首席執行官對我們的業務發展及前景乃屬適當和有利，因此目前不建議將董事長及首席執行官的職能分開。儘管此舉將構成偏離企業管治守則第2部的守則條文第C.2.1條，但董事會相信此架構不會損害董事會與本公司

董事、監事及高級管理層

管理層之間的權力及權限平衡，原因為：(i)董事會有足夠的制約和制衡，因為董事會作出決定須經至少過半數董事批准，而董事會包括三名獨立非執行董事，符合上市規則的規定；(ii)宋先生及其他董事知悉並承諾履行彼等作為董事的受信責任，要求(其中包括)其為本公司的利益及最佳利益行事，從而為本集團作出決定；及(iii)董事會由經驗豐富的優秀人士組成，彼等定期開會討論影響本公司運營的事宜，確保權力及權限平衡。此外，本集團的整體戰略及其他主要業務、財務及運營政策乃經董事會及高級管理層深入討論後共同制定。董事會將繼續檢討本集團企業管治架構的有效性，以評估是否有必要區分董事長與首席執行官的角色。

合規顧問

我們已根據上市規則第3A.19條委任華富建業企業融資有限公司為合規顧問。我們的合規顧問將就遵守上市規則及適用香港法律向我們提供指引及建議。根據上市規則第3A.23條，合規顧問將在若干情況下向本公司提供意見，包括：

- (i) 任何監管公告、通函或財務報告刊發之前；
- (ii) 擬進行可能屬須予公佈或關連交易的交易，包括股份發行及股份購回；
- (iii) 倘我們擬按有別於本文件詳述的方式動用[編纂][編纂]，或倘本集團的業務活動、發展或業績偏離本文件所載的任何預測、估計或其他資料；及
- (iv) 倘聯交所根據上市規則第13.10條就本公司[編纂]證券的[編纂]或[編纂]異常變動或任何其他事宜向本公司作出問詢。

同時，根據上市規則第3A.24條，我們的合規顧問將及時通知我們對上市規則的任何修訂或補充以及適用於本集團的香港任何新訂或經修訂法律、法規或守則。合規顧問的任期自[編纂]開始，預期於我們就[編纂]後開始的首個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條當日結束。

董事、監事及高級管理層

董事、監事及五名最高薪酬人士的薪酬

本公司董事、監事及高級管理層成員的薪酬由股東大會和董事會以薪金及花紅形式適度釐定。本公司亦會補償彼等就本公司運營向本公司提供服務或履行職責而引致的必要合理開支。在審查和確定本公司董事、監事和高級管理層成員的具體薪酬待遇時，股東大會和董事會會考慮到諸如可比公司支付的薪金、時間承諾、責任水平、在本集團其他地方的就業情況以及績效薪酬的可取性等因素。按照相關中國法律法規的規定，本公司亦參與相關省市政府部門營辦的各類界定供款計劃以及本公司僱員福利計劃，包括醫療保險、工傷保險、失業保險、養老保險、生育保險和住房公積金。

本公司為身為僱員的執行董事和高級管理層成員提供酬金及薪金、酌情花紅、以股份為基礎的付款、社會保障成本、住房福利及員工福利形式的薪酬。獨立非執行董事根據其責任收取薪酬。

有關本公司與董事及監事之間簽訂的服務合同的詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－C.有關董事、監事及主要股東的其他資料－1.董事及監事－(ii)服務合約詳情」。

於往績記錄期內，我們向董事支付袍金、酬金及薪金、酌情花紅、以股份為基礎的付款及社會保障成本、住房福利及員工福利（如適用）的總額約為人民幣7.5百萬元、人民幣7.6百萬元、人民幣7.0百萬元及人民幣7.2百萬元。有關所有董事於往績記錄期內的薪酬詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註37。

於往績記錄期內，我們向監事支付袍金、酬金及薪金、酌情花紅、以股份為基礎的付款及社會保障成本、住房福利及員工福利（如適用）的總額分別約為人民幣1.0百萬元、人民幣1.0百萬元、人民幣4.7百萬元及人民幣5.4百萬元。

根據現有有效安排，我們就截至2023年12月31日止財政年度將向董事及監事支付的薪酬總額（不包括任何可能的酌情花紅款項及以股份為基礎的付款）預期約為人民幣8.1百萬元。

董事、監事及高級管理層

截至2022年12月31日止三個年度及截至2023年6月30日止六個月，本公司五名最高薪酬人士分別包括四名、四名、兩名及三名董事及／或監事，彼等的薪酬已計入我們就相關董事的酬金、薪金及花紅、養老金義務、住房公積金、醫療保險及其他社會保險、以股份為基礎的付款及其他員工福利（如適用）支付的總額。截至2022年12月31日止三個年度及截至2023年6月30日止六個月，我們向其餘一名、一名、三名及兩名最高薪酬人士支付的薪酬及實物利益（如適用）總額約為人民幣1.2百萬元、人民幣1.9百萬元、人民幣10.7百萬元及人民幣8.1百萬元。

於往績記錄期內，我們概無向董事、監事或五名最高薪酬人士支付任何薪酬，而彼等亦無應收薪酬作為加入本公司的獎勵或加入本公司時的獎償。於往績記錄期內，我們概無向董事、已離職董事、監事、已離職監事或五名最高薪酬人士支付任何薪酬，而彼等亦無應收薪酬作為就本公司任何附屬公司的管理事宜離職的補償。

於往績記錄期內，概無董事放棄任何薪酬。除上文所披露者外，於往績記錄期內，我們或我們任何附屬公司概無向董事或五名最高薪酬人士支付或已付其他款項。

除上文所披露者外，概無董事或監事有權獲取本公司其他特別待遇。

競爭

各執行董事及非執行董事確認，截至最後實際可行日期，其並無於與我們的業務直接或間接構成競爭或可能構成競爭的業務中擁有任何權益而須根據上市規則第8.10條予以披露。我們的非執行董事可能會不時在廣泛的自動駕駛相關行業的私營及上市公司的董事會擔任非執行職務。然而，由於該等非執行董事並非我們執行管理團隊的成員，我們認為彼等作為董事在該等公司中的利益不會使我們在開展業務時無法獨立於該等董事可能不時擔任董事職務的其他公司。

僱員激勵計劃

有關詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－D. 僱員激勵計劃」。

主 要 股 東

據董事所知，緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），下列人士將於本公司的股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向我們及聯交所披露的權益及／或淡倉（如適用），或將直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本公司或本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

於本公司股份的好倉

姓名／名稱	權益性質	截至本文件 日期所持有股份		緊隨[編纂]完成後 （假設[編纂]未獲行使） 所持有股份	
		數目	佔已發行股本 總額的百分比	數目 ⁽¹⁾	佔已發行股本 總額的百分比 ⁽¹⁾
宋陽先生 ⁽²⁾	實益擁有人	48,815,280股 內資股	23.9%	39,052,224股 內資股 [9,763,056]股 H股	[編纂]%
	受控法團權益 ⁽²⁾	32,666,740股 內資股	16.0%	26,133,392股 內資股 [6,533,348]股 H股	[編纂]%
混改基金 ⁽³⁾	實益擁有人	18,413,960股 內資股	9.0%	18,413,960股 內資股	[編纂]%
中小基金 ⁽⁴⁾	實益擁有人	15,440,480股 內資股	7.6%	13,397,704股 內資股 [2,042,776]股 H股	[編纂]%
漢拿科銳動蘇州 ⁽⁵⁾	實益擁有人	15,316,080股 內資股	7.5%	[15,316,080]股 H股	[編纂]%
李雙江先生	實益擁有人	14,238,460股 內資股	7.0%	9,492,781股 內資股 [4,745,679]股 H股	[編纂]%
自知一號 ⁽⁶⁾	實益擁有人	12,335,640股 內資股	6.0%	12,335,640股 H股	[編纂]%

主要股東

附註：

- (1) 該計算基於緊隨[編纂]完成後已發行內資股總數124,726,655股及已發行H股總數[編纂]股，並假設[編纂]未獲行使。內資股及H股均為本公司的普通股。請參閱「一股本—本公司的股份」。
- (2) 宋陽先生為藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳各自的普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，宋陽先生將被視為於藍馳平台、紫馳平台、蘇州紅馳及蘇州綠馳持有的股份中擁有權益。
- (3) 混改基金為經中國國務院批准，受國務院國有資產監督管理委員會委託並由中國誠通發起的國有基金。截至最後實際可行日期，混改基金由中國誠通持有34.23%。因此，根據證券及期貨條例，中國誠通將被視為於混改基金持有的股份中擁有權益。
- (4) 中小基金為於中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人深圳國中創業投資管理有限公司（「國中創投」）管理，而國中創投則由獨立第三方SHI Anping先生控制。因此，根據證券及期貨條例，國中創投及SHI Anping先生各自將被視為於中小基金持有的股份中擁有權益。
- (5) 漢拿科銳動蘇州為一家於中國成立的公司，由HL Klemove Corporation（「HKL」）全資擁有，HKL為韓國交易所上市公司HL Mando Corp.（股票代碼：204320）的聯屬公司。因此，根據證券及期貨條例，HKL及HL Mando Corp.各自將被視為於漢拿科銳動蘇州持有的股份中擁有權益。
- (6) 自知一號為於中國成立的有限合夥企業，由其普通合夥人嘉興自知探索股權投資管理合夥企業（有限合夥）（「自知探索」）管理，而自知探索則由獨立第三方黃明明先生最終控制。因此，根據證券及期貨條例，自知探索及黃明明先生各自將被視為於自知一號持有的股份中擁有權益。

除上文所披露者外，就董事所知，緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），並無任何人士將於本公司的股份或相關股份中擁有任何根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益及／或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可在所有情況下於本公司或本集團任何其他成員公司的股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

股 本

股本

緊接[編纂]前

截至最後實際可行日期，我們的註冊資本為人民幣204,214,340元，包括204,214,340股每股面值人民幣1.0元的股份。

在[編纂]過程中，本公司股東已向中國證監會、聯交所及其他相關監管機構申請將彼等持有的內資股轉換為H股，有關詳情載列如下：

股東姓名／名稱	截至最後實際 可行日期 所持有內資股 數目	申請轉換為 H股的 股份數目	申請轉換為 H股的 股份數目 佔截至最後 實際可行日期 股東所持有 股份數目的 百分比
宋陽先生	48,815,280	9,763,056	20.0%
— 藍馳平台	20,595,520	4,119,104	20.0%
— 紫馳平台	7,383,300	1,476,660	20.0%
— 蘇州紅馳	1,476,660	295,332	20.0%
— 蘇州綠馳	3,211,260	642,252	20.0%
李雙江先生	14,238,460	4,745,679	33.3%
羅紅先生	2,921,460	1,460,730	50.0%
混改基金	18,413,960	—	—
中小基金	15,440,480	2,042,776	13.2%
漢拿科銳動蘇州	15,316,080	15,316,080	100.0%
自知一號	12,335,640	12,335,640	100.0%
北京車和家	9,308,980	9,308,980	100.0%
建銀基金	5,614,680	5,614,680	100.0%
粵財中垠基金			
— 粵財投資	3,715,040	—	—
— 依星伴月	28,080	—	—
瑤宇投資	3,139,640	3,139,640	100.0%
平陽昆毅	2,401,820	2,401,820	100.0%
揚帆致遠	2,180,860	1,090,430	50%
招商啟航資本	145,380	72,690	50%
英豪投資			
— 雅楓二期	2,180,860	—	—
— 雅楓三期	1,856,500	—	—

股 本

股東姓名／名稱	截至最後實際 可行日期 所持有內資股 數目	申請轉換為 H股的 股份數目	申請轉換為 H股的 股份數目 佔截至最後 實際可行日期 股東所持有 股份數目的 百分比
永鑫投資	2,001,520	400,304	20.0%
乾融泰潤	1,964,620	196,462	10.0%
中天佳創投資	1,569,820	—	—
佳匯投資	1,569,820	1,569,820	100.0%
德創汽車	1,531,580	765,790	50.0%
元禾原點	1,403,080	1,403,080	100.0%
科訊創業			
— 天津訊飛	1,090,420	545,210	50.0%
— 合肥訊飛	1,090,420	545,210	50.0%
— 徐景明先生	109,040	54,520	50.0%
衍盈投資	800,600	—	—
領軍創投	363,480	181,740	50.0%
合計	204,214,340	79,487,685	38.9%

[編纂]完成後

緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後，假設[編纂]未獲行使，本公司的股本如下：

股份概述	股份數目	佔股本的百分比
內資股	124,726,655	[編纂]%
由內資股轉換的H股	79,487,685	[編纂]%
根據[編纂]將予[編纂]的H股	[編纂]	[編纂]%
合計	[編纂]	100.0%

股 本

假設[編纂]獲悉數行使，本公司於[編纂]完成後的股本如下：

股份概述	股份數目	佔股本的百分比
內資股	124,726,655	[編纂]%
由內資股轉換的H股	79,487,685	[編纂]%
根據[編纂]將予[編纂]的H股	[編纂]	[編纂]%
合計	[編纂]	100.0%

附註：

- (1) [編纂]完成後，我們現有股東持有的79,487,685股內資股將按一比一的基準轉換為H股，並在聯交所[編纂]進行[編纂]。內資股轉H股已於2023年5月30日完成向中國證監會備案。

本公司的股份

在[編纂]完成後，視乎股份是否於聯交所[編纂]，本公司將有兩類股份，一類為H股及另一類為內資股。內資股及H股於本公司股本中均為普通股。然而，除若干中國合資格境內機構投資者、滬港通及深港通下的合資格中國投資者以及根據相關中國法律法規或獲任何主管機關批准有權持有H股的其他人士外，H股一般不得由中國法人或自然人[編纂]或在他們之間[編纂]。

地位

內資股與H股在所有方面享有相同權益。特別是，在本文件日期後宣派、派付或作出的所有股息或分派方面，該等股份享有相同權益。有關H股的所有股息將以人民幣宣派，並由本公司以港幣或人民幣支付，而所有內資股股息將以人民幣支付。除現金外，股息亦可以股份形式支付。

股 本

內資股轉換為H股

我們的所有內資股均未於任何證券交易所上市或交易。根據國務院證券監督管理機構發佈的法規以及組織章程細則的規定，內資股可轉換為H股，且該等經轉換股份可於境外證券交易所上市及買賣，惟該等經轉換股份之轉換、上市及買賣須向中國證監會備案。此外，有關轉換、買賣及上市須符合內部審批程序之要求，並在所有方面遵守國務院證券監督管理機構制定的規定以及相關境外證券交易所制定的規定、要求及程序。

在[編纂]完成後，根據中國證監會日期為2023年5月30日的備案通知書，79,487,685股內資股將按一比一的基準轉換為H股並於聯交所[編纂][編纂]，如下文所載。若有任何內資股未轉換為H股，則所有未上市股份將包括我們股東所持有未轉換為H股的相關數目內資股，且視乎股份是否於聯交所[編纂]，我們將有兩個類別的股份，即內資股及H股。「未上市股份」一詞乃用於說明特定股份是否在證券交易所上市，不僅限於中國法律的規定。

中國證監會[編纂]審核備案

根據中國證監會公佈的境外上市試行辦法及五項相關指引，如境內公司境外直接發行及上市，其未上市內資股股東申請將有關股份轉換為上市股份並在境外交易場所買賣的，應遵守中國證監會頒佈的相關規定，並授權境內公司代為向中國證監會備案。

本公司已於2023年4月6日申請境外[編纂]備案時向中國證監會申請「全流通」備案，並已根據中國證監會的規定，提交備案報告、申請H股「全流通」備案的未上市股份股東的授權文件、股份合規取得的承諾書等文件。

本公司已於2023年5月30日收到中國證監會關於境外[編纂]及「全流通」備案的備案通知書，據此：

- (i) 本公司就[編纂]不超過[編纂]股每股面值人民幣1.0元的H股（全部為普通股）向中國證監會備案，且在此項發行後，本公司可在聯交所主板[編纂]；

股 本

- (ii) 本公司就將本公司若干股東（「**全流通參與股東**」）持有的合共79,487,685股內資股（每股面值人民幣1.0元）轉換為H股向中國證監會備案，相關股份可於轉換完成後在聯交所**[編纂]**。

倘無法於收到備案通知書後一年內完成**[編纂]**，而本公司此後繼續進行境外**[編纂]**及**[編纂]**，則應更新備案材料，而中國證監會則將相應更新公開備案信息。

聯交所**[編纂]**批准

我們已向上市委員會申請批准我們根據**[編纂]**將**[編纂]**的H股（包括因**[編纂]**獲行使而可能**[編纂]**的任何H股）及由79,487,685股內資股轉換的H股在聯交所**[編纂]**及**[編纂]**，該申請須經聯交所批准。

我們將進行以下程序以在獲得聯交所批准後將內資股轉換為H股：(i)就經轉換H股的相關股票向我們的H股證券登記處發出指示；及(ii)令我們的經轉換H股獲**[編纂]**接納為合資格證券以在**[編纂]**寄存、結算及交收。全流通參與股東僅可在以下境內程序完成後**[編纂]**股份。在境外證券交易所**[編纂]**及**[編纂]**該等經轉換股份毋須獲股東大會批准。在我們**[編纂]**後申請任何經轉換股份在聯交所**[編纂]**，須以公告方式事先知會股東及公眾人士任何建議轉換。

境內程序

全流通參與股東僅可在以下有關轉換及**[編纂]**的登記、寄存及交易結算安排程序完成後，方可進行股份**[編纂]**：

- (i) 我們將委任中國證券登記結算有限責任公司（「**中國結算**」）作為名義持有人將相關證券寄存於中國結算香港，中國結算香港之後將以其自身名義將證券寄存於**[編纂]**。中國結算作為全流通參與股東的名義持有人，將代全流通參與股東辦理與經轉換H股相關的所有託管、詳細記錄的保存、跨境結算及公司行動等事宜；

股 本

- (ii) 我們將委託一間境內證券公司（「**境內證券公司**」）提供發出買賣經轉換H股的指令及收取交易報表等服務。境內證券公司將委託一間香港證券公司（「**香港證券公司**」）辦理股份交易的結算事宜。我們將向中國結算深圳分公司申請保存我們股東持有的經轉換H股的詳細初始持有記錄。同時，我們將提交境內交易委託代號及簡稱申請，該申請須經深圳證券交易所授權由中國結算深圳分公司確認；
- (iii) 深圳證券交易所將授權深圳證券通信有限公司提供境內證券公司與香港證券公司間經轉換H股的交易單及交易報表的傳送服務以及H股的實時市場信息轉送服務；
- (iv) 根據《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，全流通參與股東在出售股份前應到所在地外匯管理局辦理境外持股登記，在具備相關資格的境內銀行開立境內投資者境外持股的專門銀行賬戶，並在境內證券公司開立H股「全流通」資金賬戶。境內證券公司應在香港證券公司開立H股「全流通」證券交易賬戶；及
- (v) 全流通參與股東應通過境內證券公司提交經轉換H股的交易單。全流通參與股東相關股份的交易單將通過境內證券公司在香港證券公司開立的證券交易賬戶提交予聯交所。在完成交易後，香港證券公司與中國結算香港、中國結算香港與中國結算、中國結算與境內證券公司及境內證券公司與全流通參與股東間的結算均將分別進行。

由於轉換，相關全流通參與股東在我們內資股中的持股比例將按經轉換的內資股數目減少，而H股數目將按經轉換的H股數目增加。

股 本

[編纂]完成後將內資股轉換為H股

根據國務院證券監管機構及組織章程細則規定，於[編纂]完成後，該等內資股持有人可自行選擇授權本公司向中國證監會申請將彼等各自的內資股轉換為H股，而該等經轉換股份可於境外證券交易所[編纂]及[編纂]，但有關經轉換股份的轉換、[編纂]及[編纂]須向中國證監會備案。此外，該等轉換、[編纂]及[編纂]須符合任何內部審批程序的規定，並須全面遵守國務院證券監管機構訂明的規例，以及相關境外證券交易所訂明的規例、規定及程序。除本節所披露者外及據董事所深知，我們並不知悉相關現有股東有意於[編纂]完成後轉換其內資股。

倘任何內資股將轉換為H股並於聯交所[編纂]及[編纂]，則該等轉換須向中國有關監管機構（包括中國證監會）備案以及取得聯交所批准。根據下文所載的內資股轉換為H股的程序，於[編纂]後，我們將於擬進行任何轉換前申請全部或任何部分內資股作為H股在聯交所[編纂]，以確保於知會聯交所及交付股份以在H股股東名冊登記後立即完成轉換過程。由於[編纂]後將額外股份在聯交所[編纂]通常會被聯交所視作純粹行政事宜，故我們在香港[編纂]時毋須作出該等事先[編纂]申請。該等股份的轉換或該等經轉換股份在境外證券交易所[編纂]及[編纂]毋須股東大會批准。倘在[編纂]後申請經轉換股份在聯交所[編纂]，須以公告方式發出事先通知，知會股東及公眾任何擬進行的轉換。

為遵照不時生效的上市規則、中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序規則，在H股股東名冊登記必須符合以下條件：(a)我們的H股證券登記處致函聯交所，確認有關H股已妥為登記於H股股東名冊及正式寄發H股股票；及(b)H股獲准在聯交所[編纂]。在經轉換股份於H股股東名冊重新登記前，該等股份不得作為H股[編纂]。內資股轉換為H股的相關程序規定如下：

- (i) 內資股持有人須辦理中國證監會備案，方可將其全部或部分內資股轉換為H股。
- (ii) 內資股持有人須就隨附相關所有權文件的特定數目股份向我們發出除名請求。

股 本

- (iii) 待本公司信納文件的真確性且取得董事會批准後，我們將向我們的H股證券登記處發出通知，指示自指定日期起，我們的H股證券登記處須就該等特定數目的股份向相關持有人寄發H股股票。
- (iv) 在下列情況下，相關內資股將轉出內資股股東名冊，並在於香港存置的H股股東名冊上重新登記：
 - (a) H股證券登記處向聯交所遞交一份函件，確認相關股份已在H股股東名冊上妥善登記，並已按時寄發股票；及
 - (b) 批准（從內資股轉換而成的）H股於香港[編纂]將符合不時生效的上市規則及中央結算系統一般規則以及中央結算系統運作程序規則。
- (v) 轉換完成後，內資股股東名冊內的內資股相關持有人的股權將因轉換該等數目的內資股而減少，而H股股東名冊內的H股數目將按相同股份數目而相應增加。
- (vi) 我們將遵照上市規則在建議生效日期前不少於三天以公告形式通知股東及公眾有關事宜。

[編纂]前已發行股份的轉讓限制

中國公司法規定，就公司的公開發售股份而言，於發售前發行的公司股份自上市日期起一年內不得轉讓。因此，本公司於[編纂]前[編纂]的股份將受此法定限制規限且於[編纂]起計一年內不得轉讓。

本公司將與本公司委託的境內證券公司合作，在[編纂]後一年內，以技術方式限制[編纂]由未上市股份轉換的H股。據中國法律顧問告知，假如在罕見的情況下有任何全流通參與股東在該限制期間內[編纂]其H股，根據中國法律法規，本公司並不會受到行政處罰，但存在相關H股轉讓協議可能會根據《中華人民共和國民法典》被宣佈為無效的風險。

股 本

我們的董事、監事及高級管理層成員應申報其所持本公司股權及其股權的任何變動。我們的董事、監事及高級管理層成員在其任期內每年轉讓的股份不得超過其各自所持本公司股權總數的25%。在股份[編纂][編纂]日期後一年內或上述人士自本公司離任後半年內，彼等所持的本公司股份不得轉讓。組織章程細則可載有關於我們的董事、監事及高級管理層成員持有的本公司股份的其他轉讓限制，其概述載於「附錄五－組織章程細則概要」。

登記並非在境外證券交易所[編纂]的股份

根據中國證監會頒佈的《關於境外上市公司非境外上市股份集中登記存管有關事宜的通知》，境外上市公司須於上市後15個營業日內向中國結算登記其並非在境外證券交易所上市的股份，並就其非上市股份的集中登記存管以及當前股份發售和上市情況向中國證監會提交書面報告。

股東大會

有關需要召開股東大會的詳細情況，請參閱「附錄四－主要法律及監管規定概要」及「附錄五－組織章程細則概要」。

發行股份的一般授權

待[編纂]完成後，本公司已授予董事會一般授權，以於直至下屆股東週年大會結束日期或本公司股東通過特別決議案撤銷或更改有關授權當日（以較早者為準）止的期間，按有關條款及條件以及有關目的，隨時向董事會全權酌情認為合適的有關人士配發及發行H股，並對組織章程細則作出有關必要修訂，惟將發行的H股數目不得超過[編纂]已發行H股數目的20%。

有關一般授權的更多詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－A.有關本公司及我們附屬公司的進一步資料－4.我們日期為2023年3月23日的股東決議案」。

財務資料

閣下應將以下有關我們財務狀況及經營業績的討論及分析與本文件附錄一會計師報告所載我們截至2020年、2021年及2022年12月31日以及截至該等日期止年度各年及截至2023年6月30日止六個月的綜合財務報表以及隨附附註一併閱讀。我們的綜合財務報表乃根據國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）編製，該等準則在重大方面可能與其他司法管轄區的公認會計原則不同。閣下應閱讀整份會計師報告，而不僅僅是依賴本節所載資料。

以下討論及分析包含前瞻性陳述，反映我們對未來事件及財務表現的當前看法。該等陳述乃基於我們根據經驗及對歷史趨勢、當前狀況及預期未來發展的看法以及我們認為在當時的情況下屬合適的其他因素作出的假設及分析。然而，實際結果及發展是否符合我們的預期及預測取決於諸多風險及不確定性，其中多項因素及不確定性並非我們所能控制或預見。在評估我們的業務時，閣下應仔細考慮本文件所提供的所有資料，包括「風險因素」及「業務」各節。

概覽

我們是中國專注自動駕駛域控制器的自動駕駛解決方案提供商。我們擁有已商業化的L2級至L2+級自動駕駛解決方案，並正為整車廠(OEM)開發L2至L4級自動駕駛解決方案。我們於2020年量產首個自動駕駛解決方案（即我們的iFC系列）。我們的收入從2020年的人民幣47.7百萬元大幅增加至2021年的人民幣178.3百萬元，並進一步增加至2022年的人民幣1,325.9百萬元，複合年化增長率為427.2%。我們的收入從截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.2百萬元增加51.2%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。在大規模商業化的相對早期階段，我們自2020年以來一直虧損，且我們預期於2023年產生虧損淨額及經營現金流出淨額。有關詳情，請參閱「業務－業務可持續性」。作為一級供應商，我們為新能源汽車（NEV）及燃油車（ICE）向OEM提供多種自動駕駛車載解決方案及產品。我們的自動駕駛域控制器解決方案通常包括(i)自動駕駛域控制器；(ii)我們從第三方供應商採購並整合至我們解決方案的相關傳感器；(iii)集成軟件、算法及功能；及(iv)傳感器應用、車載系統整合以及功能測試及驗證等相關服務。

在硬件方面，我們已商業化兩條支持L2級至L2+級自動駕駛功能的自動駕駛域控制器產品線，覆蓋廣泛的乘用車價格段及全駕駛場景，包括高速公路、環路、複雜城市道路、鄉村道路及停車場。

財務資料

於往績記錄期，我們的收入大部分來自向整車廠(OEM)銷售我們的自動駕駛解決方案及產品，合共交付自動駕駛域控制器約130,000台。其中大部分為向吉利集團提供的SuperVision™，SuperVision™乃基於Mobileye的技術（包括向Mobileye收購的自動駕駛域控制器的基礎版本）開發。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等，預計他們將向我們採購自動駕駛域控制器及iFC產品。

呈列基準

我們的綜合財務報表乃根據國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則編製。我們在編製整個往績記錄期的綜合財務資料時已採納所有自2020年1月1日開始的會計期間生效的國際財務報告準則以及相關過渡條文。我們的綜合財務報表乃按歷史成本基準編製，惟以公允價值計量的若干金融資產及負債除外。

影響我們財務狀況及經營業績的因素

我們的業務及經營業績受到影響我們整個潛在市場的一般因素的影響，包括中國及全球的整體經濟增長、自動駕駛解決方案及產品的廣泛採用、智能出行技術的發展、原材料成本、監管、稅務及地緣政治環境以及自動駕駛解決方案及產品的競爭格局等。任何該等一般因素的變化均可能影響對我們解決方案及產品的需求以及我們的經營業績。

除上述一般因素外，我們認為我們的經營業績更直接受到以下特定因素的影響：

- 我們深化與現有客戶關係及擴大客戶群的能力；
- 我們成功開發及商業化自動駕駛解決方案及產品以及優化自動駕駛解決方案及產品組合的能力；
- 我們不斷創新技術能力以保持我們在產品性能及質量方面的領先地位的能力；及
- 我們有效管理成本與開支及提高經營效率的能力。

財務資料

我們深化與現有客戶關係及擴大客戶群的能力

我們的收入由2020年的人民幣47.7百萬元大幅增至2021年的人民幣178.3百萬元，並進一步增至2022年的人民幣1,325.9百萬元，及由截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.2百萬元增加51.2%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。該增長主要是由我們深化與現有客戶關係及擴大客戶群的能力所推動。

首先，我們未來的增長取決於我們與現有客戶保持及深化關係的能力。我們的客戶主要包括在其車輛上安裝我們自動駕駛解決方案及產品的OEM。吉利集團為我們2021年及2022年以及截至2023年6月30日止六個月的最大客戶。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，我們來自吉利集團的收入分別為人民幣94.5百萬元、人民幣1,277.5百萬元及人民幣516.0百萬元，佔同期總收入約53.0%、96.4%及95.0%。我們致力於擴大與現有客戶的合作。例如，繼極氪001之後，吉利集團高端電動車品牌的第二款車型極氪009於2023年1月量產，也搭載了SuperVision™。吉利集團旗下的另外兩個品牌極星和Smart預計將自2023年起在全球為其未來的電動車型安裝SuperVision™。此外，憑藉我們的先進空中下載(OTA)技術，我們將能夠為OEM客戶及最終用戶提供更好的自動駕駛體驗，進一步深化我們與現有OEM客戶的合作。再者，我們將繼續增強我們的行業洞察力，開發技術，以提高我們的產品性能，並提供更多創新的解決方案及產品。與現有客戶關係的變化可能對我們的經營業績及財務狀況產生重大影響。例如，據我們基於與Mobileye的溝通所知，Mobileye與極星可能與其他系統集成商合作，將Mobileye新一代自動駕駛解決方案(包括Chauffeur™)加入我們同意開發的某款極星車型。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們面臨自向吉利集團銷售及自SuperVision™獲得大量收入的集中風險，而有關客戶或產品的收入損失或收入大幅減少可能對我們的經營業績造成重大不利影響」。

其次，我們致力於識別、吸引及留住新客戶，以擴大我們的客戶群。利用我們在自動駕駛方面的深入洞察及強大的研發能力，我們致力於吸引行業領先的OEM客戶。我們專注於發掘新的OEM客戶，利用我們的解決方案及產品以及技術能力滿足OEM客戶不斷變化的需求。截至最後實際可行日期，我們已獲得與15家知名OEM客戶相關的定點函，如吉利汽車、長城汽車、奇瑞汽車及東風汽車等。隨著我們持續開發及推出具有市場競爭力的解決方案及產品、推廣我們的品牌及擴大我們的銷售及服務網絡，我們有望吸引更多的OEM客戶及實現未來收入增長。

財務資料

由於我們在競爭激烈的市場運營，我們需要開展推廣及營銷活動，以擴大我們的客戶群。我們的銷售開支主要包括與銷售及營銷人員相關的僱員福利開支及以股份為基礎的付款以及廣告及宣傳開支。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的銷售開支分別為人民幣3.0百萬元、人民幣9.4百萬元、人民幣27.7百萬元、人民幣16.1百萬元及人民幣13.6百萬元。我們預計，隨著業務持續擴張，我們的銷售開支未來將繼續增長。

我們成功開發及商業化自動駕駛解決方案及產品以及優化自動駕駛解決方案及產品組合的能力

我們自動駕駛解決方案及產品研發項目的持續推進，以及與下游OEM合作實現商業化的過程，對我們的持續業務增長至關重要。我們目前正開發iDC High及iFC 3.0解決方案。我們的iDC High是一個支持全場景自動駕駛體驗的高算力解決方案，預計2024年交付。我們亦預計2024年推出下一代智能前視攝像頭iFC 3.0。有關我們產品開發進展的更多資料，請參閱「業務－我們的自動駕駛解決方案及產品－我們的自動駕駛解決方案及產品」。我們未來數年的經營業績將受到（其中包括）(i)我們的解決方案及產品的開發狀況、(ii)成功適配客戶車型及(iii)產品量產及商業化的影響。倘我們無法成功完成研發項目、獲得客戶的定點函、收到確認的客戶訂單或實現產品的商業化，或倘我們在上述任何一項工作中遇到重大延誤或成本超支，我們的業務及前景可能受到重大不利影響。

此外，由於製造成本、技術進步、定價能力、市場需求及競爭產品的可用性等多種因素，我們的毛利率因業務分部及產品線而異。一般而言，我們的自動駕駛相關研發服務的毛利率較高。詳情請參閱「－我們經營業績的主要組成部分的討論－毛利及毛利率」。此外，我們的部分產品線（例如SuperVision™）曾出現並可能會出現較高的增長率，從而影響我們的收入組合。我們的產品組合及收入組合的變動亦可能影響我們的整體毛利率並進而影響業務表現的其他方面。

財務資料

於2020年及2021年，我們的毛利率保持相對穩定，分別為20.1%及20.6%。我們的毛利率由2021年的20.6%下降至2022年的8.3%，主要是由於在2021年10月開始量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後，我們從銷售自動駕駛域控制器解決方案產生較大比例的收入，與其他業務分部（如自動駕駛相關研發服務及銷售PCBA產品）相比，其毛利率較低。我們的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.4%上升至截至2023年6月30日止六個月的7.6%，主要由於我們在產品量產後逐漸取得較好的規模經濟效益，且與供應商的議價能力日漸增強。

我們不斷創新技術能力以保持我們在產品性能及質量方面的領先地位的能力

根據弗若斯特沙利文的資料，按2022年銷售自動駕駛域控制器所得收入計，經計及OEM自研的域控制器，我們是中國第四大自動駕駛域控制器提供商，市場份額為8.6%。我們的財務表現在很大程度上取決於我們保持領先地位的能力，而這進一步取決於我們對研發的持續投入。我們在自動駕駛技術的研發方面投入大量資金。我們的研發開支由2020年的人民幣44.1百萬元增至2021年的人民幣54.9百萬元，並進一步增至2022年的人民幣104.0百萬元，複合年化增長率為53.6%。我們的研發開支由截至2022年6月30日止六個月的人民幣46.4百萬元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣104.0百萬元。截至2023年6月30日，我們有250名研發人員，佔僱員總數的74.2%。我們預計未來仍將保持可觀的研發開支。我們致力於通過對研發的投資以提升我們的自動駕駛技術能力，我們相信此舉將進一步推動我們未來的收入增長。

我們希望不斷增強我們的研發能力，使我們能夠提供行業領先的自動駕駛解決方案及產品，滿足OEM客戶的各種需求。我們認為，在我們成功實施研發路線圖時，尤其是在核心算法及靈活的軟件中間件上，我們須不斷升級及優化我們的自動駕駛解決方案及產品。我們計劃繼續大力投資開發及升級我們的技術。我們亦有意繼續大力投資吸引及留住關鍵人才，以加強我們的技術優勢、支持我們的業務增長及推動我們的整體長期增長。倘我們未能持續創新，我們的市場地位及經營業績可能受到不利影響。

除內部研發能力外，我們亦與Mobileye合作向我們OEM客戶推出了SuperVision™。繼我們現有合作夥伴關係取得成功後，我們正積極在全球探索新的合夥機會，以增強我們的技術能力。與我們現有及潛在業務合作夥伴的成功合作安排將對我們的經營業績產生影響。

財務資料

我們有效管理成本與開支及提高經營效率的能力

我們實現及保持盈利的能力部分取決於我們通過提高經營槓桿及效率控制成本與開支的能力。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的收入成本主要包括所用原材料及耗材，分別為人民幣27.4百萬元、人民幣103.2百萬元、人民幣1,128.2百萬元、人民幣313.7百萬元及人民幣482.4百萬元。我們生產自動駕駛產品所用的主要原材料及耗材包括車規級芯片、傳感器、電子元件及PCB、機械零件、緊固件及包裝材料。我們在繼續增加產量的同時有效控制原材料及耗材成本的能力已經並將繼續顯著影響我們的財務業績。我們預計，隨著銷量隨時間的增加，我們將能夠降低平均單位成本並實現規模經濟，從而提高毛利率。此外，我們亦計劃利用我們的內部生產能力減少外包材料的使用，並利用替代原材料優化成本結構及改善財務表現。

我們的經營效率亦受到我們精簡業務營運的能力所影響。控制經營開支以實現最佳經營效率對我們的成功至關重要。隨著我們業務規模的增長，我們預計將從顯著的經營槓桿中受益，並實現結構性成本節約。我們認為，我們業務的持續增長及市場份額的擴大可以使我們受益於規模經濟。

重大會計政策及關鍵會計估計及判斷

我們的部分會計政策要求我們應用與會計項目有關的估計及假設以及複雜判斷。我們在應用會計政策時使用的估計及假設以及作出的判斷對我們的財務狀況及經營業績有重大影響。我們的管理層將根據過往經驗及在當時的情況下被認為屬合理的其他因素（包括對未來事件的預期）不斷評估有關估計、假設及判斷。於往績記錄期，我們管理層的估計或假設與實際結果之間並無任何重大偏差，且我們亦未對該等估計或假設進行任何重大變更。我們預計於可預見未來該等估計及假設不會發生任何重大變化。

下文載列我們認為對我們至關重要或涉及編製財務報表時使用的最重大估計、假設及判斷的會計政策的討論。其他對了解我們的財務狀況及經營業績屬重要的重大會計政策、估計、假設及判斷載於本文件附錄一會計師報告附註2及附註4。

財務資料

重大會計政策

收入確認

我們在(或因)履約責任達成時，即特定履約責任的相關商品或服務控制權轉移至客戶時確認收入。

倘符合下列其中一項標準，則控制權於一段時間內轉移，而收入亦參考完全達成相關履約責任的進度於一段時間內確認：

- 客戶在我們履約時同時收取並使用我們履約時所提供的利益；
- 我們的履約形成或增強於我們履約時由客戶控制的資產；或
- 我們的履約並無形成對我們具替代用途的資產，且我們對迄今完成的履約付款具有可執行權利。

否則，收入於客戶取得指定商品或服務的控制權的時間點確認。

確定我們的收入應按總額還是按淨額呈報乃基於對多項因素的持續評估。於確定我們是作為委託人還是代理人向客戶提供商品或服務時，我們需要首先確定向客戶轉移指定商品或服務前由誰控制該等商品或服務。我們遵循委託人－代理人考慮因素的會計指引，以評估在將指定商品或服務轉移至客戶前我們是否控制該等商品或服務，其指標包括但不限於(a)該實體是否主要負責履行提供指定服務的承諾；(b)在指定服務轉移至客戶前，該實體是否存在庫存風險；及(c)該實體是否有權決定指定商品或服務的價格。管理層一併考慮上述因素，因為並無任何因素可被單獨視為推定或決定性因素，並當須根據各種不同情況評估指標時作出判斷。

我們主要向OEM提供自動駕駛相關研發服務，以開發有關OEM儲備車型自動駕駛解決方案及產品的軟件、硬件、算法及功能，而當有關研發成功驗證後，OEM將委託我們生產及銷售有關自動駕駛解決方案及產品。除上述與自動駕駛解決方案及產品有關的核心業務外，我們通過使用表面貼裝技術(SMT)為若干客戶生產及銷售已裝配印刷線路板(PCBA)產品。

財務資料

以下為我們主要收入來源的會計政策說明：

(a) 銷售自動駕駛解決方案及產品及PCBA產品

銷售自動駕駛解決方案及產品產生的收入主要包括我們向OEM銷售主要產品（自動駕駛域控制器及iFC產品）的收入，該收入於我們通過將產品控制權轉讓予客戶以滿足履約義務的時間點（一般於驗收產品後）確認。就於某一時間點確認收入的PCBA產品而言，我們於控制權轉移時確認收入，控制權轉移通常發生於標準商業條款項下裝運至客戶及所有權及虧損風險轉移後。收入按與客戶訂立的合約所訂明的代價減增值稅計量，並根據合約條款及歷史模式就任何可變代價（即價格優惠或年度價格調整）作出調整。

(b) 提供自動駕駛相關研發服務

我們向OEM提供自動駕駛相關研發服務，包括(i)自動駕駛分部的軟件及硬件開發；(ii)自動駕駛算法及功能開發；及(iii)功能安全諮詢及驗證服務。我們在履約責任達成及客戶接受約定的交付物的時間點確認收入。在客戶接受約定的交付物前，我們對付款並無任何可執行權利。

公允價值計量

為說明用於確定公允價值的輸入數據的可靠性，我們已將金融工具分為會計準則規定的三個級別。

- 第1級：於活躍市場交易的金融工具（如公開交易的衍生工具及權益證券）的公允價值基於報告期末的市場報價。我們持有的金融資產所用的市場報價為當前報價。該等工具計入第1級。
- 第2級：未在活躍市場交易的金融工具（例如場外衍生工具）的公允價值使用估值技術確定，有關技術最大限度地利用可觀察的市場數據，並盡可能少地依賴實體特定的估計。倘工具公允價值所需的所有重大輸入數據均為可觀察，則該工具計入第2級。
- 第3級：倘一項或多項重大輸入數據並非基於可觀察的市場數據，則該工具計入第3級。非上市權益證券屬此種情況。

財務資料

我們的政策是於往績記錄期各年／期末確認各公允價值層級的轉入及轉出。

存貨

原材料、半成品、在製品及製成品按成本與可變現淨值孰低列示。成本包括直接材料、直接勞工及適當比例的可變及固定間接支出，後者根據正常運營能力進行分配。成本根據加權平均成本分配予各個存貨項目。採購存貨的成本於扣除回扣及折扣後確定。可變現淨值為日常業務過程中的估計售價減估計完工成本及進行銷售所需的估計成本。

按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具

倘合約載有購買我們的權益工具以獲取現金或其他金融資產的責任，則會產生贖回金額現值的金融負債。即使我們的購買責任以交易對手行使贖回權為條件，附有優先權的金融工具仍初步按贖回金額的現值確認為金融負債，其後按攤銷成本計量，利息計入財務成本。

當且僅當我們的責任獲解除、取消或到期時，我們才終止確認金融負債。終止確認的金融工具賬面值計入權益。

關鍵會計估計及判斷

編製綜合財務資料需要使用會計估計，顧名思義，會計估計很少與實際結果相符。我們不斷對估計及判斷進行評估。估計及判斷乃基於歷史經驗及可能會對實體產生財務影響並在當時的情況下被認為屬合理的其他因素（包括對未來事件的預期）。

按公允價值計入損益的金融資產的公允價值

未在活躍市場交易的金融資產的公允價值通過使用估值技術確定。我們使用判斷選擇各種方法，並作出主要基於各報告期末存在的市場狀況的假設。該等假設及估計的變化可能會對該等投資各自的公允價值產生重大影響。

財務資料

確認以股份為基礎的付款開支

如本文件附錄一會計師報告附註27所述，根據股份獎勵計劃進行的若干股份轉讓及股份授予已導致以股份為基礎的付款開支。

我們已聘請一名獨立估值師確定授予僱員的權益激勵工具的總公允價值。採用貼現現金流量法及反向求解法確定本公司的總權益價值，然後採用權益分配模型確定權益激勵工具的公允價值。對無風險利率、波幅及股息率等假設的重大估計乃基於管理層的最佳估計作出。進一步詳情載於本文件附錄一會計師報告附註27。

由於權益結算以股份為基礎的付款計劃中授予的獎勵以[編纂]（「[編纂]」）為條件，我們已於往績記錄期各年／期末計算以股份為基礎的付款開支時估計[編纂]的概率及[編纂]日期。由於[編纂]條件被視為歸屬條件，我們亦需要考慮[編纂]何時可能發生。倘服務條件下的服務期於[編纂]前結束，則歸屬期將於[編纂]日期結束；倘服務條件下的服務期於[編纂]後結束，則歸屬期將根據服務條件結束。截至2023年6月30日，我們評估認為未來很可能達成績效條件（即[編纂]）。

我們亦須估計授予的受限制股份於歸屬期結束時的預期沒收率（「沒收率」），以確定計入損益的以股份為基礎的付款開支金額。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，本集團授予管理層及僱員的受限制股份沒收率經評估分別為15%至30%、25%至45%、25%至45%及25%至45%。

存貨撇減

我們的管理層於各報告日期檢討存貨狀況，並對被確定為過時、滯銷或不再可回收或適合用於生產的存貨進行撥備。我們對產品逐項進行存貨檢討，並參考最新市場價格及當前市場狀況進行撥備。

財務資料

所得稅及遞延所得稅

在日常業務過程中，有諸多交易及事項的最終稅項確定存在不確定性。在確定所得稅撥備時，我們需要作出重大判斷。若該等事宜的最終稅務結果與初始入賬的金額不同，則有關差額將影響作出有關確定期間的所得稅及遞延稅項撥備。

我們估計於可預見未來很可能產生足夠的應課稅利潤可用於抵銷可扣減虧損時，確認遞延所得稅資產。遞延所得稅資產的確認主要涉及管理層對存在稅項虧損的公司產生應課稅利潤的時間及金額的判斷及估計。由於未來應課稅收入的不可預測性，並無就有關稅項虧損確認遞延所得稅資產。

保修撥備

我們根據銷售商品時與客戶簽訂的合約，為所有新商品提供產品保修。我們通過將保修服務的預期單位成本乘以銷量，為售出的商品計提保修儲備，其中包括維修或更換保修項目的預計成本的最佳估計。該等估計主要基於對未來申索的性質、頻率及平均成本的估計。鑒於我們相對較短的銷售歷史，該等估計存在固有的不確定性，且過往或預計保修經驗的變化可能導致未來保修撥備出現重大變化。預計於未來12個月內計提的保修儲備部分計入綜合資產負債表的應計保修撥備及其他流動負債，而其餘結餘計入其他非流動負債。保修成本作為收入成本的一部分計入綜合全面虧損表。我們定期重新評估應計保修的充足性。

財務資料

我們經營業績的主要組成部分的說明

下表載列我們於所示期間的綜合全面收益表（各項目以絕對金額及佔收入的百分比列示）。

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
收入	47,655	100.0%	178,258	100.0%	1,325,882	100.0%	359,171	100.0%	543,212	100.0%
收入成本	(38,059)	(79.9)%	(141,475)	(79.4)%	(1,215,309)	(91.7)%	(336,069)	(93.6)%	(502,173)	(92.4)%
毛利	9,596	20.1%	36,783	20.6%	110,573	8.3%	23,102	6.4%	41,039	7.6%
銷售開支	(3,046)	(6.4)%	(9,403)	(5.3)%	(27,681)	(2.1)%	(16,096)	(4.5)%	(13,565)	(2.5)%
行政開支	(8,591)	(18.0)%	(29,715)	(16.7)%	(41,517)	(3.1)%	(14,203)	(4.0)%	(38,382)	(7.1)%
研發開支	(44,141)	(92.6)%	(54,948)	(30.8)%	(104,047)	(7.8)%	(46,430)	(12.9)%	(103,987)	(19.1)%
金融資產(減值淨額)/ 減值虧損撥回	(90)	(0.2)%	(1,453)	(0.8)%	(3,717)	(0.3)%	(1,471)	(0.4)%	2,989	0.6%
其他收入	3,716	7.8%	3,421	1.9%	4,710	0.4%	473	0.1%	4,224	0.8%
其他收益/(虧損)淨額	(387)	(0.8)%	4,929	2.8%	(628)	(0.0)%	(567)	(0.2)%	6,133	1.1%
經營虧損	(42,943)	(90.1)%	(50,386)	(28.3)%	(62,307)	(4.7)%	(55,192)	(15.4)%	(101,549)	(18.7)%
財務收入	9	0.0%	94	0.1%	100	0.0%	85	0.0%	2,034	0.4%
財務成本	(10,893)	(22.9)%	(413,907)	(232.2)%	(280,169)	(21.1)%	(245,325)	(68.3)%	(233)	(0.0)%
財務(成本)/收入淨額	(10,884)	(22.9)%	(413,813)	(232.1)%	(280,069)	(21.1)%	(245,240)	(68.3)%	1,801	0.3%
除稅前虧損	(53,827)	(113.0)%	(464,199)	(260.4)%	(342,376)	(25.8)%	(300,432)	(83.6)%	(99,748)	(18.4)%
所得稅開支	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
年/期內虧損	(53,827)	(113.0)%	(464,199)	(260.4)%	(342,376)	(25.8)%	(300,432)	(83.6)%	(99,748)	(18.4)%
其他全面收入/(虧損)：										
其後可能重新分類至 損益的項目										
貨幣換算差額	3	0.0%	(6)	(0.0)%	—	—	—	—	—	—
本公司擁有人應 佔年內虧損及全面 虧損總額	(53,824)	(112.9)%	(464,205)	(260.4)%	(342,376)	(25.8)%	(300,432)	(83.6)%	(99,748)	(18.4)%

財務資料

經調整虧損（非國際財務報告準則計量）

為補充我們根據國際財務報告準則呈列的綜合財務報表，我們亦使用國際財務報告準則並無要求或並非根據國際財務報告準則呈列的經調整虧損（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，呈列非國際財務報告準則計量有助於比較各年度的經營表現，並為[編纂]及其他人士提供有用的資料，以便以與管理層相同的方式了解及評估我們的綜合經營業績。

我們亦認為，非國際財務報告準則計量適合用於評估我們的經營表現。作為一種分析工具，使用該非國際財務報告準則計量存在局限性，且閣下不應將其視為獨立於我們根據國際財務報告準則所列報的經營業績或財務狀況或代替我們對有關經營業績或財務狀況的分析。此外，該非國際財務報告準則計量可能無法與其他公司呈列的類似計量相比較。

我們將經調整虧損（非國際財務報告準則計量）界定為年內虧損撇除(i)股份為基礎的付款、(ii)按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本，及(iii)[編纂]開支。我們的管理層將股份為基礎的付款及按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本視為非現金項目。於往績記錄期，我們就本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行附有優先權的普通股而錄得具有優先權的金融工具，該等普通股賦予該等[編纂]前投資者若干優先權（包括贖回權）。我們已不再就先前授予[編纂]前投資者的優先權記錄任何有關的財務成本，原因是我們及相關[編纂]前投資者已共同同意終止有關優先權。

下表載列我們於所示期間的非國際財務報告準則計量與根據國際財務報告準則編製的最接近計量的對賬：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
非國際財務報告準則計量					
年／期內虧損	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
加：					
股份為基礎的付款	8,554	17,708	44,026	22,127	43,220
按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本	9,604	412,362	279,420	244,680	—
[編纂]開支	—	—	2,056	—	10,367
經調整虧損（非國際財務報告準則計量）	(35,669)	(34,129)	(16,874)	(33,625)	(46,161)

財務資料

收入

我們的收入來自(i)銷售自動駕駛解決方案及產品，(ii)提供自動駕駛相關研發服務，以及(iii)銷售PCBA產品。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的收入分別為人民幣47.7百萬元、人民幣178.3百萬元、人民幣1,325.9百萬元、人民幣359.2百萬元及人民幣543.2百萬元。下表載列我們於所示期間的收入明細（以絕對金額及佔總收入的百分比列示）：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
自動駕駛解決方案 及產品										
— 自動駕駛域控 制器解決方案	—	—	86,010	48.2%	1,249,834	94.3%	335,959	93.5%	515,535	94.9%
— 智能前視攝像頭	440	0.9%	144	0.1%	3,115	0.2%	796	0.3%	5,321	1.0%
小計	440	0.9%	86,154	48.3%	1,252,949	94.5%	336,755	93.8%	520,856	95.9%
自動駕駛相關研發 服務	4,826	10.1%	34,503	19.4%	37,956	2.9%	5,460	1.5%	12,083	2.2%
銷售PCBA產品	42,389	89.0%	57,601	32.3%	34,977	2.6%	16,956	4.7%	10,273	1.9%
總計	<u>47,655</u>	<u>100.0%</u>	<u>178,258</u>	<u>100.0%</u>	<u>1,325,882</u>	<u>100.0%</u>	<u>359,171</u>	<u>100.0%</u>	<u>543,212</u>	<u>100.0%</u>

財務資料

銷售自動駕駛解決方案及產品

於往績記錄期，銷售自動駕駛解決方案及產品產生的收入分別為人民幣0.4百萬元、人民幣86.2百萬元、人民幣1,252.9百萬元、人民幣336.8百萬元及人民幣520.9百萬元，分別佔同期我們總收入的0.9%、48.3%、94.5%、93.8%及95.9%。我們的自動駕駛解決方案及產品可分為兩類，即自動駕駛域控制器解決方案及智能前視攝像頭。我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於2021年10月開始量產。詳情請參閱「業務－我們的自動駕駛解決方案及產品－我們的自動駕駛解決方案及產品－自動駕駛域控制器－SuperVision™」。自此，銷售SuperVision™成為我們的主要收入來源。此外，我們的部分收入來自銷售智能前視攝像頭，即我們的iFC系列產品。

提供自動駕駛相關研發服務

於往績記錄期，我們亦自提供自動駕駛相關研發服務產生收入。我們的研發服務主要專注於三個方面：(i)自動駕駛分部的軟件及硬件開發；(ii)自動駕駛算法及功能開發；以及(iii)功能安全諮詢及驗證。於往績記錄期，提供自動駕駛相關研發服務產生的收入分別為人民幣4.8百萬元、人民幣34.5百萬元、人民幣38.0百萬元、人民幣5.5百萬元及人民幣12.1百萬元，分別佔同期我們總收入的10.1%、19.4%、2.9%、1.5%及2.2%。

銷售PCBA產品

於往績記錄期，我們亦自向第三方銷售PCBA產品產生收入。於往績記錄期，自銷售PCBA產品產生的收入分別為人民幣42.4百萬元、人民幣57.6百萬元、人民幣35.0百萬元、人民幣17.0百萬元及人民幣10.3百萬元，分別佔同期我們總收入的89.0%、32.3%、2.6%、4.7%及1.9%。

財務資料

收入成本

我們的收入成本主要包括(i)所用原材料及耗材，主要包括車規級芯片、傳感器、電子元件及PCB、機械零件、緊固件及包裝材料；(ii)設計及測試開支，主要包括提供自動駕駛相關研發服務產生的開支以及提供自動駕駛解決方案時的軟件驗證及刷新開支；(iii)僱員福利開支（包括薪金及花紅）；(iv)股份為基礎的付款；(v)折舊及攤銷開支；及(vi)其他，主要包括差旅費、運費、税金及附加、存貨減值撥備及作生產用途的短期租賃相關開支。下表載列我們於所示期間按性質劃分的收入成本明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
所用原材料及耗材 ⁽¹⁾										
— 向Mobileye採購自動駕駛域控制器的基礎版本	—	—	50,395	35.6%	783,828	64.5%	211,834	63.0%	430,887	80.4%
— 其他所用原材料及耗材	27,370	71.9%	52,823	37.3%	344,324	28.3%	101,891	30.4%	78,473	15.7%
	27,370	71.9%	103,218	73.0%	1,128,152	92.8%	313,725	93.4%	482,360	96.1%
設計及測試開支										
— 提供自動駕駛解決方案時的軟件驗證及刷新 ⁽²⁾	—	—	15,241	10.8%	28,225	2.3%	4,723	1.4%	6,003	1.2%
— 提供自動駕駛相關研發服務	2,014	5.3%	7,812	5.5%	13,855	1.1%	2,362	0.7%	3,608	0.7%
— 其他設計及開發開支	36	0.1%	42	0.0%	23	0.0%	14	0.0%	13	0.0%
	2,050	5.4%	23,095	16.3%	42,103	3.5%	7,099	2.1%	9,624	1.9%
僱員福利開支	3,112	8.2%	6,986	4.9%	25,608	2.1%	8,102	2.4%	4,945	1.0%
股份為基礎的付款	738	1.9%	1,618	1.1%	4,916	0.4%	2,518	0.7%	147	0.0%
折舊及攤銷開支	3,099	8.1%	4,130	2.9%	5,511	0.5%	2,650	0.8%	2,334	0.5%
其他	1,690	4.4%	2,428	1.7%	9,018	0.7%	1,975	0.6%	2,763	0.6%
總計	38,059	100.0%	141,475	100.0%	1,215,309	100.0%	336,069	100.0%	502,173	100.0%

財務資料

附註：

- (1) 於往績記錄期，我們原材料及耗材成本的很大部分來自從Mobileye採購SuperVision™的自動駕駛域控制器的基礎版本。
- (2) 於2021年、2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，與SuperVision™有關的軟件驗證及刷新的設計及測試開支分別為100.0%、99.5%、99.0%及93.1%。

毛利及毛利率

下表載列我們於往績記錄期按業務分部劃分的毛利及毛利率明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率	毛利	毛利率
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審計)										
自動駕駛解決方案及產品										
— 自動駕駛域控制器解決方案	—	—	4,549	5.3%	92,866	7.4%	21,099	6.3%	37,320	7.2%
— 智能前視攝像頭	212	48.1%	75	52.0%	482	15.5%	(61)	(7.7)%	(609)	(11.4)%
小計	212	48.1%	4,624	5.4%	93,348	7.5%	21,038	6.2%	36,711	7.0%
自動駕駛相關研發服務	405	8.4%	23,625	68.5%	13,229	34.9%	(171)	(3.1)%	4,292	35.5%
銷售PCBA產品	8,979	21.2%	8,534	14.8%	3,996	11.4%	2,235	13.2%	36	0.3%
總計	<u>9,596</u>	<u>20.1%</u>	<u>36,783</u>	<u>20.6%</u>	<u>110,573</u>	<u>8.3%</u>	<u>23,102</u>	<u>6.4%</u>	<u>41,039</u>	<u>7.6%</u>

於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們的毛利率分別為20.1%、20.6%、8.3%、6.4%及7.6%。於2020年及2021年，我們的毛利率分別維持在相對穩定的20.1%及20.6%。我們的毛利率由2021年的20.6%下降至2022年的8.3%，主要是由於在2021年10月量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後，我們自自動駕駛域控制器解決方案銷售產生的收入佔比有所上升，與其他業務分部相比，其毛利率較低。我們的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.4%增至截至2023年6月30日止六個月的7.6%，主要由於我們在產品量產後逐漸取得較好的規模經濟，且與供應商的議價能力日益增強。

財務資料

於2021年及2022年銷售自動駕駛域控制器解決方案的毛利率分別為5.3%及7.4%。毛利率上升主要是由於我們於2021年10月量產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目後逐步實現了更強大的規模經濟效應及與供應商的議價能力提升。自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.3%增加至截至2023年6月30日止六個月的7.2%，主要是由於隨著我們的自動駕駛域控制器解決方案銷售增加，我們與供應商的議價能力亦日益增強。

智能前視攝像頭的毛利率保持相對穩定，於2020年及2021年分別為48.1%及52.0%，而於2022年下降至15.5%。智能前視攝像頭的毛利率於2020年及2021年相對較高及於2022年有所下降主要是由於我們於2021年8月量產iFC 2.0前銷售樣品產生了很大一部分收入。銷售樣品的毛利率一般相對較高，因為樣品的銷售量通常為一顆，且樣品產品的每顆售價相對較高，以反映製造每顆樣品所用及獲分配的較高原材料成本及員工成本。有關樣品銷售的客戶主要為OEM（包括吉利集團），而其中大多數在我們開始量產後繼續向我們購買iFC 2.0。截至2022年及2023年6月30日止六個月，智能前視攝像頭的毛利率分別為負7.7%及負11.4%，主要是由於我們向數量有限的OEM客戶銷售iFC產品。為確保我們的產品能夠融入該等OEM客戶的供應鏈，我們已戰略性地調整售價。通過獲得該等OEM的青睞，我們相信我們不僅可提升市場聲譽，且更容易吸引新的OEM客戶。隨著我們的產品聲譽穩步提升，我們將不斷調整定價策略，以利用我們日益上升的議價能力。

自動駕駛相關研發服務的毛利率由2020年的8.4%上升至2021年的68.5%，並於2022年下降至34.9%。截至2022年6月30日止六個月，自動駕駛相關研發服務的毛利率為負3.1%。截至2023年6月30日止六個月，自動駕駛相關研發服務的毛利率則為負35.5%。該等變動主要是由於我們的毛利率因不同的研發項目而有所不同，而我們於2021年及2023年上半年從若干個與開發自動駕駛解決方案有關的研發項目中獲得很大一部分收入，其毛利率相對較高，及我們於2022年上半年從一個與開發單攝像頭ADAS解決方案有關的研發項目中獲得很大一部分收入，其毛利率則相對較低。我們的研發服務按個別項目基準收費。於釐定各研發項目的價格時，我們通常會考慮(i)研發項目是否與我們現有的研發活動有關，從而需要較少成本及開支，(ii)我們與研發服務客戶的戰略合作關係，(iii)特定客戶就研發項目實現未來批量生產的潛力，及(iv)研發服務客戶的預算。考慮到上述因素，我們收取的服務費因不同的研發項目而異，從而影響我們不同研發項目的毛利率。

財務資料

PCBA產品的毛利率由2020年的21.2%下降至2021年的14.8%，並於2022年進一步下降至11.4%。PCBA產品的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的13.2%下降至截至2023年6月30日止六個月的0.3%。毛利率下降主要是由於(i)截至2023年6月30日止六個月並無確認向若干客戶銷售毛利率相對較高的PCBA產品所產生的收入；及(ii)為應對日益激烈的市場競爭，我們戰略性地調整向PCBA產品主要客戶交付的PCBA產品的價格所致。

銷售開支

我們的銷售開支主要包括(i)向銷售及營銷人員的股份為基礎的付款；(ii)銷售及營銷人員的僱員福利開支（包括薪金及花紅）；(iii)與產品的售後質量保證有關的保修；(iv)廣告及宣傳開支；(v)就銷售及營銷目的之商務拓展費用；(vi)就銷售及營銷目的之差旅費用；(vii)分配至銷售及營銷部的折舊及攤銷開支；及(viii)其他雜項開支，如培訓開支及就銷售及營銷目的之短期租賃相關開支。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們產生的銷售開支分別為人民幣3.0百萬元、人民幣9.4百萬元、人民幣27.7百萬元、人民幣16.1百萬元及人民幣13.6百萬元，分別佔我們同期收入的6.4%、5.3%、2.1%、4.5%及2.5%。下表載列我們於所示期間的銷售開支明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審計)										
股份為基礎的付款	641	21.0%	5,437	57.8%	15,895	57.4%	12,496	77.6%	4,698	34.6%
僱員福利開支	1,547	50.8%	2,103	22.4%	4,410	15.9%	2,160	13.4%	2,507	18.5%
保修	–	–	198	2.1%	3,746	13.5%	553	3.4%	4,274	31.5%
廣告及宣傳開支	633	20.8%	865	9.2%	2,157	7.8%	394	2.4%	1,115	8.2%
商務拓展費用	22	0.7%	231	2.5%	736	2.7%	183	1.1%	641	4.7%
差旅費用	124	4.1%	287	3.1%	467	1.7%	202	1.3%	226	1.7%
折舊及攤銷開支	37	1.2%	48	0.5%	41	0.1%	23	0.1%	31	0.2%
其他	42	1.4%	234	2.5%	229	0.8%	85	0.5%	73	0.5%
總計	<u>3,046</u>	<u>100.0%</u>	<u>9,403</u>	<u>100.0%</u>	<u>27,681</u>	<u>100.0%</u>	<u>16,096</u>	<u>100.0%</u>	<u>13,565</u>	<u>100.0%</u>

財務資料

行政開支

我們的行政開支主要包括(i)行政人員的僱員福利開支(包括薪金及花紅)；(ii)向行政人員的股份為基礎的付款；(iii)向外部顧問、會計師及法律顧問支付的專業費用；(iv)折舊及攤銷開支；(v)[編纂]開支；(vi)銀行手續費；(vii)電費開支；(viii)就行政目的之差旅費用；(ix)培訓費用；及(x)其他雜項開支，如就行政目的之短期租賃及所用辦公用品相關開支。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們產生的行政開支分別為人民幣8.6百萬元、人民幣29.7百萬元、人民幣41.5百萬元、人民幣14.2百萬元及人民幣38.4百萬元，分別佔我們同期收入的18.0%、16.7%、3.1%、4.0%及7.1%。下表載列我們於所示期間的行政開支明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審計)										
僱員福利開支	4,460	51.9%	10,363	34.9%	18,521	44.6%	7,810	55.0%	11,868	30.9%
股份為基礎的付款	560	6.5%	4,588	15.4%	10,992	26.5%	1,627	11.5%	10,649	27.7%
專業費用	915	10.7%	10,499	35.3%	3,964	9.5%	1,966	13.8%	1,917	5.0%
折舊及攤銷開支	1,376	16.0%	1,100	3.7%	2,370	5.7%	1,199	8.4%	1,366	3.6%
[編纂]開支	—	0.0%	—	0.0%	2,056	5.0%	—	0.0%	10,367	27.0%
銀行手續費	22	0.3%	677	2.3%	839	2.0%	444	3.1%	95	0.2%
電費開支	183	2.1%	365	1.2%	389	0.9%	175	1.2%	201	0.5%
差旅費用	73	0.8%	870	2.9%	377	0.9%	149	1.1%	475	1.2%
培訓費用	331	3.9%	122	0.4%	104	0.3%	32	0.2%	54	0.2%
其他	671	7.8%	1,131	3.8%	1,905	4.6%	801	5.7%	1,390	3.7%
總計	<u>8,591</u>	<u>100.0%</u>	<u>29,715</u>	<u>100.0%</u>	<u>41,517</u>	<u>100.0%</u>	<u>14,203</u>	<u>100.0%</u>	<u>38,382</u>	<u>100.0%</u>

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)研發人員的僱員福利開支(包括薪金及花紅)；(ii)向研發人員的股份為基礎的付款；(iii)就研發目的之設計及開發開支；(iv)就研發目的之折舊及攤銷開支；(v)所用原材料及耗材；(vi)就研發目的之差旅費用；及(vii)其他雜

財務資料

項開支，如就研發目的之短期租賃相關開支及業務發展開支。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們產生的研發開支分別為人民幣44.1百萬元、人民幣54.9百萬元、人民幣104.0百萬元、人民幣46.4百萬元及人民幣104.0百萬元。下表載列我們於所示期間的研發開支明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)									
	(未經審計)									
僱員福利開支	23,864	54.1%	32,418	59.0%	62,406	60.0%	25,910	55.8%	57,789	55.6%
股份為基礎的付款	6,615	15.0%	6,065	11.0%	12,223	11.7%	5,487	11.8%	27,725	26.7%
設計及開發開支	8,328	18.9%	6,213	11.3%	14,677	14.1%	8,205	17.7%	10,783	10.4%
折舊及攤銷開支	3,044	6.9%	5,237	9.5%	6,031	5.8%	2,591	5.6%	4,978	4.8%
所用原材料及耗材	465	1.1%	2,706	4.9%	4,235	4.1%	2,704	5.8%	480	0.5%
差旅費用	696	1.6%	1,166	2.1%	2,978	2.9%	1,023	2.2%	1,104	1.0%
其他	1,129	2.6%	1,143	2.1%	1,497	1.4%	510	1.1%	1,128	1.0%
總計	44,141	100.0%	54,948	100.0%	104,047	100.0%	46,430	100.0%	103,987	100.0%

金融資產減值虧損淨額

金融資產減值虧損淨額主要指貿易應收款項及應收票據減值虧損。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年6月30日止六個月，我們分別錄得金融資產減值虧損淨額人民幣0.1百萬元、人民幣1.5百萬元、人民幣3.7百萬元及人民幣1.5百萬元。截至2023年6月30日止六個月，我們分別錄得金融資產減值虧損撥回人民幣3.0百萬元。

其他收入

我們的其他收入主要包括政府為研發支出及生產基地提供的補貼。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們分別產生其他收入人民幣3.7百萬元、人民幣3.4百萬元、人民幣4.7百萬元、人民幣0.5百萬元及人民幣4.2百萬元。已確認的補貼並無任何附帶條件尚未達成，亦不會受到其他或然事項的影響。

財務資料

其他收益／(虧損)淨額

我們的其他收益／(虧損)淨額主要包括(i)按公允價值計入損益的金融資產的公允價值收益淨額，這與我們的理財產品收益相關；(ii)匯兌虧損淨額；(iii)衍生金融工具的公允價值虧損或收益淨額；(iv)出售物業、廠房及設備及無形資產的收益或虧損淨額；(v)附屬公司清算虧損；及(vi)其他。截至2020年及2022年12月31日止年度以及截至2022年6月30日止六個月，我們產生的其他虧損淨額分別為人民幣0.4百萬元、人民幣0.6百萬元及人民幣0.6百萬元，而截至2021年12月31日止年度及截至2023年6月30日止六個月，我們錄得其他收益淨額人民幣4.9百萬元及人民幣6.1百萬元。

於2021年，我們就清算我們的德國附屬公司產生損失人民幣9,000元。我們於2018年7月在德國初步建立我們的業務，當時我們成立了一家附屬公司，主要目標是與當地機構合作對高級自動駕駛技術(L3級以上)進行初步研究。然而，經過約兩年的運營後，經考量(i)我們主要專注於自動駕駛解決方案及產品的大規模商業化，及(ii)該技術在短期內不可行且其在協助我們的自動駕駛解決方案及產品商業化方面的潛力有限，我們決定解散該德國附屬公司。於2020年3月，我們向主管部門遞交解散申請，該德國附屬公司隨後於2021年11月被清算並註銷。於清算前，該德國附屬公司並無涉及任何重大不合規事件，亦未受到任何監管查詢或調查。

下表載列我們於所示期間的其他收益及虧損明細。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元，百分比除外)				
	(未經審計)				
按公允價值計入損益的					
金融資產的公允價值					
收益淨額	493	3,890	7,729	4,213	5,110
匯兌(虧損)／收益淨額	(870)	(212)	(6,284)	(2,945)	884
衍生金融工具的公允價值					
(虧損)／收益淨額	—	1,518	(2,252)	(2,252)	—

財 務 資 料

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元，百分比除外)				
	(未經審計)				
出售物業、廠房及設備及 無形資產的收益／ (虧損)淨額	24	(266)	(73)	13	88
附屬公司清算虧損	—	9	—	—	—
其他	(34)	(10)	252	404	51
總計	(387)	4,929	(628)	(567)	6,133

財務收入

我們的財務收入主要包括銀行現金的利息收入。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們分別錄得財務收入人民幣9,000元、人民幣94,000元、人民幣100,000元、人民幣85,000元及人民幣2,034,000元。

財務成本

我們的財務成本主要包括(i)銀行借款的利息開支；(ii)按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的財務成本，這與[編纂]前投資者持有的贖回及其他優先權有關；及(iii)租賃負債的利息及財務費用。於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，我們分別錄得財務成本人民幣10.9百萬元、人民幣413.9百萬元、人民幣280.2百萬元、人民幣245.3百萬元及人民幣0.2百萬元。

於往績記錄期，我們就本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行附有優先股的普通股（該等普通股向[編纂]前投資者授予贖回權等若干優先權），錄得附有優先權的金融工具。附有優先權的金融工具於相關[編纂]前投資者出資後被記錄為金融負債，原因為我們對觸發授予[編纂]前投資者的贖回權的任何事件並無控制權，因此不將向[編纂]前投資者發行的股份視為權益。初始確認的公允價值指預期於贖回時（假設於金融工具的發行日期）支付予投資者的金額的現值。就先前向[編纂]前投資者授予的優先權而言，我們已不再記錄任何有關財務成本，這是因為我們與相關[編纂]前投資者已互相達成協議終止有關優先權。

財務資料

下表載列我們於所示期間的財務成本明細：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月			
	2020年		2021年		2022年		2022年		2023年	
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審計)			
按攤銷成本計量附帶 優先權的金融工具 的財務成本	9,604	88.2%	412,362	99.6%	279,420	99.7%	244,680	99.8%	-	-
銀行借款的利息開支	910	8.4%	1,254	0.3%	484	0.2%	512	0.2%	137	58.8%
租賃負債的利息及 財務費用	379	3.5%	291	0.1%	265	0.1%	133	0.0%	96	41.2%
總計	<u>10,893</u>	<u>100.0%</u>	<u>413,907</u>	<u>100.0%</u>	<u>280,169</u>	<u>100.0%</u>	<u>245,325</u>	<u>100.0%</u>	<u>233</u>	<u>100.0%</u>

年／期內虧損

由於上述原因，我們於2020年、2021年及2022年以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的虧損淨額分別為人民幣53.8百萬元、人民幣464.2百萬元、人民幣342.4百萬元、人民幣300.4百萬元及人民幣99.7百萬元。

所得稅開支

本公司於2019年獲得高新技術企業（「**高新技術企業**」）資格認定，因此可以於2019年起計的三年內享受優惠稅率15%，並且該期限已重續，可以於2022年起計的未來三年內繼續享受優惠稅率。

我們的附屬公司符合小型微利企業認定並享受優惠所得稅政策。於往績記錄期，附屬公司實際企業所得稅稅率為20%。自2022年起，知辛電子科技（蘇州）有限公司不再合資格為小型微利企業。

根據國家稅務總局頒佈的相關法律法規，從事研發活動的企業自2018年起有權將其研發產生開支的175%（其後自2021年起提高至200%）記為可抵扣稅費。

財 務 資 料

下表載列於往績記錄期按適用企業所得稅稅率計算的預期所得稅及除所得稅前虧損與實際企業所得稅的對賬：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元，百分比除外)				
	(未經審計)				
除所得稅前虧損	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
按適用所得稅稅率25%					
計算的所得稅抵免	(13,457)	(116,050)	(85,593)	(75,108)	(24,937)
以下各項的稅務影響：					
優惠稅率	5,394	46,658	34,541	29,924	11,019
不可扣稅開支	1,455	61,888	42,010	36,732	67
有關研發開支的加計扣除	(2,831)	(5,208)	(10,450)	(4,479)	(9,952)
動用先前未確認稅項虧損	(99)	—	(304)	—	(2,432)
並無確認遞延所得稅資產					
的暫時性差額	1,350	2,054	8,147	3,757	6,839
並無確認遞延所得稅資產					
的稅項虧損	8,188	10,658	11,649	9,174	19,396
所得稅開支	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，不可扣稅開支分別為人民幣1.5百萬元、人民幣61.9百萬元、人民幣42.0百萬元、人民幣36.7百萬元及人民幣67,000元，主要指按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本的稅務影響。

財務資料

外匯波動的影響

於2020年、2021年及2022年，我們的外匯虧損淨額分別為人民幣0.9百萬元、人民幣0.2百萬元及人民幣6.3百萬元。截至2023年6月30日止六個月，我們的外匯收益淨額為人民幣0.9百萬元。我們的外匯虧損淨額主要指發票日期與結算日期之間的匯率波動產生的虧損。於往績記錄期，我們的外匯虧損或收益淨額波動主要是由於我們與Mobileye及吉利集團的交易面臨人民幣兌美元匯率變動的風險。我們向Mobileye作出的採購及應付Mobileye款項均以美元計值，而向吉利集團作出的銷售及應收吉利集團款項則以人民幣計值。Mobileye授予我們的信貸期為自發票日期起計30天，即以美元計值的應付款項通常預期於短期內結算，而人民幣兌美元匯率不會出現重大波動。然而，由於美元升值，我們於截至2022年12月31日止年度錄得外匯虧損淨額人民幣6.3百萬元。

下表載列於往績記錄期各期末，在所有其他變量保持不變的情況下，我們的除所得稅前虧損（由於換算以美元計值的金融資產及負債產生匯兌收益／虧損）對人民幣兌美元匯率的假設變動的敏感度。

	除所得稅前虧損			
	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
倘美元兌人民幣升值10%	減少人民幣 1.6百萬元	增加人民幣 0.6百萬元	增加人民幣 9.5百萬元	增加人民幣 8.0百萬元
倘美元兌人民幣貶值10%	增加人民幣 1.6百萬元	減少人民幣 0.6百萬元	減少人民幣 9.5百萬元	減少人民幣 8.0百萬元

財務資料

下表載列於往績記錄期各期間，在所有其他變量保持不變的情況下，我們的毛利及毛利率（由於以美元計值交易的匯兌波動）對人民幣兌美元匯率的假設變動的敏感度。

	毛利／毛利率			截至6月30日
	截至12月31日止年度			止六個月
	2020年	2021年	2022年	2023年
倘美元兌人民幣升值10%	增加人民幣 3.2百萬元／ 5.0個百分點	減少人民幣 0.9百萬元／ 1.0個百分點	減少人民幣 70.6百萬元／ 5.3個百分點	減少人民幣 34.4百萬元／ 6.4個百分點
倘美元兌人民幣貶值10%	減少人民幣 3.2百萬元／ 5.7個百分點	增加人民幣 0.9百萬元／ 1.1個百分點	增加人民幣 70.6百萬元／ 5.4個百分點	增加人民幣 34.4百萬元／ 6.4個百分點

有關我們外匯風險的詳情，請參閱「風險因素－與政府法規有關的風險－匯率變動可能導致出現外匯虧損」。

歷史經營業績討論

截至2023年6月30日止六個月與截至2022年6月30日止六個月的比較

收入

我們的收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣359.0百萬元增加51.2%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣543.2百萬元。收入增加主要是由於自動駕駛解決方案及產品的銷售額增加。

- 銷售自動駕駛域控制器解決方案的收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣336.0百萬元增加53.5%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣515.5百萬元，主要是由於隨著我們的業務擴張，SuperVision™的銷量顯著增加。
- 銷售智能前視攝像頭的收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣0.8百萬元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣5.3百萬元，主要是由於隨著我們的業務擴張，iFC 2.0的銷量顯著增加。

財務資料

- 截至2022年及2023年6月30日止六個月，提供自動駕駛相關研發服務的收入分別為人民幣5.5百萬元及人民幣12.1百萬元。該增加主要是由於我們按項目基準確認自動駕駛相關研發服務的收入，而截至2023年6月30日止六個月的增加與我們自特定研發項目確認的收入有關。
- 銷售PCBA產品的收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣17.0百萬元減少39.4%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣10.3百萬元，主要是由於我們戰略性地專注於核心業務（銷售自動駕駛解決方案及產品）。

收入成本

我們的收入成本由截至2022年6月30日止六個月的人民幣336.1百萬元增加49.4%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣502.2百萬元，主要是由於SuperVision™及iFC 2.0產品取得成功，導致我們的自動駕駛解決方案及產品銷量增加。

毛利及毛利率

我們的毛利由截至2022年6月30日止六個月的人民幣23.1百萬元增加77.6%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣41.0百萬元，總體上是由我們快速增長的收入推動。

- 自動駕駛域控制器解決方案的毛利由截至2022年6月30日止六個月的人民幣21.1百萬元增加76.8%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣37.3百萬元。毛利增加主要是由於SuperVision™的銷售快速增長。
- 截至2022年6月30日止六個月，智能前視攝像頭的毛利為負人民幣0.1百萬元，而截至2023年6月30日止六個月則為負人民幣0.6百萬元。變動主要是由於我們戰略性地調低售價以就智能前視攝像頭的銷售與若干OEM客戶建立合作關係。
- 截至2022年6月30日止六個月，我們的自動駕駛相關研發服務的毛利為負人民幣0.2百萬元。截至2023年6月30日止六個月，自動駕駛相關研發服務的毛利為人民幣4.3百萬元。該增加乃由於我們按項目基準確認自動駕駛相關研發服務的毛利，而截至2023年6月30日止六個月的增加與自特定研發項目確認的毛利有關。
- PCBA產品的毛利由截至2022年6月30日止六個月的人民幣2.2百萬元減少至截至2023年6月30日止六個月的人民幣36,000元。毛利減少主要是由於我們戰略性地專注於核心業務（銷售自動駕駛解決方案及產品）。

財務資料

我們的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.4%增加至截至2023年6月30日止六個月的7.6%，主要是由於自動駕駛域控制器解決方案的毛利率增加。

- 自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的6.3%增加至截至2023年6月30日止六個月的7.2%。毛利率增加主要是由於隨著我們的自動駕駛域控制器解決方案銷售持續增加，我們與供應商的議價能力日益增強。
- 截至2022年6月30日止六個月，智能前視攝像頭的毛利率為負7.7%，而截至2023年6月30日止六個月為負11.4%。毛利率下降主要是由於我們戰略性地調低售價以就智能前視攝像頭的銷售與若干OEM客戶建立合作關係。
- 截至2022年6月30日止六個月，自動駕駛相關研發服務的毛利率為負3.1%。截至2023年6月30日止六個月，自動駕駛相關研發服務的毛利率為35.5%。我們自動駕駛相關研發服務的毛利率因項目而異。
- PCBA產品的毛利率由截至2022年6月30日止六個月的13.2%下降至截至2023年6月30日止六個月的0.3%。毛利率下降主要是由於我們並無向部分PCBA客戶交付我們的PCBA產品，該等客戶於截至2022年6月30日止六個月的毛利率較高。

銷售開支

我們的銷售開支由截至2022年6月30日止六個月的人民幣16.1百萬元減少15.7%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣13.6百萬元，主要是由於我們截至2023年6月30日止六個月錄得股份為基礎的付款人民幣4.7百萬元，而截至2022年6月30日止六個月為人民幣12.5百萬元。有關減少部分被保修增加人民幣3.7百萬元所抵銷。

行政開支

我們的行政開支由截至2022年6月30日止六個月的人民幣14.2百萬元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣38.4百萬元，主要是由於(i)[編纂]開支增加人民幣10.4百萬元，(ii)向行政人員支付的股份為基礎的款項增加人民幣9.0百萬元及(iii)僱員福利開支增加人民幣4.1百萬元，此乃由於行政團隊擴大以及平均薪金上漲。

財務資料

研發開支

我們的研發開支由截至2022年6月30日止六個月的人民幣46.4百萬元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣104.0百萬元，主要是由於(i)研發人員相關僱員福利開支增加人民幣31.9百萬元，因為研發團隊擴大至截至2023年6月30日的250名成員以及平均薪金上漲，及(ii)向研發人員支付的股份為基礎的付款增加人民幣22.2百萬元。

金融資產(減值淨額)/減值虧損撥回

截至2022年6月30日止六個月及截至2023年6月30日止六個月，我們分別錄得金融資產減值虧損淨額人民幣1.5百萬元及金融資產減值虧損撥回淨額人民幣3.0百萬元。該變動主要是由於我們收回的貿易應收款項及應收票據增加。

其他收入

我們的其他收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣0.5百萬元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣4.2百萬元，主要是由於政府為支持我們的業務擴張而就我們的研發支出、生產基地提供的補貼增加。

其他收益/(虧損)淨額

我們截至2022年6月30日止六個月錄得其他虧損淨額人民幣0.6百萬元及截至2023年6月30日止六個月錄得其他收益淨額人民幣6.1百萬元。該變動主要是由於(i)我們截至2023年6月30日止六個月錄得匯兌收益淨額人民幣0.9百萬元，而截至2022年6月30日止六個月錄得外匯虧損淨額人民幣2.9百萬元，及(ii)截至2022年6月30日止六個月，我們錄得衍生金融工具公允價值虧損淨額人民幣2.3百萬元，而截至2023年6月30日止六個月則為零。

財務收入

我們的財務收入由截至2022年6月30日止六個月的人民幣85,000元大幅增加至截至2023年6月30日止六個月的人民幣2.0百萬元，主要是由於與我們的通知存款及短期定期存款有關的銀行現金利息收入增加。

財務成本

我們的財務成本由截至2022年6月30日止六個月的人民幣245.3百萬元大幅減少至截至2023年6月30日止六個月的人民幣0.2百萬元，主要是由於按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本減少人民幣244.7百萬元，該減少與本公司於[編纂]前融

財務資料

資中向[編纂]前投資者發行的向[編纂]前投資者授予若干優先權（包括贖回權）的普通股涉及的附有優先權的金融工具有關。於2022年，我們與相關[編纂]前投資者已互相關達成協議終止有關優先權，導致按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本減少。

期內虧損

由於上述原因，我們的虧損淨額由截至2022年6月30日止六個月的人民幣300.4百萬元減少66.8%至截至2023年6月30日止六個月的人民幣99.7百萬元。

截至2022年12月31日止年度與截至2021年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2021年的人民幣178.3百萬元大幅增加至2022年的人民幣1,325.9百萬元。收入增加主要是由於自動駕駛解決方案及產品的銷售額增加。

- 銷售自動駕駛域控制器解決方案的收入由2021年的人民幣86.0百萬元大幅增加至2022年的人民幣1,249.8百萬元，主要是由於SuperVision™的銷量顯著增加。我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於2021年10月開始量產。
- 銷售智能前視攝像頭的收入由2021年的人民幣0.1百萬元大幅增加至2022年的人民幣3.1百萬元，主要是由於iFC 2.0於2021年8月開始量產後銷量顯著增加。
- 提供自動駕駛相關研發服務的收入保持相對穩定，於2021年及2022年分別為人民幣34.5百萬元及人民幣38.0百萬元。
- 銷售PCBA產品的收入由2021年的人民幣57.6百萬元減少39.3%至2022年的人民幣35.0百萬元，主要是由於我們戰略性地專注於核心業務（銷售自動駕駛解決方案及產品）。

財務資料

收入成本

我們的收入成本由2021年的人民幣141.5百萬元大幅增加至2022年的人民幣1,215.3百萬元，主要是由於所用原材料及耗材增加人民幣1,024.9百萬元。該增加亦與我們的自動駕駛解決方案及產品銷量增加有關，主要是由於SuperVision™及iFC 2.0產品取得成功。

毛利及毛利率

我們的毛利由2021年的人民幣36.8百萬元大幅增加至2022年的人民幣110.6百萬元，總體上是由我們快速增長的收入推動。

- 自動駕駛域控制器解決方案的毛利由2021年的人民幣4.5百萬元大幅增加至2022年的人民幣92.9百萬元。毛利增加主要是由於SuperVision™銷售快速增長。
- 智能前視攝像頭的毛利由2021年的人民幣0.1百萬元增加至2022年的人民幣0.5百萬元。毛利增加主要是由於iFC 2.0於2021年8月開始量產後的銷售增長。
- 自動駕駛相關研發服務的毛利由2021年的人民幣23.6百萬元減少至2022年的人民幣13.2百萬元。有關減少主要是由於我們不同研發項目的毛利各不相同，而我們2021年有很大一部分收入來自一個與開發先進自動駕駛算法相關的研發項目，該項目的毛利相對較高。
- PCBA產品的毛利由2021年的人民幣8.5百萬元減少至2022年的人民幣4.0百萬元。毛利減少主要是由於我們戰略性地專注於核心業務（銷售自動駕駛解決方案及產品）。

我們的毛利率由2021年的20.6%下降至2022年的8.3%，主要是由於量產我們與Mobileye合作的SuperVision™項目（毛利率相較其他業務分部較低）後，我們於2022年自銷售自動駕駛域控制器解決方案產生的收入佔比較大。

- 自動駕駛域控制器解決方案的毛利率由2021年的5.3%上升至2022年的7.4%。毛利率上升主要是由於我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於2021年10月開始量產後我們逐步實現更強大的規模經濟及對供應商的議價能力越來越強所致。

財務資料

- 智能前視攝像頭的毛利率由2021年的52.0%下降至2022年的15.5%。毛利率下降主要是由於我們於2021年8月量產iFC 2.0前自銷售產品樣品產生了很大一部分收入，而銷售樣品的毛利率一般相對較高，因為樣品的銷售量通常約為一顆，且樣品產品的每顆售價相對較高，以反映製造每顆樣品所用及獲分配的較高原材料成本及員工成本。
- 自動駕駛相關研發服務的毛利率由2021年的68.5%下降至2022年的34.9%。有關減少主要是由於我們不同研發項目的毛利率各不相同，而我們2021年的很大一部分收入來自一個與開發先進自動駕駛算法相關的研發項目，該項目的毛利率相對較高。
- PCBA產品的毛利率由2021年的14.8%下降至2022年的11.4%。毛利率下降主要是由於(i)我們策略性地調整交付予主要客戶的PCBA產品價格，以應對白熱化的市場競爭；及(ii)我們原材料的平均價格於2021年至2022年有所上漲。

銷售開支

我們的銷售開支由2021年的人民幣9.4百萬元大幅增加至2022年的人民幣27.7百萬元，主要是由於(i)向銷售及營銷人員支付的股份為基礎的付款增加人民幣10.5百萬元，(ii)僱員福利開支增加人民幣2.3百萬元，乃由於銷售及營銷人員的平均薪金增長所致。

行政開支

我們的行政開支由2021年的人民幣29.7百萬元增加39.7%至2022年的人民幣41.5百萬元，主要是由於(i)僱員福利開支增加人民幣8.2百萬元，因為行政團隊擴大以及平均薪金上漲，及(ii)向行政人員支付的股份為基礎的付款增加人民幣6.4百萬元。上述增加被專業費用減少人民幣6.5百萬元部分抵銷。

研發開支

我們的研發開支由2021年的人民幣54.9百萬元大幅增加至2022年的人民幣104.0百萬元，主要是由於(i)研發人員相關僱員福利開支增加人民幣30.0百萬元，因為研發團隊由2021年的126人擴大至2022年的245人以及平均薪金上漲，(ii)於2022年的設計

財務資料

及開發開支較2021年增加人民幣8.5百萬元，該等開支與進行更多測試及驗證活動相關，及(iii)向研發人員支付的股份為基礎的付款增加人民幣6.2百萬元。

金融資產減值虧損淨額

我們的金融資產減值虧損淨額由2021年的人民幣1.5百萬元增加至2022年的人民幣3.7百萬元，主要是由於我們的貿易應收款項及應收票據的虧損撥備增加，這主要與因業務擴張導致我們的貿易應收款項及應收票據結餘增加一致。

其他收入

我們的其他收入由2021年的人民幣3.4百萬元增加37.7%至2022年的人民幣4.7百萬元，主要是由於政府為支持我們的業務擴張而就我們的研發支出、生產基地及維持研發人員數量的能力提供的補貼增加。

其他收益／(虧損)淨額

我們於2021年錄得其他收益淨額人民幣4.9百萬元，而於2022年則錄得其他虧損淨額人民幣0.6百萬元。該變動主要是由於(i)匯兌虧損淨額增加人民幣6.1百萬元及(ii)於2022年錄得衍生金融工具公允價值虧損淨額人民幣2.3百萬元，而於2021年則錄得衍生金融工具公允價值收益淨額人民幣1.5百萬元，乃與2022年結算外匯遠期合約有關；部分被按公允價值計入損益的金融資產公允價值收益淨額增加人民幣3.8百萬元所抵銷。

財務收入

我們的財務收入於2021年及2022年保持相對穩定，分別為人民幣94,000元及人民幣100,000元。

財務成本

我們的財務成本由2021年的人民幣413.9百萬元減少32.3%至2022年的人民幣280.2百萬元，主要是由於按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本減少人民幣132.9百萬元，該減少與本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行的向[編纂]前投資者授予若干優先權（包括贖回權）的普通股涉及的附有優先權的金融工具有關。於2022年，我們與相關[編纂]前投資者已互相達成協議終止有關優先權，導致按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本有所減少。

財務資料

年內虧損

由於上述原因，我們的虧損淨額由2021年的人民幣464.2百萬元減少26.2%至2022年的人民幣342.4百萬元。

截至2021年12月31日止年度與截至2020年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2020年的人民幣47.7百萬元大幅增加至2021年的人民幣178.3百萬元。收入增加主要是由於自動駕駛解決方案及產品的銷售額增加。

- 我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於2021年10月開始量產。於2021年，自自動駕駛域控制器解決方案產生的收入為人民幣86.0百萬元。
- 銷售智能前視攝像頭的收入由2020年的人民幣0.4百萬元減少至2021年的人民幣0.1百萬元，此乃由於我們於2021年量產iFC 2.0前主要銷售iFC產品樣品。iFC產品樣品的價格及銷量按項目的具體情況逐個釐定，且可能會有重大差異。
- 提供自動駕駛相關研發服務的收入由2020年的人民幣4.8百萬元大幅增加至2021年的人民幣34.5百萬元，主要是由於我們於2021年的很大一部分收入來自一個與開發先進自動駕駛算法相關的研發項目。
- 銷售PCBA產品的收入由2020年的人民幣42.4百萬元增加35.9%至2021年的人民幣57.6百萬元，主要是由於面向若干客戶的銷量增加。

收入成本

我們的收入成本由2020年的人民幣38.1百萬元大幅增加至2021年的人民幣141.5百萬元，主要是由於我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目及iFC 2.0於2021年開始量產，導致所用原材料及耗材增加人民幣75.8百萬元。

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利由2020年的人民幣9.6百萬元大幅增加至2021年的人民幣36.8百萬元，總體上是由我們的收入快速增長所推動。

- 我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目於2021年10月開始量產。於2021年，銷售自動駕駛域控制器解決方案的毛利為人民幣4.5百萬元。
- 智能前視攝像頭的毛利保持相對穩定，於2020年及2021年分別為人民幣0.2百萬元及人民幣0.1百萬元。
- 自動駕駛相關研發服務的毛利由2020年的人民幣0.4百萬元大幅增加至2021年的人民幣23.6百萬元。有關增加主要是由於我們於2021年的很大一部分收入來自一個與開發先進自動駕駛算法相關的研發項目，且該項目的毛利相對較高。
- PCBA產品的毛利由2020年的人民幣9.0百萬元減少至2021年的人民幣8.5百萬元。有關減少主要是由於我們策略性地調整交付予PCBA產品主要客戶的PCBA產品價格以應對白熱化的市場競爭。

我們的毛利率保持相對穩定，於2020年及2021年分別為20.1%及20.6%。

- 於2021年，銷售自動駕駛域控制器解決方案的毛利率為5.3%。
- 智能前視攝像頭的毛利率保持相對穩定，於2020年及2021年分別為48.1%及52.0%。
- 自動駕駛相關研發服務的毛利率由2020年的8.4%上升至2021年的68.5%。有關上升主要是由於我們於2021年的很大一部分收入來自一個與開發先進自動駕駛算法相關的研發項目，且該項目的毛利率相對較高。
- PCBA產品的毛利率由2020年的21.2%下降至2021年的14.8%。有關下降主要是由於我們策略性地調整交付予PCBA產品主要客戶的PCBA產品價格以應對白熱化的市場競爭。

財務資料

銷售開支

我們的銷售開支由2020年的人民幣3.0百萬元大幅增加至2021年的人民幣9.4百萬元，主要是由於向銷售及營銷人員支付的股份為基礎的付款增加人民幣4.8百萬元，乃由於銷售及營銷團隊隨著我們的業務增長而擴大以及平均薪金增長所致。

行政開支

我們的行政開支由2020年的人民幣8.6百萬元大幅增加至2021年的人民幣29.7百萬元，主要是由於(i)我們為支持業務增長而增加使用諮詢及其他專業服務，導致專業費用增加人民幣9.6百萬元，主要包括向一名第三方服務提供商（就我們的B+輪及C輪融資提供諮詢服務）華泰聯合證券有限責任公司（「華泰聯合」）支付的專業費用人民幣9.4百萬元，該公司致力於為企業、機構投資者及政府等提供綜合金融服務，及(ii)僱員福利開支增加人民幣5.9百萬元，這是因為行政團隊擴大及平均薪金上漲。

董事確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，除華泰聯合為我們的聯席保薦人之一華泰金融控股（香港）有限公司的關聯方，並除上文及「董事、監事及高級管理層－董事會－非執行董事」分節所披露者外，就本公司所知，我們（包括我們的附屬公司、董事、股東、高級管理層及任何彼等各自的聯繫人）與華泰聯合（包括其董事、股東、高級管理層及任何彼等各自的聯繫人）之間過往或現時概無任何關係、交易或安排（家族、僱傭、股權、信託、融資或其他方面）。

研發開支

我們的研發開支由2020年的人民幣44.1百萬元增加24.5%至2021年的人民幣54.9百萬元，主要是由於與研發人員有關的僱員福利開支增加人民幣8.6百萬元，這是因為我們的研發團隊隨著研發能力的不斷進步而由2020年的102人擴大至2021年的126人。

金融資產減值虧損淨額

於2020年及2021年，我們分別錄得金融資產減值虧損淨額人民幣0.1百萬元及人民幣1.5百萬元。該增加主要是由於我們的貿易應收款項及應收票據的虧損撥備增加，與同期因業務擴張導致的貿易應收款項及應收票據結餘增幅一致。

財務資料

其他收入

我們的其他收入保持相對穩定，於2020年及2021年分別為人民幣3.7百萬元及人民幣3.4百萬元。

其他收益／(虧損)淨額

我們於2020年及2021年分別錄得其他虧損淨額人民幣0.4百萬元及其他收益淨額人民幣4.9百萬元。有關波動主要是由於按公允價值計入損益的金融資產的公允價值收益淨額增加人民幣3.4百萬元。

財務收入

我們的財務收入由2020年的人民幣9,000元大幅增加至2021年的人民幣94,000元，主要是由於我們的銀行現金利息增加。

財務成本

我們的財務成本由2020年的人民幣10.9百萬元大幅增加至2021年的人民幣413.9百萬元，主要是由於按攤銷成本計量的附有優先權的金融工具的財務成本增加人民幣402.8百萬元，與本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行向[編纂]前投資者授予若干優先權（包括贖回權）的普通股涉及的附有優先權的金融工具有關。

年內虧損

由於上述原因，我們於2020年及2021年分別產生虧損淨額人民幣53.8百萬元及人民幣464.2百萬元。

財務資料

綜合財務狀況表若干關鍵項目的討論

下表載列我們截至所示日期的綜合財務狀況表概要。

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備	16,983	14,745	30,704	38,708
使用權資產	6,599	39,352	37,408	35,461
無形資產	7,829	6,964	4,859	4,316
按公允價值計入損益的金融資產	–	3,000	3,000	3,502
其他非流動資產	2,228	6,208	19,932	19,237
	33,639	70,269	95,903	101,224
流動資產				
存貨	9,484	47,006	271,974	162,081
其他流動資產	7,193	10,782	45,178	60,313
貿易應收款項及應收票據	15,248	111,289	289,358	126,890
按公允價值計入損益的金融資產	24,443	242,832	182,408	250,591
衍生金融工具	–	1,451	–	–
受限制現金	300	833	835	300
現金及現金等價物	16,912	32,042	365,745	146,687
	73,580	446,235	1,155,498	746,862
資產總值	107,219	516,504	1,251,401	848,086
權益				
實繳資本	7,569	9,087	–	–
股本	–	–	10,211	204,214
庫存股份	(142,366)	(465,516)	–	–
儲備	148,937	492,791	681,550	532,508
累計虧損	(130,497)	(594,696)	(25,294)	(125,207)
總(虧絀)/權益	(116,357)	(558,334)	666,467	611,515

財 務 資 料

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
負債				
非流動負債				
租賃負債	4,962	3,367	1,572	798
合約負債	–	15,773	6,750	9,626
撥備	–	132	3,281	5,187
遞延收入	300	1,217	883	717
按攤銷成本計量的附有優先權的 金融工具	162,219	897,731	–	–
	167,481	918,220	12,486	16,328
流動負債				
貿易應付款項及應付票據	6,778	90,440	438,417	128,384
其他應付款項及應計費用	10,574	27,275	53,879	55,704
合約負債	11,675	753	26,545	29,949
借款	25,029	35,538	49,004	–
租賃負債	2,039	2,546	3,341	2,482
撥備	–	66	1,262	3,724
	56,095	156,618	572,448	220,243
負債總額	223,576	1,074,838	584,934	236,571
總(虧絀)/權益及負債	107,219	516,504	1,251,401	848,086
流動資產淨值	17,485	289,617	583,050	526,619

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括機器及模具、車輛、電子設備及其他、傢俱、租賃物業裝修及在建工程。

我們的物業、廠房及設備由截至2022年12月31日的人民幣30.7百萬元增加26.1%至截至2023年6月30日的人民幣38.7百萬元，主要是由於在建工程增加，這與我們的業務擴張一致。我們的物業、廠房及設備由截至2021年12月31日的人民幣14.7百萬元大

財務資料

幅增加至截至2022年12月31日的人民幣30.7百萬元，主要是由於我們量產及提供服務時使用的機器及模具以及電子設備及其他增加，這與我們的業務擴張一致。我們的物業、廠房及設備由截至2020年12月31日的人民幣17.0百萬元減少13.2%至截至2021年12月31日的人民幣14.7百萬元，主要是因為累計折舊增加。

使用權資產

我們的使用權資產指為我們經營及研發活動購入土地使用權及租賃樓宇的賬面值。土地使用權租賃的固定期限為30年，而樓宇租賃的固定期限通常為三至五年。租賃條款與具體個案相關，並包含不同的條款及條件。在釐定租期及評估不可撤銷期間的長度時，我們會參照合約的定義並釐定合約可強制執行的期間。

使用權資產使用直線法計提折舊，折舊年限為估計可使用年期與租期之間較短者。此外，在承租人控制範圍內發生重大事件或情況出現重大變動時，我們會重新評估是否合理確定會行使延期選擇權，或不會行使終止選擇權。於往績記錄期，概無此類觸發事件。有關往績記錄期使用權資產變動的詳細說明，請參閱本文件附錄一會計師報告附註14。

我們的使用權資產由截至2022年12月31日的人民幣37.4百萬元減少5.2%至截至2023年6月30日的人民幣35.5百萬元，主要是由於使用權資產正常折舊導致租賃減少。我們的使用權資產由截至2020年12月31日的人民幣6.6百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣39.4百萬元，主要歸因於我們於2021年11月在蘇州收購土地使用權用於建設研發總部，導致土地使用權增加人民幣33.9百萬元。截至2021年12月31日及截至2022年12月31日，我們的使用權資產保持相對穩定，分別為人民幣39.4百萬元及人民幣37.4百萬元。

其他非流動資產

我們的其他非流動資產主要指(i)合約履行成本，指就履行我們的自動駕駛相關研發服務訂單而產生但尚未確認為收入成本的一年以上的成本，(ii)物業、廠房及設備的預付款項，及(iii)我們向一名客戶預付的資本化前期費用，作為履行自動駕駛產品訂單的先決條件。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們分別錄得其他非流動資產

財務資料

人民幣2.2百萬元、人民幣6.2百萬元及人民幣19.9百萬元。有關增加主要歸因於我們的業務擴展導致資本化前期費用增加。我們的其他非流動資產由截至2022年12月31日的人民幣19.9百萬元減少3.5%至截至2023年6月30日的人民幣19.2百萬元，主要是由於資本化前期費用減少，該減少主要歸因於就移交相關貨品將部分前期費用攤銷至銷售淨額。

存貨

我們的存貨包括(i)原材料；(ii)半成品；(iii)在製品；及(iv)製成品。原材料主要包括用於量產及研發的材料。半成品是指可能來自其他原材料或半成品的最終產品的材料或組成部分。在製品是指仍在生產過程中的部分完成品。製成品是指準備在我們的生產工廠轉運的產品及已交付客戶但未驗收的產品。下表載列我們截至所示日期的存貨明細及於所示期間的存貨周轉天數：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
原材料	5,730	7,325	36,700	101,248
半成品	1,731	464	624	96
在製品	1,512	113	3,180	2,218
製成品	511	39,249	231,640	58,888
	9,484	47,151	272,144	162,450
減：原材料減值撥備	—	(145)	(170)	(369)
總計	9,484	47,006	271,974	162,081

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月
	2020年	2021年	2022年	2023年
存貨周轉天數 ⁽¹⁾	91	122	82	58

附註：

- (1) 存貨周轉天數按相關期間期末存貨結餘除以相關期間的收入成本再乘以全年期間365天及六個月期間180天計算。

財務資料

下表載列截至所示日期我們存貨基於收貨日期的賬齡分析：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
1年內	9,097	46,821	270,989	159,136
1至2年	387	40	976	2,610
2至3年	–	290	17	585
3年以上	–	–	162	119
總計	9,484	47,151	272,144	162,450

我們的存貨由截至2020年12月31日的人民幣9.5百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣47.0百萬元，並進一步增至截至2022年12月31日的人民幣272.0百萬元。該增加主要由推出SuperVision™及iFC 2.0產品及因需求強勁而增加其各自的產量所驅動。我們的存貨由截至2022年12月31日的人民幣272.0百萬元減少40.4%至截至2023年6月30日的人民幣162.1百萬元，主要是由於製成品（主要與2023年初就於2022年底的已交付製成品確認收入成本有關）減少人民幣172.8百萬元，部分被為履行若干訂單準備的原材料增加人民幣64.5百萬元所抵銷。

我們的存貨周轉天數由2020年的91天增加至2021年的122天，這是由於我們於2021年第四季度開始批量生產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目，導致2021年年末存貨結餘相對較高，而2021年的收入成本相對較低。我們的存貨周轉天數進一步減少至2022年的82天及截至2023年6月30日止六個月的58天。2021年至2022年減少的原因是2022年SuperVision™的交付驗收量增加。2022年至2023年上半年減少的主要原因是2023年初就於2022年底的已交付製成品確認銷售成本，導致截至2023年6月30日止六個月的期末存貨結餘相對較低，而由於我們於2023年上半年成功交付驗收若干金額的SuperVision™及iDC Mid，該半年的總收入成本並不低。

截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的存貨中的人民幣130.1百萬元或80.3%已於其後出售或動用。

財務資料

其他流動資產

我們的其他流動資產主要包括(i)其他應收款項，如樓宇租賃保證金及海關保證金；(ii)於我們的日常業務過程中產生的預付款項，如向我們的供應商支付的原材料預付款項及資本化前期費用；(iii)合約履行成本，指就履行我們的自動駕駛相關研發服務訂單直接產生的一年內的尚未確認為收入成本的成本（如勞工成本）。當訂單履約責任達成及客戶接受約定的交付物時，該等合約履行成本會被攤銷至收入成本；(iv)與[編纂]有關的遞延[編纂]開支；及(v)可抵扣增值稅進項稅額，指可用於抵扣與購買物業、廠房及設備、無形資產及原材料相關的進一步增值稅稅款的增值稅進項稅額。下表載列截至所示日期我們的其他流動資產明細：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
其他應收款項淨額	927	2,937	1,512	2,706
預付款項	323	1,192	11,670	13,351
合約履行成本淨額	1,255	5,417	28,246	31,601
遞延[編纂]開支	—	—	1,754	9,444
可抵扣增值稅進項稅額	4,688	1,236	1,996	3,211
總計	7,193	10,782	45,178	60,313

我們的其他流動資產由截至2022年12月31日的人民幣45.2百萬元增加33.5%至截至2023年6月30日的人民幣60.3百萬元，主要是由於(i)與委聘[編纂]的代理、法律顧問及其他專業服務提供商有關的遞延[編纂]開支增加人民幣7.7百萬元；及(ii)合約履行成本淨額增加人民幣3.4百萬元，主要涉及我們於2022年就提供自動駕駛相關研發服務訂立的訂單履行。

我們的其他流動資產由截至2021年12月31日的人民幣10.8百萬元大幅增加至截至2022年12月31日的人民幣45.2百萬元，主要是由於(i)隨著我們的業務擴張，2022年訂立的合約增加，令合約履行成本淨額增加人民幣22.8百萬元；及(ii)隨著我們的業務擴張，預付款項增加人民幣10.5百萬元，主要指原材料預付款項及資本化前期費用。

財務資料

我們的其他流動資產由截至2020年12月31日的人民幣7.2百萬元增加49.9%至截至2021年12月31日的人民幣10.8百萬元，主要是由於(i)合約履行成本淨額增加人民幣4.2百萬元；(ii)其他應收款項淨額增加人民幣2.0百萬元，主要是由於我們因業務擴張而增加進口材料令海關保證金增加，部分被2021年解決方案及產品銷售增加產生更多增值稅銷項稅額導致增值稅銷項稅額增幅超過增值稅進項稅額增幅，令可抵扣增值稅進項稅額減少人民幣3.5百萬元所抵銷。

貿易應收款項及應收票據

我們的貿易應收款項及應收票據主要包括(i)應收票據，指賬齡少於六個月的銀行承兌票據；及(ii)貿易應收款項，指應收第三方的應收款項。下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項及應收票據明細。

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
應收票據	254	904	750	7,775
減值撥備	—	—	—	—
	254	904	750	7,775
貿易應收款項				
應收第三方款項	15,201	112,041	293,978	121,438
減值撥備	(207)	(1,656)	(5,370)	(2,323)
	14,994	110,385	288,608	119,115
總計	15,248	111,289	289,358	126,890

貿易應收款項

我們的貿易應收款項主要包括我們於日常業務過程中就已售出的產品及已提供的服務應收客戶的未收取款項。我們與企業客戶的交易條款主要為賒賬形式。賬期一般介乎30天至90天。貿易應收款項一般根據相關合約的條款結算。

財務資料

下表載列我們截至所示日期的貿易應收款項賬齡分析（基於收入確認日期）及於所示期間的貿易應收款項周轉天數。

	截至12月31日			截至 6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
3個月內	14,117	111,462	273,481	36,349
3至6個月	1,084	194	20,031	38,626
6至12個月	—	385	466	46,034
12個月以上	—	—	—	429
總計	15,201	112,041	293,978	121,438

	截至12月31日止年度			截至6月30日 止六個月
	2020年	2021年	2022年	2023年
貿易應收款項周轉天數 ⁽¹⁾	116	229	81	40

附註：

- (1) 貿易應收款項周轉天數按相關期間期末貿易應收款項結餘除以相關期間的總收入再乘以全年期間365天及六個月期間180天計算。

我們的貿易應收款項（扣除減值撥備）由截至2020年12月31日的人民幣15.0百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣110.4百萬元，並進一步增至截至2022年12月31日的人民幣288.6百萬元，這與我們的業務擴張一致，主要由於SuperVision™的推出令我們的銷售額增加。我們的貿易應收款項（扣除減值撥備）由截至2022年12月31日的人民幣288.6百萬元大幅減少至截至2023年6月30日的人民幣119.1百萬元，主要由於(i)客戶結清2022年第四季度應計銷售；及(ii)因市場的季節性波動，2023年上半年的銷售與2022年下半年相比有所減少。亦請參閱「業務－季節性」。

我們的貿易應收款項周轉天數由2020年的116天增加至2021年的229天，乃由於我們於2021年第四季度開始批量生產我們首個SuperVision™項目，導致2021年我們貿易應收款項的期末結餘相對較高，而2021年的總收入相對較低。我們的貿易應收款項周轉天數進一步減少至2022年的81天及截至2023年6月30日止六個月的40天。2022年的周轉天數相對較長主要與SuperVision™的銷售增加一致。2023年上半年的周轉天數

財務資料

相對較短，主要是由於(i)我們的客戶結清2022年第四季度應計銷售；及(ii)因市場的季節性波動，2023年上半年的銷售與2022年下半年相比有所減少，導致截至2023年6月30日止六個月的期末貿易應收款項結餘相對較低，而由於2023年上半年成功交付驗收若干金額的SuperVision™及iDC Mid，該半年的總收入並不低。

我們已根據歷史結算記錄對可收回性進行定期評估及個別評估，並就前瞻性資料作出調整。我們按月度審閱我們的貿易應收款項結餘，並與客戶跟進逾期貿易應收款項。我們參考按照前瞻性基準對預期虧損進行的評估來將貿易應收款項確認為發生減值及作出呆賬撥備。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們的貿易應收款項減值撥備分別為人民幣0.2百萬元、人民幣1.7百萬元、人民幣5.4百萬元及人民幣2.3百萬元。我們並無就貿易應收款項結餘持有任何抵押品或其他信用增級。貿易應收款項不產生利息。

我們的董事認為，未收取貿易應收款項不存在重大可收回性問題，且鑒於截至最後實際可行日期的現行情況，我們的減值撥備屬充足，經考慮(i)我們定期評估以密切監控我們的信貸風險並識別信貸風險的顯著增加，並在適用的情況下及時為預期信貸虧損提供撥備金，(ii)我們已採取嚴格的內部措施來加強貿易應收賬款的管理和催收，及(iii)我們的客戶（主要是行業內知名的成熟公司）的可靠程度及過往結算記錄。有關我們的貿易應收款項減值撥備的詳情，請參閱本文件附錄一會計師報告附註3.1(b)(ii)及附註19。

截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的貿易應收款項中的人民幣56.5百萬元或46.5%已於其後結清。

應收票據

我們的應收票據指賬齡少於六個月的銀行承兌票據，截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日分別為人民幣0.3百萬元、人民幣0.9百萬元、人民幣0.8百萬元及人民幣7.8百萬元。應收票據於2022年12月31日至2023年6月30日大幅增加，主要是由於2023年上半年與若干OEM客戶的合作增加，而票據為主要的結算方式。截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的應收票據中的人民幣2.7百萬元或34.6%已於其後結清。

按公允價值計入損益的金融資產

我們按公允價值計入損益的金融資產（「按公允價值計入損益的金融資產」）包括(i)按公允價值計入損益的流動金融資產，指我們持有的銀行發行的理財產品投資；及(ii)按公允價值計入損益的非流動金融資產，指我們於一項附有優先權的非上市投資的投資。我們進行投資以提高多出流動資金部分的回報。我們根據風險管理及投資策略按公允價值管理及評估投資表現。[編纂]後按公允價值計入損益的金融資產投資須遵守上市規則第十四章。

財務資料

根據公允價值計量的輸入數據的可觀察程度及輸入數據的重要性，該等金融資產的公允價值計量分類為第3級。第3級輸入數據為資產或負債的無法以觀察所得的輸入數據。在評估其價值時，董事參照證監會於2017年5月所頒佈的《有關董事在企業交易估值方面的責任指引》中適用於聯交所上市公司董事的指引，採取以下程序；(i)審閱相關協議的條款；及(ii)尋求合資格外部估值師的協助（如適用）。基於上述程序，董事認為，金融資產的估值為公平合理，且我們的財務報表已得到妥當編製。

有關公允價值估計的詳情於本文件附錄一所載會計師報告附註3.3披露。該報告乃由申報會計師根據香港會計師公會發出的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就過往財務資料出具之會計師報告」進行報告。申報會計師對本集團於往績記錄期的整體歷史財務資料的意見載於本文件附錄一第I-1至I-3頁。

就第3級金融資產的估值而言，聯席保薦人已就本集團於第3級公允價值計量以內計量的金融資產（即附有優先權的非上市投資及銀行發行的理財產品投資（「**按公允價值計入損益的第3級金融資產**」））的估值進行相關盡職調查工作，包括：(i)審閱獨立第三方估值師（「**估值師**」）就按公允價值計入損益的第3級金融資產編製的估值報告及相關文件，以了解其各項估值所採用的假設、方法及考慮因素；(ii)與本集團的管理團隊進行討論，以了解本集團所採納的管理我們投資決策的內部政策；及(iii)參考本文件附錄一所載會計師報告中的會計師報告及相關附註，並與申報會計師討論以了解彼等為呈報本集團於往績記錄期的整體歷史財務資料而對按公允價值計入損益的金融資產進行的相關工作。根據聯席保薦人進行的盡職調查，並無發現任何事項令聯席保薦人對董事所持有的關於我們金融資產的估值及財務報表的重大方面的觀點產生疑問。

截至2023年6月30日，我們投資理財產品的金額為人民幣250.6百萬元。我們購買的理財產品由大型、信譽良好的金融機構發行或出售，風險一般相對較低。截至2023年6月30日，我們持有的該等理財產品的預期回報率介乎0.5%至3.0%。理財產品相關資產主要包括貨幣工具、債券、債券基金、央行間票據及我們認為風險較低且流動性良好的固定收益產品及短期金融工具。據我們所知，截至最後實際可行日期，我們截

財務資料

至2023年6月30日購買的理財產品的所有未償還結餘已於到期日或要求贖回日當天或之後不久於發行金融機構的營業時間內收回或可贖回，並獲得預期投資收益。我們一般不會持有理財產品超過一年。

作為我們投資策略的一環，我們將持續使用現金盈餘購買低風險理財產品。我們的財務部門負責建議、分析及評估於理財產品及其他金融資產的潛在投資。投資方案須經獲授權人員批准，方可作實。經批准後，我們的財務部門負責購買有關理財產品，並每月查看相關理財產品的表現。我們有關金融產品的投資策略重點在於通過將投資組合的到期日或出售與預期經營現金需求合理保守匹配，將財務風險最小化，與此同時產生預想中的投資回報以給股東帶來利益。

於評估理財產品投資方案時，必須符合多項準則，包括但不限於(i)不得投資於高風險產品；(ii)投資活動的主要目標為安全、具流動性及回報合理；(iii)擬議投資不得干預我們的業務運營或資本開支；以及(iv)理財產品應由合資格金融機構發行。

下表載列截至所示日期按公允價值計入損益的金融資產：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
非流動資產				
附有優先權的非上市投資	—	3,000	3,000	3,502
流動資產				
銀行及金融機構發行的理財產品投資	24,443	242,832	182,408	250,591
總計	24,443	245,832	185,408	254,093

財務資料

截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們按公允價值計入損益的金融資產分別為人民幣24.4百萬元、人民幣245.8百萬元、人民幣185.4百萬元及人民幣254.1百萬元。於往績記錄期，我們根據財富管理目標購買及贖回理財產品，以提高我們的可用資本回報。

現金及現金等價物

我們的現金及現金等價物主要指銀行現金（扣除受限制現金）。截至2020年、2021年及2022年12月31日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣16.9百萬元、人民幣32.0百萬元及人民幣365.7百萬元。現金及現金等價物增加主要是由於我們收到[編纂]前投資的所得款項。我們的現金及現金等價物由截至2022年12月31日的人民幣365.7百萬元減少59.9%至截至2023年6月30日的人民幣146.7百萬元，主要關於支付僱員薪金、購買若干理財產品以及償還銀行借款，且與我們現金管理政策相符。

貿易應付款項及應付票據

我們的貿易應付款項及應付票據主要為購買用於量產的原材料產生的應付款項。下表載列截至所示日期我們的貿易應付款項及應付票據：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
貿易應付款項	6,778	83,930	291,910	118,803
應付票據	—	6,510	146,507	9,581
總計	<u>6,778</u>	<u>90,440</u>	<u>438,417</u>	<u>128,384</u>

貿易應付款項

貿易應付款項主要指就採購原材料應付第三方的款項。於往績記錄期，我們的供應商通常於收到增值稅發票後授予我們30天至60天的信用期。

財務資料

下表載列我們的貿易應付款項截至所示日期按購買日期呈列的賬齡分析及於所示期間的周轉天數：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
不超過1年	6,724	83,906	291,826	118,469
1至2年	54	24	84	334
總計	6,778	83,930	291,910	118,803
	截至12月31日止年度			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	止六個月
	2020年	2021年	2022年	2023年
貿易應付款項周轉天數 ⁽¹⁾	65	217	88	43

附註：

- (1) 貿易應付款項周轉天數按相關期間期末貿易應付款項結餘除以相關期間的收入成本再乘以全年期間365天及六個月期間180天計算。

我們的貿易應付款項由截至2020年12月31日的人民幣6.8百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣83.9百萬元，並進一步增加至截至2022年12月31日的人民幣291.9百萬元，原因是我們為配合我們業務擴展的量產而採購更多材料。我們的貿易應付款項由截至2022年12月31日的人民幣291.9百萬元減少59.3%至截至2023年6月30日的人民幣118.8百萬元，主要原因是(i)我們結清截至2022年12月31日的很大一部分貿易應付款項，及(ii)因市場的季節性波動，2023年上半年的銷售與2022年下半年相比有所減少，令我們的原材料採購金額減少。

我們的貿易應付款項周轉天數由2020年的65天增加至2021年的217天，主要是由於我們於2021年第四季度開始批量生產我們首個與Mobileye合作的SuperVision™項目，導致我們於2021年的年末貿易應付款項結餘相對較高，而2021年的總收入成本相對較低。我們的貿易應付款項周轉天數進一步減少至2022年的88天及截至2023年6月30日止六個月的43天。2022年的周轉天數相對較長，主要是由於原材料採購增加，此乃針對供應鏈不穩定並與我們的業務擴張一致，而2023年上半年的周轉天數相對較短，主要是由於(i)截至2022年12月31日我們已結算大部分貿易應付款項，及(ii)因市場的季節性波動，2023年上半年的銷售與2022年下半年相比有所減少，令我們的原材料採購金額減少，導致我們於2023年上半年的期末貿易應付款項結餘相對較低，而由於在2023年上半年成功交付驗收若干金額的SuperVision™及iDC Mid，總銷售成本並不低。

財務資料

截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的貿易應付款項中的人民幣110.2百萬元或92.8%已於其後結算。

應付票據

我們的應付票據指向供應商發行的銀行承兌票據。我們的應付票據由截至2020年12月31日的零增加至截至2021年12月31日的人民幣6.5百萬元，並進一步增加至截至2022年12月31日的人民幣146.5百萬元。我們的應付票據增加主要由於向供應商發出的銀行承兌票據增加，與我們的業務擴張一致。我們的應付票據由截至2022年12月31日的人民幣146.5百萬元減少93.5%至截至2023年6月30日的人民幣9.6百萬元，主要是因終止經營若干業務（就此我們以票據作為主要付款方法）所致。截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的應付票據中的人民幣9.3百萬元或96.9%已於其後結算。

其他應付款項及應計費用

我們的其他應付款項及應計費用主要包括(i)應付若干僱員的工資及福利；(ii)我們日常業務過程中產生的應計費用；(iii)其他應付稅項，如關稅及增值稅；(iv)購買物業、廠房及設備應付款項；(v)應計[編纂]開支；及(vi)其他，主要指應向Mobileye（就開發SuperVision™中所用軟件提供研發服務）支付的款項。

下表載列截至所示日期我們的其他應付款項及應計費用：

	截至12月31日			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			
應付工資及福利	6,949	9,707	20,539	19,193
應計費用	2,925	3,225	5,089	3,261
其他應付稅項	290	332	8,830	5,269
購買物業、廠房及設備應付款項	52	327	1,656	1,714
應計[編纂]開支	—	—	3,811	4,417
其他	358	13,684	13,954	21,850
總計	<u>10,574</u>	<u>27,275</u>	<u>53,879</u>	<u>55,704</u>

財務資料

我們的其他應付款項及應計費用由截至2022年12月31日的人民幣53.9百萬元增加3.4%至截至2023年6月30日的人民幣55.7百萬元，主要是由於其他（主要指我們向吉利集團提供若干研發服務應付Mobileye的款項）增加人民幣7.9百萬元，據此我們向吉利集團收取服務費，該等服務費應付予Mobileye，由Mobileye就其在SuperVision™中使用的軟硬件提供部分研發服務，部分被與關稅有關的其他應付稅項減少人民幣3.6百萬元所抵銷。有關應付Mobileye的款項的安排納入吉利集團與本公司訂立的SuperVision™的框架採購協議。請參閱「業務－我們的客戶－我們與吉利集團的關係－SuperVision™的框架採購協議的主要條款」。當我們自吉利集團收取尚未支付予Mobileye的該等服務費時，借記銀行現金及貸記其他應付款項及應計費用。向Mobileye支付該等款項後，我們借記其他應付款項及應計費用以及貸記銀行現金。於往績記錄期，我們分別自吉利集團收取零、人民幣26.5百萬元、人民幣21.9百萬元及人民幣16.8百萬元，並代表吉利集團分別向Mobileye支付零、人民幣12.9百萬元、人民幣22.5百萬元及人民幣8.0百萬元。截至2023年8月31日，截至2023年6月30日代表吉利集團的應付款項均未隨後結算。吉利集團向我們提供預付款，而我們向Mobileye付款的時間表則遵循里程碑式的方式，即在實現特定項目里程碑後付款。有關我們與吉利集團及Mobileye的關係，請參閱「業務－我們的客戶－我們與吉利集團的關係」及「業務－我們的供應商－我們與Mobileye的關係」。

我們的其他應付款項及應計費用由截至2021年12月31日的人民幣27.3百萬元大幅增加至截至2022年12月31日的人民幣53.9百萬元，主要是由於(i)應付工資及福利增加人民幣10.8百萬元，與本公司整體擴展導致員工人數及僱員福利增加一致；(ii)與關稅有關的應付稅項增加人民幣8.5百萬元；及(iii)與[編纂]有關的應計[編纂]開支增加人民幣3.8百萬元。

我們的其他應付款項及應計費用由截至2020年12月31日的人民幣10.6百萬元大幅增加至截至2021年12月31日的人民幣27.3百萬元，主要是由於其他項增加人民幣13.3百萬元，而該增加主要是由於2021年向吉利集團提供的若干研發服務增加，據此我們向吉利集團收取更多服務費，該等服務費應付予Mobileye，由Mobileye就其在SuperVision™中使用的軟硬件提供部分研發服務。

財務資料

合約負債

我們的合約負債包括(i)流動合約負債，主要為客戶就我們為期一年內且尚未全面履行的研發服務墊付的款項。與我們的流動合約負債有關的收入應於一年內確認；及(ii)非流動合約負債，主要為客戶就我們為期一年以上且尚未全面履行的研發服務墊付的款項。

截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別錄得流動合約負債人民幣11.7百萬元、人民幣0.8百萬元、人民幣26.5百萬元及人民幣29.9百萬元。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別錄得非流動合約負債為零、人民幣15.8百萬元、人民幣6.8百萬元及人民幣9.6百萬元。變動主要與相關服務合約下議定可交付成果的控制權轉移有關。

截至2023年8月31日，我們截至2023年6月30日的合約負債中的人民幣0.4百萬元或1.1%已確認為收入。

撥備

於往績記錄期，我們的撥備主要涉及(i)將簽立的有償合約；及(ii)產品保修。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們分別錄得撥備零、人民幣0.2百萬元、人民幣4.5百萬元及人民幣8.9百萬元。該增加主要與我們的業務擴張一致。具體而言，於往績記錄期的保修撥備金額乃根據銷售若干相關自動駕駛解決方案及產品產生的總收入的1%計算，並計及客戶授予的任何產品責任豁免。此外，截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月產生的實際保修費用合共約為人民幣1.7百萬元，已由往績記錄期作出的撥備充分覆蓋。截至2023年6月30日，未動用撥備約為人民幣8.9百萬元，我們認為該金額足以覆蓋向客戶提供的若干自動駕駛解決方案及產品的剩餘保修期。我們的管理層已持續審閱已作出撥備金額的估計，並作出調整以反映當前的最佳估計。有關詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註31。

財務資料

按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具

於往績記錄期，我們就本公司於[編纂]前融資中向[編纂]前投資者發行向[編纂]前投資者授予若干優先權（包括贖回權）的附有優先權的普通股，錄得附有優先權的金融工具。附有優先權的金融工具於[編纂]前投資者出資後記錄為金融負債，原因為我們無法控制向[編纂]前投資者授予的贖回權的任何觸發事件，因此不將向[編纂]前投資者發行的附有優先權的普通股視為權益。就先前向[編纂]前投資者授予的優先權而言，我們已不再記錄任何有關財務成本，這是因為我們與相關[編纂]前投資者已互相達成協議終止有關優先權。

截至2020年及2021年12月31日，我們分別就Pre-A輪至C1輪融資錄得按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具人民幣162.2百萬元及人民幣897.7百萬元。截至2022年12月31日及2023年6月30日，我們並無錄得按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具，乃由於2022年我們終止了有關金融工具的優先權。

有關我們發行按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的討論，請參閱本文件「歷史及公司架構」一節。有關按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的進一步資料，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註29。

主要財務比率

下表載列於所示年度／期間及截至所示日期的主要財務比率：

	截至12月31日止年度／截至12月31日			截至6月30日 止六個月／ 截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
毛利率 ⁽¹⁾	20.1	20.6	8.3	7.6
經調整淨利潤率／（虧損率） （非國際財務報告準則計量） ⁽²⁾	(74.8)	(19.1)	(1.3)	(8.5)
流動比率 ⁽³⁾	1.3	2.8	2.0	3.4
速動比率 ⁽⁴⁾	1.1	2.5	1.5	2.7

財務資料

附註：

- (1) 毛利率等於年／期內毛利除以收入再乘以100%。
- (2) 經調整淨利潤率／(虧損率) (非國際財務報告準則計量) 等於年／期內經調整利潤／(虧損) (非國際財務報告準則計量) 除以收入再乘以100%。
- (3) 流動比率按年／期末流動資產總值除以流動負債總額計算。
- (4) 速動比率按年／期末流動資產減去存貨再除以流動負債計算。

流動性及資本來源

於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們主要使用來自銷售產品及提供服務的收入以及[編纂]前投資所得款項來滿足我們的現金需求。我們的現金及現金等價物指銀行現金（經扣減受限制現金）。截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣16.9百萬元、人民幣32.0百萬元、人民幣365.7百萬元及人民幣146.7百萬元。展望未來，我們相信，我們的流動資金需求將通過綜合使用銷售產品及提供服務的收入、不時從資本市場籌集的資金及[編纂][編纂]來予以滿足。

流動資產／負債

下表載列截至所示日期我們的流動資產及流動負債淨值：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 8月31日
	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年
	(人民幣千元)				
				(未經審計)	
流動資產					
存貨	9,484	47,006	271,974	162,081	274,040
其他流動資產	7,193	10,782	45,178	60,313	64,536
貿易應收款項及應收票據	15,248	111,289	289,358	126,890	147,031
按公允價值計入損益的					
金融資產	24,443	242,832	182,408	250,591	241,484
衍生金融工具	—	1,451	—	—	—
受限制現金	300	833	835	300	300
現金及現金等價物	16,912	32,042	365,745	146,687	31,865
流動資產總值	73,580	446,235	1,155,498	746,862	759,256

財務資料

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 8月31日
	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年
	(人民幣千元)				(未經審計)
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	6,778	90,440	438,417	128,384	167,737
其他應付款項及應計費用	10,574	27,275	53,879	55,704	58,366
合約負債	11,675	753	26,545	29,949	35,885
借款	25,029	35,538	49,004	—	—
租賃負債	2,039	2,546	3,341	2,482	2,532
撥備	—	66	1,262	3,724	3,981
流動負債總額	56,095	156,618	572,448	220,243	268,501
流動資產淨值	17,485	289,617	583,050	526,619	490,755

我們的流動資產淨值由截至2023年6月30日的人民幣526.6百萬元減少至截至2023年8月31日的人民幣490.8百萬元，主要是由於流動負債增幅超過流動資產增幅所致。我們的流動負債增加主要是由於貿易應付款項及應付票據增加人民幣39.4百萬元，主要是由於截至2023年8月31日止兩個月因採購若干新材料而令貿易應付款項增加所致。我們的流動資產增加主要是由於(i)採購若干原材料以及於2023年8月已交付若干客戶但尚未驗收的製成品增加，導致存貨增加人民幣112.0百萬元；及(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣20.1百萬元，主要為與截至2023年8月止兩個月成功驗收若干製成品相關的貿易應收款項增加，部分被主要因結付若干到期的貿易應付款項及應付票據而令現金及現金等價物減少人民幣114.8百萬元所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣583.1百萬元減至截至2023年6月30日的人民幣526.6百萬元，主要是由於流動資產的減幅超過流動負債的減幅。流動資產減少主要是由於(i)現金及現金等價物減少人民幣219.1百萬元，主要與支付僱員薪酬、購買若干理財產品及償還銀行借款有關（均符合我們的現金管理政策）；(ii)貿易應收款項及應收票據減少人民幣162.5百萬元，主要原因是客戶結清2022年第四季度應計銷售額及2023年上半年的銷售額較2022年下半年下降；及(ii)存貨減少人民幣109.9百萬元，主要原因是就2022年底的已交付製成品確認銷售成本。流動負債減少主要是由於(i)貿易應付款項及應付票據減少人民幣310.0百萬元，主要原因是我們結清截至2022年12月31日的大部分貿易應付款項，2023年上半年的銷售額較2022年下半年下降令原材料採購金額減少及終止經營若干業務（就此我們以票據作為主要付款方法）；及(ii)我們悉數結清未償還的借款導致借款減少人民幣49.0百萬元。

財務資料

我們的流動資產淨值由截至2021年12月31日的人民幣289.6百萬元增至截至2022年12月31日的人民幣583.1百萬元，主要是由於(i)我們從C輪融資中獲得的籌資令現金及現金等價物增加人民幣333.7百萬元；(ii)我們為應對解決方案及產品需求增加而累積存貨令存貨增加人民幣225.0百萬元；(iii)貿易應收款項及應收票據因為應收第三方的貿易應收款項增加而增加人民幣178.1百萬元，這與我們的業務擴張一致，其中部分被貿易應付款項及應付票據增加人民幣348.0百萬元所抵銷，原因是我們為進行生產採購更多材料以配合我們於2022年的業務擴張。

我們的流動資產淨值由截至2020年12月31日的人民幣17.5百萬元增至截至2021年12月31日的人民幣289.6百萬元，主要是由於我們於2021年購買了更多的理財產品，按公允價值計入損益的金融資產增加人民幣218.4百萬元；及(ii)貿易應收款項及應收票據因為應收第三方款項增加而增加人民幣96.0百萬元，與我們的業務擴張一致，部分被貿易應付款項及應付票據增加人民幣83.7百萬元所抵銷，原因是我們為進行量產採購更多材料以配合我們於2021年的業務擴張。

現金流量

下表載列我們於所示年度／期間的現金流量：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
營運資金變動前的營運					
現金流量	(27,249)	(25,185)	(3,820)	(27,238)	(57,988)
營運資金的變動	3,405	(37,813)	(61,847)	(921)	(24,928)
利息收入	9	94	100	85	2,034
經營活動(所用)／所得					
現金淨額	(23,835)	(62,904)	(65,567)	(28,074)	(80,882)
投資活動(所用)／					
所得現金淨額	(33,138)	(256,339)	41,439	(14,039)	(80,170)
融資活動所得／(所用)					
現金淨額	70,828	334,601	355,909	77,094	(58,566)
現金及現金等價物增加／					
(減少)淨額	13,855	15,358	331,781	34,981	(219,618)
年／期初現金及現金					
等價物	3,066	16,912	32,042	32,042	365,745
現金及現金等價物匯兌					
(虧損)／收益	(9)	(228)	1,922	632	560
年／期末現金及現金					
等價物	16,912	32,042	365,745	67,655	146,687

財務資料

經營活動(所用)／所得現金淨額

截至2023年6月30日止六個月，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣80.9百萬元。同期，我們的除所得稅前虧損為人民幣99.7百萬元。我們的除所得稅前虧損與經營活動所用現金淨額之間的差額主要歸因於若干非經營性項目，主要包括以股份為基礎的付款開支人民幣43.2百萬元；及若干營運資金項目的變動，主要包括(i)貿易應收款項及應收票據減少人民幣165.5百萬元及(ii)存貨減少人民幣109.7百萬元，部分被貿易應付款項及應付票據減少人民幣310.0百萬元所抵銷。

截至2022年12月31日止年度，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣65.6百萬元。同期，我們的除所得稅前虧損為人民幣342.4百萬元。我們的除所得稅前虧損與經營活動所用現金淨額之間的差額主要歸因於若干非經營性項目，主要包括(i)財務成本淨額人民幣280.1百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣44.0百萬元；及若干營運資金項目的變動，包括(i)存貨增加人民幣225.0百萬元，(ii)貿易應收款項及應收票據增加人民幣181.8百萬元，以及(iii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣348.0百萬元。

截至2021年12月31日止年度，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣62.9百萬元。同期，我們的除所得稅前虧損為人民幣464.2百萬元。我們的除所得稅前虧損與經營活動所用現金淨額之間的差額主要歸因於若干非經營性項目，主要包括(i)財務成本淨額人民幣413.8百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣17.7百萬元；及若干營運資金項目的變動，主要包括(i)貿易應收款項及應收票據增加人民幣97.5百萬元，(ii)貿易應付款項及應付票據增加人民幣83.7百萬元，以及(iii)存貨增加人民幣37.7百萬元。

截至2020年12月31日止年度，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣23.8百萬元。同期，我們的除所得稅前虧損為人民幣53.8百萬元。我們的除所得稅前虧損與經營活動所用現金淨額之間的差額主要歸因於若干非經營性項目，主要包括(i)財務成本淨額人民幣10.9百萬元及(ii)以股份為基礎的付款開支人民幣8.6百萬元；及若干營運資金項目的變動，主要包括合約負債增加人民幣11.0百萬元。

投資活動(所用)／所得現金淨額

截至2023年6月30日止六個月，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣80.2百萬元，主要由於按公允價值計入損益的金融資產付款人民幣1,345.4百萬元，部分被出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣1,281.8百萬元所抵銷。

財務資料

截至2022年12月31日止年度，我們投資活動所得現金淨額為人民幣41.4百萬元，主要由於出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣2,008.9百萬元，部分被(i)按公允價值計入損益的金融資產付款人民幣1,940.7百萬元，及(ii)物業、廠房及設備付款人民幣24.4百萬元所抵銷。

截至2021年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為人民幣256.3百萬元，主要由於(i)按公允價值計入損益的金融資產付款人民幣848.7百萬元，及(ii)土地使用權付款人民幣34.0百萬元，部分被出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣631.2百萬元所抵銷。

截至2020年12月31日止年度，我們投資活動所用現金淨額為人民幣33.1百萬元，主要由於(i)按公允價值計入損益的金融資產付款人民幣65.2百萬元，及(ii)物業、廠房及設備付款人民幣2.9百萬元，部分被出售按公允價值計入損益的金融資產所得款項人民幣41.3百萬元所抵銷。

融資活動所得／(所用) 現金淨額

截至2023年6月30日止六個月，我們融資活動所用現金淨額為人民幣58.6百萬元，主要由於償還借款人民幣48.9百萬元。

截至2022年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為人民幣355.9百萬元，主要由於權益持有人出資所得款項人民幣346.0百萬元。

截至2021年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為人民幣334.6百萬元，主要由於權益持有人出資所得款項人民幣327.7百萬元。

截至2020年12月31日止年度，我們融資活動所得現金淨額為人民幣70.8百萬元，主要由於(i)權益持有人出資所得款項人民幣58.9百萬元，及(ii)借款所得款項人民幣27.0百萬元。

財務資料

債務

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 8月31日
	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年
	人民幣千元				(未經審計)
流動負債					
借款	25,029	35,538	49,004	—	—
租賃負債	2,039	2,546	3,341	2,482	2,532
	27,068	38,084	52,345	2,482	2,532
非流動負債					
租賃負債	4,962	3,367	1,572	798	1,057
債務總額	32,030	41,451	53,917	3,280	3,589

借款

截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日及8月31日，我們的借款分別為人民幣25.0百萬元、人民幣35.5百萬元、人民幣49.0百萬元、零及零。於往績記錄期，我們借款主要用於為業務擴展推動的營運資金需求增加提供資金。截至2023年8月31日，我們未動用的銀行授信為人民幣550.0百萬元。下表載列截至所示日期我們的借款：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 8月31日
	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年
	(人民幣千元)				(未經審計)
計入流動負債的借款					
銀行借款	25,000 ⁽¹⁾	35,500 ⁽²⁾	—	—	—
其他貸款	—	—	48,857 ⁽³⁾	—	—
應付利息	29	38	147	—	—
借款總額	25,029	35,538	49,004	—	—

財務資料

附註：

- (1) 包括(a)來自一家中國銀行的短期借款，本金額為人民幣23.0百萬元，實際年利率為4.16%。銀行借款由宋陽先生擔保；(b)來自一家中國銀行的短期借款，本金額為人民幣2.0百萬元，實際年利率為4.79%。該等銀行借款由我們其中一家附屬公司知辛電子擔保。我們已於2021年悉數償還上述銀行借款及相關利息，並相應解除擔保。
- (2) 來自一家中國銀行的短期借款，本金額為人民幣35.5百萬元，實際年利率為3.86%。銀行借款由宋陽先生擔保。我們已於2022年悉數償還上述銀行借款及相關利息，並相應解除擔保。
- (3) 一家中國銀行支付的進口押匯，總額為人民幣48.9百萬元，實際年利率為2.4%。該等貸款屬無抵押及無擔保。

租賃負債

我們的租賃負債與我們主要為辦公室及製造工廠租賃的物業有關。下表載列我們截至所示日期的租賃負債詳情：

	截至12月31日			截至 6月30日	截至 8月31日
	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年
	(人民幣千元)				(未經審計)
流動	2,039	2,546	3,341	2,482	2,532
非流動	4,962	3,367	1,572	798	1,057
總計	7,001	5,913	4,913	3,280	3,589

於往績記錄期及截至最後實際可行日期，據我們所知，概無上述債務的債權人對我們提出違約索賠。我們董事亦確認，於往績記錄期及直至最後實際可行日期，我們在取得借款方面未曾遭遇困難，在償還借款、應付關聯方、出租人、金融機構或投資者款項方面亦並無出現重大拖欠情況。

除上文披露者外，截至2023年8月31日，我們並無任何重大按揭、押記、債權證、借貸資本、債務證券、貸款、銀行透支或其他類似債務、融資租賃或租購承擔、承兌負債（正常貿易票據除外）、承兌信貸（無論上述各項有無擔保或抵押），亦概無擔保或其他或有負債。

財務資料

或有負債

截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日及8月31日，我們並無任何重大或有負債、對本公司任何成員公司待決或可能面臨的任何重大訴訟或索賠的擔保。我們董事已確認，自2023年8月31日起及直至最後實際可行日期，本公司的或有負債並無任何重大變動。

資本開支

下表載列我們於所示年度／期間的資本開支：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
土地使用權付款	—	34,021	—	—	—
物業、廠房及設備付款	2,904	4,097	24,437	9,404	15,092
無形資產付款	7,812	2,506	1,506	690	1,603
總計	10,716	40,624	25,943	10,094	16,695

我們於2020年、2021年及2022年的資本開支分別為人民幣10.7百萬元、人民幣40.6百萬元及人民幣25.9百萬元，主要由於土地使用權付款及購買物業、廠房及設備所致。截至2023年6月30日止六個月，我們的資本開支為人民幣16.7百萬元，主要由於物業、廠房及設備付款。

我們擬以現有現金結餘、按公允價值計入損益的金融資產、銷售產品及提供服務所得收入、銀行借款以及[編纂][編纂]撥付未來資本開支。有關更多詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」一節。我們可能會根據我們的持續業務需求重新分配用於資本開支的資金。

財務資料

合約責任

資本承擔

截至2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，我們已訂約但尚未撥備的資本承擔分別為人民幣0.4百萬元、人民幣1.9百萬元及人民幣137.3百萬元。該等資本承擔反映我們就購置物業、廠房及設備已訂約但尚未撥備的資本支出。

資產負債表外安排

截至最後實際可行日期，我們並無進行任何資產負債表外交易。

關聯方交易

除支付或應付予我們的主要管理人員的薪酬外，我們於往績記錄期並無與關聯方進行任何重大交易。董事認為，向我們的主要管理人員支付薪酬乃於正常業務過程中按公平基準進行，並無令我們的經營業績失真，亦無令我們的歷史業績不能反映我們的未來業績。詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註36及附註37(a)。

有關市場風險的定量及定性披露

我們在日常業務過程中面臨各種市場風險，包括信貸風險及流動性風險。我們管理及監控該等風險，以確保及時有效地採取適當措施。有關我們所面臨風險的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註3。

[編纂]開支

按[編纂]的中位數每股[編纂][編纂]港元計算，[編纂]的估計[編纂]開支總額約為人民幣[編纂]元，相當於[編纂][編纂]總額約[編纂]港元（人民幣[編纂]元）的[編纂]%。截至2023年6月30日，我們已產生[編纂]開支人民幣21.9百萬元，其中人民幣12.5百萬元已計入我們的綜合全面收益表以及人民幣9.4百萬元已確認為遞延[編纂]開支，預期將在[編纂]完成後直接確認為權益中的扣除項。我們預期會產生額外[編纂]開支約人民幣[編纂]元，其中人民幣[編纂]元預期將計入我們的綜合全面收益表以及人民幣[編纂]元將自權益中扣除。[編纂]相關開支金額約人民幣[編纂]元（主要包括[編纂]

財務資料

佣金) 預期將在[編纂]完成後作為權益中的扣除項入賬。非[編纂]相關開支金額約人民幣[編纂]元主要包括法律顧問及會計師費用及開支人民幣[編纂]元以及其他費用及開支人民幣[編纂]元。

股息

於往績記錄期，我們並無就我們的股份宣派或派付任何股息。我們目前預期將保留所有未來盈利，以用於我們業務的運營及擴展，且預期在可預見將來不會派付任何現金股息。未來任何股息的宣派及派付將由董事會釐定，並須遵守組織章程細則及中國公司法，且將取決於多項因素，包括我們的盈利及財務狀況、經營要求、資本要求及我們董事可能視為相關的任何其他條件。經我們的中國法律顧問確認，我們未來所獲得的任何淨利潤均須根據中國法律用於彌補我們過往的累計虧損，其後我們須將利潤的10%分配予我們的法定公積金，直至有關公積金達到我們的註冊資本50%以上為止。因此，我們僅於(i)已彌補我們的所有過往累計虧損；及(ii)已按照上述將足夠的利潤分配予法定公積金後方可以宣派股息。鑒於我們於本文件所披露的累計虧損，我們不大可能合資格於可見將來以利潤支付股息。

營運資金確認

考慮到我們可用的財務資源，包括手頭的現金及現金等價物，按公允價值計入損益的流動金融資產、內部經營產生的資金，可使用的信貸額度以及估計[編纂][編纂]，董事認為，我們有充足的營運資金以滿足我們目前及自本文件日期起12個月的需求。董事確認，於往績記錄期，我們並無嚴重拖欠支付任何貿易及非貿易應付款項。

可供分派儲備

截至2023年6月30日，我們並無任何可供分派儲備。

[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表

下文載列根據上市規則第4.29條編製的本公司權益持有人應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表，以說明[編纂]對截至2023年6月30日本公司權益持有人應佔經審計綜合有形資產淨值的影響，猶如[編纂]已於該日進行(假設[編纂]未獲行使)。

財務資料

編製本公司權益持有人應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表乃僅供說明用途，且由於其假設性質使然，可能未必真實反映倘[編纂]已於2023年6月30日或任何未來日期完成，[編纂]後本公司權益持有人應佔的綜合有形資產淨值。

以下本公司權益持有人應佔[編纂]經調整綜合有形資產淨值報表乃根據自本文件附錄一會計師報告摘錄的截至2023年6月30日權益持有人應佔本集團經審計綜合資產淨值編製，並作出如下調整：

截至2023年 6月30日		截至2023年 6月30日	
本公司權益 持有人應佔		本公司權益 持有人應佔	
本集團經 審計綜合 有形資產淨值	[編纂]估計 [編纂] 淨額	本集團[編纂] 經調整綜合 有形資產淨值	本公司權益持有人 應佔本集團[編纂] 經調整綜合每股有形資產淨值
人民幣千元 (附註1)	人民幣千元 (附註2)	人民幣千元	人民幣 (附註3) 港元 (附註4)
按[編纂]每股 H股[編纂]港元 計算	607,199	[編纂]	[編纂]
按[編纂]每股 H股[編纂]港元 計算	607,199	[編纂]	[編纂]

附註：

- (1) 截至2023年6月30日本公司權益持有人應佔本集團經審計綜合有形資產淨值摘錄自本文件附錄一所載會計師報告，乃基於截至2023年6月30日本公司權益持有人應佔本集團經審計綜合資產淨值約人民幣611,515,000元，並就截至2023年6月30日的無形資產約人民幣4,316,000元作出調整計算。

財務資料

- (2) [編纂]估計[編纂]乃分別基於[編纂]以及指示性[編纂]每股[編纂][編纂]港元及每股[編纂][編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的上限及下限）計算，經扣除[編纂]費用及其他相關開支（不包括已於截至2023年6月30日的綜合全面收益表入賬的人民幣12,423,000元[編纂]開支），且並無計及因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何H股，或者本公司根據一般授權可能配發及發行或者購回的任何股份。
- (3) 本公司權益持有人應佔本集團[編纂]經調整綜合每股有形資產淨值乃經以上各段所述的調整後並基於已發行[編纂]股股份（假設[編纂]已於2023年6月30日進行）確定，且並未計入因[編纂]獲行使而可能配發及發行的任何H股，或者本公司根據一般授權可能配發及發行或者購回的任何股份。
- (4) 就該[編纂]經調整綜合有形資產淨值而言，以人民幣列示的金額已按人民幣1.00元兌[1.0897]港元的匯率換算為港元。並不表示有任何人民幣金額已經、可能已經或可能按該匯率換算為港元，反之亦然。
- (5) 並未作出調整，以反映本集團於2023年6月30日後的任何交易結果或其他交易。

無重大不利變動

經進行董事認為屬適當的充足盡職調查工作及經周密審慎考慮之後，董事確認，截至本文件日期，自2023年6月30日（即本文件附錄一會計師報告所載的報告期間的截止日期）以來，我們的財務或貿易狀況或前景並無任何重大不利變動，且自2023年6月30日以來概無發生對本文件附錄一會計師報告所載資料有重大影響的事件。

上市規則第13.13至13.19條規定的披露事項

董事確認，截至最後實際可行日期，並無出現須根據上市規則第13.13至13.19條規定作出披露的情況。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關未來計劃的詳細描述，請參閱「業務－我們的策略」。

[編纂]

經扣除我們就[編纂]應付的[編纂]佣金、費用及估計開支後，假設[編纂]未獲行使，並假設[編纂]為每股[編纂]港元（即本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數），我們估計將收到的[編纂][編纂]約為[編纂]港元。倘[編纂]定為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的上限），則[編纂][編纂]將增加約[編纂]港元。倘[編纂]定為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的下限），則[編纂][編纂]將減少約[編纂]港元。假設[編纂]為指示性[編纂]範圍的中位數，我們目前擬將該等[編纂]用作下列用途：

- 約[45.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作提升我們的自動駕駛解決方案及產品的研發，有關將予分配[編纂]的詳細明細如下：
 - (i) 約[20.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於擴大及升級我們的自動駕駛解決方案及產品組合，主要包括(i)收購新的研發設備，以促進我們的研發進程；(ii)引入新技術以擴大我們的產品組合；及(iii)擴大負責研發自動駕駛解決方案及產品的研發團隊，並提高其薪酬。我們計劃推出具備更多自動駕駛功能的自動駕駛域控制器及智能前視攝像頭。我們預期於2024年開始量產iDC High，一款具備高算力，可支持全場景智能駕駛體驗的解決方案。我們計劃於2024年推出旨在滿足未來C-NCAP及EURO-NCAP五星安全評級標準的iFC 3.0解決方案；
 - (ii) 約[15.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於改善我們的數據分析能力提供資金。我們擬將[編纂]應用於(i)提升我們的高性能數據管理系統，其中將涉及測試及維護費用，以及投入擴大我們的數據管理團隊並提高其薪酬；(ii)改善數據處理及訓練集群，包括租賃數據中心以改善運算能力、擴大負責數據處理的研發團隊、提高其薪酬並將伺服器升級；及(iii)通過租賃海外數據中心基礎設施擴展海外運算資源，並成

未來計劃及[編纂]

立海外團隊，以確保其維護及運營。我們相信，高性能數據管理系統對我們的益處主要體現在以下方面：(i)其可提高我們的數據分析效率，這對自動駕駛算法的開發及持續改進至關重要。高性能數據管理系統可以快速處理大型數據集，加快算法迭代速度；(ii)其可改善我們的數據隱私及安全性。我們的OEM客戶擁有其收集所得數據，日後可能傳送予我們作OTA升級或產品維護。我們將獲授權使用脫敏及匿名數據來研發我們的自動駕駛解決方案及產品。高性能數據管理系統通過實施防止未經授權訪問措施，同時遵守行業規例及解決隱私問題，可以改善數據安全性和隱私；及(iii)通過優化數據管理、處理及分析，高性能數據管理系統有助於控制與數據管理有關的整體成本，讓我們將資源分配到我們業務的其他關鍵環節。我們的目標是創建一個有效、自動化和智能化的數據循環系統，以縮短使用新數據開發新軟件所需的時間；及

(iii) 約[10.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於艙駕一體平台的研發，包括(i)購置新研發設備，以促進我們的研發進程；(ii)引進新技術；及(iii)擴大負責研發艙駕一體平台的研發團隊，並提高其薪酬。初步階段，我們將在iDC High的基礎上，將自動駕駛域的SoC與智能座艙域的SoC相結合，創建可在不同車型上快速實現高性能中央運算平台。其後，除了出色的自動駕駛和基本的智能座艙功能外，我們將更重視為用戶提供高質量的用戶體驗，還為他們提供沉浸式娛樂，如具有增強性能的3D電影或備受矚目的視頻遊戲。

- 約[35.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作與我們研發總部、生產廠房及新生產線有關的資本開支，包括：

(i) 約[30.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於提高自動駕駛解決方案及產品的量產能力，並為研發總部及生產廠房的建設提供資金。具體而言，我們計劃將[編纂]用於(i)建設研發總部及生產大樓；(ii)建設新研發總部所需的實驗室；(iii)其他投資，包括但不限於研發總部及生

未來計劃及[編纂]

產廠房（除生產線外）的運營系統及自動化倉儲系統；及(iv)建築工地僱員的薪金。我們預期將於2025年年底前完成興建位於蘇州，總面積70,000平方米的研發總部及生產廠房的建設。截至最後實際可行日期，我們已就將用作興建我們新研發總部及生產廠房的土地取得土地使用證及建設用地規劃許可證。截至最後實際可行日期，我們已開始建設新研發總部及生產廠房。我們的公司總部及生產設施的租賃協議將於2025年屆滿，屆時我們的研發總部及生產設施將會竣工，因而不再生續期租賃協議；及

- (ii) 約[5.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於提升產能及增強自動化能力。截至最後實際可行日期，我們擁有一條半自動iFC組裝線及一條自動iDC組裝線以及兩條SMT生產線。本公司的iFC組裝線及自動駕駛域控制器組裝線的估計年產能分別約為129,000台及212,000台（按每年250個工作日、每日一班制11個工時計算）。我們的兩條SMT生產線的估計年產能合共約為1,168,000台PCBA（按每月26個工作日、每日兩班制22個工時計算）。我們計劃(i)在2023年底新設立一條年產能約1,000,000台的iFC產品自動組裝線（按每月26個工作日、每日兩班制22個工時計算）；(ii)提升我們新增的年產能預期約300,000台的可用於組裝自動駕駛域控制器的測試線（按每年250個工作日、每日兩班制11個工時計算）；及(iii)新設立一條年產能約600,000至700,000台的SMT生產線（按每月26個工作日、每日兩班制共22個工時計算）。與我們目前的兩條SMT生產線相比，新生產線計劃擁有更高的產能，並將配備優質製造設備，可製造具有更多印刷電子元件及更精密設計的PCBA。未來，我們將繼續使用包括我們計劃新購置的SMT生產線在內的SMT生產線製造PCBA產品用作我們自有自動駕駛解決方案及產品的部件。

未來計劃及[編纂]

下表載列建設我們的新研發總部、生產廠房及新生產線的更多詳情，包括建議時間表及估計資本開支。

建議建設計劃	估計資本開支	描述
研發總部及生產廠房的 建設(預期將 於2025年6月完工)	人民幣 [編纂]元	包括土地收購成本、土木工程開支、裝飾成本及工地僱員的薪資等。
購買機器(包括 新生產線) (預期將於2023年12月 完工)	人民幣 [編纂]元	主要有關建設新生產線及升級現有生產線。
建設實驗室 (預期將於2025年10月 完工)	人民幣 [編纂]元	建設若干實驗室以協助自動駕駛解決方案的研發，主要包括環境實驗室、電磁相容性實驗室及光學實驗室、電子實驗室、軟件試驗台及雷達測試區。
總計	人民幣 [編纂]元	

附註：我們的建議建設計劃時間表及資本開支乃基於我們考慮相關項目的最新狀況的最佳估計，而建設計劃的實際執行時間可能會根據多項因素(包括自動駕駛解決方案及產品的銷售增長及市場需求以及我們的財務資源)而變化。

我們預期將產生資本開支約人民幣[編纂]元(相等於[編纂]港元)以執行建設計劃，其中約[編纂]港元將由[編纂][編纂]撥付，其餘約[編纂]港元將由內部資源及銀行借款撥付。

未來計劃及[編纂]

- 約[10.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作擴大我們的銷售及服務網絡，包括：
 - (i) 約[5.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於加強我們的銷售及營銷能力。具體而言，我們打算進一步擴充我們的銷售及營銷團隊，深化與現有客戶的關係和提高客戶群的多元程度。我們亦打算組織線下技術活動及參加更多行業展會以推廣我們的解決方案及產品，從而探索更多與OEM的合作機會；及
 - (ii) 約[5.0]%的[編纂]或約[編纂]港元將用於支持我們的海外擴張策略及提升品牌知名度。我們將加大對歐洲及東南亞等國際市場的投入。尤其是，我們將在德國成立一家附屬公司，負責與我們歐洲業務有關的自動駕駛解決方案及產品的客戶服務、銷售及驗證。我們計劃將[編纂]主要用於(i)投資初始人才招聘；(ii)購置自動駕駛系統驗證及核查設備；(iii)租賃或購買辦公場所以及進行任何必要的裝修或改造；及(iv)購買及安裝所需的辦公設備。我們在德國的附屬公司及研發中心預計將專注於以下兩個方面的工作：(i)為國內OEM提供海外拓展服務；及(ii)在歐洲設立服務網點發展業務。

於2018年，汽車行業中出現研發L3級以上自動駕駛技術的趨勢。為因應此趨勢，我們於2018年7月在德國初步開展業務，當時我們成立了一家附屬公司，主要目標是與當地機構合作對先進的自動駕駛技術(L3級以上)進行初步研究。然而，經過約兩年的運營後，經考量(i)我們決定將戰略重點聚焦在自動駕駛解決方案及產品的大規模商業化，並將資源集中於中國市場，及(ii)該技術在短期內不可行且其在協助我們的自動駕駛解決方案及產品商業化方面的潛力有限，我們決定解散該德國附屬公司。於2020年3月，我們向主管部門遞交解散申請，並隨後於2021年11月被清算並註銷。自此，自動駕駛產業高度擴張，而我們已成功與多家國內領先OEM建立合作關係，其中部分更有意將車輛出口海外。基於該等發展，我們認為於德國成立附屬公司以就我們的OEM客戶的海外計劃向彼等提供更良好的服務及支援乃屬必要。截至最後實際可行日期，我們已向主管部門遞交設立附屬

未來計劃及[編纂]

公司的申請，預期將於2023年內取得批准。我們已開始附屬公司的籌建工作，包括聘請相關研發人員。我們的未來計劃將取決於監管批准情況。我們預計，我們的附屬公司將會位於歐洲自動汽車OEM樞紐－德國，將能夠吸引汽車及自動駕駛行業的人才，促進我們在歐洲的業務擴張。

- 約[10.0]%的[編纂]或約[編纂]港元用作營運資金及一般公司用途。

倘所定[編纂]水平高於或低於本文件所述指示性[編纂]範圍的中位數，則上述[編纂][編纂]的分配將按比例予以調整。倘[編纂]獲悉數行使（假設[編纂]為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍的中位數）），我們將收到[編纂]約[編纂]港元。倘[編纂]獲悉數行使，我們擬按上述比例將額外[編纂]用於上述用途。倘[編纂]的[編纂]少於我們的預期開支，我們預期會使用我們的內部資金及／或將從其他融資活動獲得的資金補齊差額（如適用）。

倘[編纂]未實時應用於上述目的及在相關法律法規允許的情況下，未動用[編纂]將僅以短期存款形式存放於持牌銀行或認可金融機構（就香港存款而言，定義見《證券及期貨條例》或就非香港存款而言，定義見相關司法權區適用法律）。倘上述擬定[編纂]有任何變動，我們將會發出適當公告。

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

[編 纂] 的 架 構

[編 纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

如何申請 [編纂]

[編纂]

附錄一

會計師報告

以下第[I-1]至[I-3]頁為本公司申報會計師[羅兵咸永道會計師事務所] (香港執業會計師) 發出的會計師報告全文，以供收錄於本文件。此會計師報告乃按照香港會計師公會頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」的要求擬備，並以本公司董事及聯席保薦人為收件人。

[待插入會計師事務所信頭]

[草擬]

致知行汽車科技(蘇州)股份有限公司列位董事及花旗環球金融亞洲有限公司、華泰金融控股(香港)有限公司及建銀國際金融有限公司就歷史財務資料出具的會計師報告

緒言

本所(以下簡稱「我們」)謹此就知行汽車科技(蘇州)股份有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)的歷史財務資料作出報告(載於第[I-4]至[I-93]頁)，此等歷史財務資料包括於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的綜合資產負債表、貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的資產負債表，以及截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年以及截至2023年6月30日止六個月(「往績記錄期」)的綜合全面收益表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及重大會計政策資料及其他解釋資料(統稱為「歷史財務資料」)。第[I-4]至[I-93]頁所載的歷史財務資料為本報告的組成部分，其擬備以供收錄於貴公司日期為[編纂]有關貴公司在香港聯合交易所有限公司主板進行H股[編纂]的文件(「文件」)內。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的擬備基準擬備真實而中肯的歷史財務資料，並對其認為為使歷史財務資料的擬備不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述所必需的內部控制負責。

申報會計師的責任

我們的責任是對歷史財務資料發表意見，並將我們的意見向閣下報告。我們已按照香港會計師公會(「會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具的會計師報告」執行我們的工作。該準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行工作以對歷史財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

附錄一

會計師報告

我們的工作涉及執程序以獲取有關歷史財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致歷史財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據歷史財務資料附註2.1所載的擬備基準擬備真實而中肯的歷史財務資料相關的內部控制，以設計適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。我們的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價歷史財務資料的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的證據能充足及適當地為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就本會計師報告而言，該等歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2.1所載的擬備基準，真實而中肯地反映了 貴公司於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的財務狀況及 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的綜合財務狀況，以及貴集團於往績記錄期的綜合財務表現及綜合現金流量。

審閱追加期間的比較財務資料

我們已審閱 貴集團追加期間的比較財務資料，此等財務資料包括截至2022年6月30日止六個月的綜合全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表及其他解釋性資料（「追加期間的比較財務資料」）。 貴公司董事須負責根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製追加期間的比較財務資料。我們的責任是根據我們的審閱，對追加期間的比較財務資料作出結論。我們已根據國際審計與鑒證準則理事會（「國際審計與鑒證準則理事會」）頒佈的國際審閱準則第2410號「由實體的獨立核數師執行中期財務資料審閱」進行審閱。審閱包括主要向負責財務及會計事務的人員作出查詢，並應用分析性及其他審閱程序。審閱的範圍遠小於根據國際審計準則進行的審計，故我們無法保證我們將知悉審計中可能被發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。

附 錄 一

會 計 師 報 告

根據我們的審閱，我們並無發現任何事項，令我們相信，就本會計師報告而言，追加期間的比較財務資料在各重大方面未有根據歷史財務資料附註2.1所載的編製基準編製。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則（「上市規則」）及公司（清盤及雜項條文）條例下事項出具的報告

調整

在擬備歷史財務資料時，並無對載於第[I-4]頁中所界定的相關財務報表作出調整。

股息

歷史財務資料附註40說明 貴公司並無就往績記錄期支付任何股息。

[羅兵咸永道會計師事務所]

執業會計師

香港

[日期]

I 貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

作為歷史財務資料基礎的 貴集團於往績記錄期的綜合財務報表，已由[普華永道中天會計師事務所(特殊普通合夥)]根據國際審計與鑒證準則理事會(「國際審計與鑒證準則理事會」)頒佈的國際審計準則進行審計(「相關財務報表」)。

歷史財務資料以人民幣(「人民幣」)列報。除另有說明外，所有人民幣數值均約整至最接近的千位數(人民幣千元)。

附錄一

會計師報告

綜合全面收益表

	附註	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
		2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
收入	5	47,655	178,258	1,325,882	359,171	543,212
銷售成本	8	(38,059)	(141,475)	(1,215,309)	(336,069)	(502,173)
毛利		9,596	36,783	110,573	23,102	41,039
銷售開支	8	(3,046)	(9,403)	(27,681)	(16,096)	(13,565)
行政開支	8	(8,591)	(29,715)	(41,517)	(14,203)	(38,382)
研發開支	8	(44,141)	(54,948)	(104,047)	(46,430)	(103,987)
金融資產(減值淨額)/ 減值虧損撥回	3.1(b)	(90)	(1,453)	(3,717)	(1,471)	2,989
其他收入	6	3,716	3,421	4,710	473	4,224
其他(虧損)/收益淨額	7	(387)	4,929	(628)	(567)	6,133
經營虧損		(42,943)	(50,386)	(62,307)	(55,192)	(101,549)
財務收入	10	9	94	100	85	2,034
財務成本	10	(10,893)	(413,907)	(280,169)	(245,325)	(233)
財務(成本)/收入淨額	10	(10,884)	(413,813)	(280,069)	(245,240)	1,801
除所得稅前虧損		(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
所得稅開支	11	-	-	-	-	-
年/期內虧損		<u>(53,827)</u>	<u>(464,199)</u>	<u>(342,376)</u>	<u>(300,432)</u>	<u>(99,748)</u>
其他全面收益/(虧損)：						
其後可能重新分類至損益的項目						
貨幣換算差額		<u>3</u>	<u>(6)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
貴公司擁有人應佔年/期內虧損及 全面虧損總額		<u>(53,824)</u>	<u>(464,205)</u>	<u>(342,376)</u>	<u>(300,432)</u>	<u>(99,748)</u>
貴公司擁有人應佔每股虧損 (人民幣元)						
每股基本及攤薄虧損	12	<u>(0.37)</u>	<u>(2.80)</u>	<u>(1.77)</u>	<u>(1.61)</u>	<u>(0.49)</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合資產負債表

		於12月31日		於6月30日	
	附註	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	15	16,983	14,745	30,704	38,708
使用權資產	14	6,599	39,352	37,408	35,461
無形資產	16	7,829	6,964	4,859	4,316
按公允價值計入損益的金融資產	21	–	3,000	3,000	3,502
其他非流動資產	17	2,228	6,208	19,932	19,237
		<u>33,639</u>	<u>70,269</u>	<u>95,903</u>	<u>101,224</u>
流動資產					
存貨	18	9,484	47,006	271,974	162,081
其他流動資產	20	7,193	10,782	45,178	60,313
貿易應收款項及應收票據	19	15,248	111,289	289,358	126,890
按公允價值計入損益的金融資產	21	24,443	242,832	182,408	250,591
衍生金融工具	23	–	1,451	–	–
受限制現金	22	300	833	835	300
現金及現金等價物	22	16,912	32,042	365,745	146,687
		<u>73,580</u>	<u>446,235</u>	<u>1,155,498</u>	<u>746,862</u>
資產總值		<u><u>107,219</u></u>	<u><u>516,504</u></u>	<u><u>1,251,401</u></u>	<u><u>848,086</u></u>
權益					
實繳資本	24	7,569	9,087	–	–
股本	25	–	–	10,211	204,214
庫存股份	26	(142,366)	(465,516)	–	–
儲備	26	148,937	492,791	681,550	532,508
累計虧損		<u>(130,497)</u>	<u>(594,696)</u>	<u>(25,294)</u>	<u>(125,207)</u>
總(虧絀)/權益		<u><u>(116,357)</u></u>	<u><u>(558,334)</u></u>	<u><u>666,467</u></u>	<u><u>611,515</u></u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

		於12月31日		於6月30日	
	附註	2020年	2021年	2022年	2023年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
負債					
非流動負債					
租賃負債	14	4,962	3,367	1,572	798
合約負債	5	–	15,773	6,750	9,626
撥備	31	–	132	3,281	5,187
遞延收入	32	300	1,217	883	717
按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具	29	162,219	897,731	–	–
		<u>167,481</u>	<u>918,220</u>	<u>12,486</u>	<u>16,328</u>
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	33	6,778	90,440	438,417	128,384
其他應付款項及應計費用	34	10,574	27,275	53,879	55,704
合約負債	5	11,675	753	26,545	29,949
借款	30	25,029	35,538	49,004	–
租賃負債	14	2,039	2,546	3,341	2,482
撥備	31	–	66	1,262	3,724
		<u>56,095</u>	<u>156,618</u>	<u>572,448</u>	<u>220,243</u>
負債總額		<u><u>223,576</u></u>	<u><u>1,074,838</u></u>	<u><u>584,934</u></u>	<u><u>236,571</u></u>
總(虧絀)/權益及負債		<u><u>107,219</u></u>	<u><u>516,504</u></u>	<u><u>1,251,401</u></u>	<u><u>848,086</u></u>
流動資產淨值		<u><u>17,485</u></u>	<u><u>289,617</u></u>	<u><u>583,050</u></u>	<u><u>526,619</u></u>

附錄一

會計師報告

貴公司的資產負債表

		於12月31日		於6月30日	
	附註	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
資產					
非流動資產					
物業、廠房及設備	15	5,280	5,844	24,154	33,042
使用權資產	14	2,925	36,869	36,117	34,766
無形資產	16	6,715	6,002	3,999	4,280
於附屬公司的投資	13	36,602	48,702	51,712	66,732
其他非流動資產	17	2,228	6,208	19,932	19,237
		<u>53,750</u>	<u>103,625</u>	<u>135,914</u>	<u>158,057</u>
流動資產					
存貨	18	1,648	40,880	232,390	106,451
其他流動資產	20	10,451	11,104	44,906	58,897
貿易應收款項及應收票據	19	2,767	91,342	303,087	149,746
按公允價值計入損益的金融資產	21	24,443	242,832	182,408	250,591
衍生金融工具	23	–	1,451	–	–
受限制現金	22	300	833	835	300
現金及現金等價物	22	15,658	21,674	356,904	140,387
		<u>55,267</u>	<u>410,116</u>	<u>1,120,530</u>	<u>706,372</u>
資產總值		<u><u>109,017</u></u>	<u><u>513,741</u></u>	<u><u>1,256,444</u></u>	<u><u>864,429</u></u>
權益					
實繳資本	24	7,569	9,087	–	–
股本	25	–	–	10,211	204,214
庫存股份	26	(142,366)	(465,516)	–	–
儲備	26	148,905	492,791	681,550	532,343
累計虧損		<u>(114,695)</u>	<u>(580,693)</u>	<u>(12,493)</u>	<u>(122,364)</u>
總(虧絀)/權益		<u><u>(100,587)</u></u>	<u><u>(544,331)</u></u>	<u><u>679,268</u></u>	<u><u>614,193</u></u>

附錄一

會計師報告

		於12月31日		於6月30日	
	附註	2020年	2021年	2022年	2023年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
負債					
非流動負債					
租賃負債	14	2,333	2,022	1,572	798
合約負債		–	15,773	6,750	9,626
撥備	31	–	132	3,281	5,187
遞延收入	32	300	1,217	883	717
按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具	29	162,219	897,731	–	–
		<u>164,852</u>	<u>916,875</u>	<u>12,486</u>	<u>16,328</u>
流動負債					
貿易應付款項及應付票據	33	50	79,429	434,104	132,462
其他應付款項及應計費用	34	7,117	24,151	51,783	65,976
合約負債		11,672	750	26,542	29,945
借款	30	25,029	35,538	49,004	–
租賃負債	14	884	1,263	1,995	1,801
撥備	31	–	66	1,262	3,724
		<u>44,752</u>	<u>141,197</u>	<u>564,690</u>	<u>233,908</u>
負債總額		<u>209,604</u>	<u>1,058,072</u>	<u>577,176</u>	<u>250,236</u>
總(虧絀)/權益及負債		<u>109,017</u>	<u>513,741</u>	<u>1,256,444</u>	<u>864,429</u>
流動資產淨值		<u>10,515</u>	<u>268,919</u>	<u>555,840</u>	<u>472,464</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合權益變動表

	附註	貴公司權益持有人應佔					總計
		實繳資本	股本	庫存股份	儲備	累計虧損	
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2020年1月1日		7,018	–	(83,516)	82,081	(76,670)	(71,087)
全面虧損							
年內虧損		–	–	–	–	(53,827)	(53,827)
其他全面收益		–	–	–	3	–	3
		<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>3</u>	<u>(53,827)</u>	<u>(53,824)</u>
與權益持有人的交易							
權益持有人的出資	24、26	551	–	–	58,299	–	58,850
確認按攤銷成本計量 附帶優先權的 金融工具	29	–	–	(58,850)	–	–	(58,850)
以股份為基礎的付款	27	–	–	–	8,554	–	8,554
		<u>551</u>	<u>–</u>	<u>(58,850)</u>	<u>66,853</u>	<u>–</u>	<u>8,554</u>
於2020年12月31日		<u><u>7,569</u></u>	<u><u>–</u></u>	<u><u>(142,366)</u></u>	<u><u>148,937</u></u>	<u><u>(130,497)</u></u>	<u><u>(116,357)</u></u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴公司權益持有人應佔						
附註	實繳資本	股本	庫存股份	儲備	累計虧損	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2021年1月1日	7,569	–	(142,366)	148,937	(130,497)	(116,357)
全面虧損						
年內虧損	–	–	–	–	(464,199)	(464,199)
其他全面虧損	–	–	–	(6)	–	(6)
	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>(6)</u>	<u>(464,199)</u>	<u>(464,205)</u>
與權益持有人的交易						
權益持有人的出資	24、26	1,518	–	–	–	327,696
確認按攤銷成本計量 附帶優先權的 金融工具	29	–	–	(323,150)	–	(323,150)
附屬公司清算後 重新分類至損益		–	–	(26)	–	(26)
以股份為基礎的付款	27	–	–	17,708	–	17,708
	<u>1,518</u>	<u>–</u>	<u>(323,150)</u>	<u>343,860</u>	<u>–</u>	<u>22,228</u>
於2021年12月31日	<u>9,087</u>	<u>–</u>	<u>(465,516)</u>	<u>492,791</u>	<u>(594,696)</u>	<u>(558,334)</u>

附錄一

會計師報告

	附註	貴公司權益持有人應佔					總計
		實繳資本	股本	庫存股份	儲備	累計虧損	
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年1月1日		9,087	–	(465,516)	492,791	(594,696)	(558,334)
全面虧損							
年內虧損		–	–	–	–	(342,376)	(342,376)
與權益持有人的交易							
權益持有人的出資	24、26	1,124	–	–	344,876	–	346,000
確認按攤銷成本計量 附帶優先權的 金融工具	29	–	–	(346,000)	–	–	(346,000)
終止確認按攤銷成本 計量附帶優先權的 金融工具	29	–	–	811,516	711,635	–	1,523,151
改制為股份公司	25、26	(10,211)	10,211	–	(911,778)	911,778	–
以股份為基礎的付款	27	–	–	–	44,026	–	44,026
		(9,087)	10,211	465,516	188,759	911,778	1,567,177
於2022年12月31日		–	10,211	–	681,550	(25,294)	666,467

附 錄 一

會 計 師 報 告

		貴公司權益持有人應佔					
	附註	實繳資本	股本	庫存股份	儲備	累計虧損	總計
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2023年1月1日		–	10,211	–	681,550	(25,294)	666,467
全面虧損							
期內虧損		–	–	–	–	(99,748)	(99,748)
計提安全基金盈餘儲備	26	–	–	–	340	(340)	–
動用安全基金盈餘儲備	26	–	–	–	(175)	175	–
		<u>–</u>	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>165</u>	<u>(99,913)</u>	<u>(99,748)</u>
與權益持有人的交易							
資本化發行	25、26	–	194,003	–	(194,003)	–	–
以股份為基礎的付款	27	–	–	–	44,796	–	44,796
		<u>–</u>	<u>194,003</u>	<u>–</u>	<u>(149,207)</u>	<u>–</u>	<u>44,796</u>
於2023年6月30日		<u>–</u>	<u>204,214</u>	<u>–</u>	<u>532,508</u>	<u>(125,207)</u>	<u>611,515</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

	附註	貴公司權益持有人應佔					總計 人民幣千元
		實繳資本	股本	庫存股份	儲備	累計虧損	
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	
於2022年1月1日		9,087	–	(465,516)	492,791	(594,696)	(558,334)
全面虧損							
期內虧損		–	–	–	–	(300,432)	(300,432)
與權益持有人的交易							
權益持有人的出資	24、26	358	–	–	98,142	–	98,500
確認按攤銷成本計量 附帶優先權的 金融工具	29	–	–	(98,500)	–	–	(98,500)
以股份為基礎的付款	27	–	–	–	22,127	–	22,127
		358	–	(98,500)	120,269	–	22,127
於2022年6月30日 (未經審計)		9,445	–	(564,016)	613,060	(895,128)	(836,639)

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合現金流量表

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
經營活動產生的現金流量						
經營業務所用現金淨額	35	(23,844)	(62,998)	(65,667)	(28,159)	(82,916)
已收銀行現金利息	10	9	94	100	85	2,034
經營活動(所用)／所得現金淨額		<u>(23,835)</u>	<u>(62,904)</u>	<u>(65,567)</u>	<u>(28,074)</u>	<u>(80,882)</u>
投資活動產生的現金流量						
土地使用權付款	14	–	(34,021)	–	–	–
物業、廠房及設備付款		(2,904)	(4,097)	(24,437)	(9,404)	(15,092)
無形資產付款		(7,812)	(2,506)	(1,506)	(690)	(1,603)
就收購非流動資產收取的政府補助		–	1,000	–	–	–
出售物業、廠房及設備的所得款項		48	717	30	30	100
出售按公允價值計入損益的 金融資產的所得款項	3.3(c)	41,250	631,231	2,008,902	820,935	1,281,795
按公允價值計入損益的 金融資產付款	3.3(c)	(65,200)	(848,730)	(1,940,749)	(824,109)	(1,345,370)
結算衍生金融工具的所得款項		–	67	–	(801)	–
結算衍生金融工具的付款		–	–	(801)	–	–
出售附屬公司所得款項		1,480	–	–	–	–
投資活動(所用)／所得現金淨額		<u>(33,138)</u>	<u>(256,339)</u>	<u>41,439</u>	<u>(14,039)</u>	<u>(80,170)</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

		截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	附註	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
					(未經審計)	
融資活動產生的現金流量						
權益持有人出資所得款項	24、26	58,850	327,696	346,000	98,500	–
租賃負債付款	35(d)	(2,125)	(2,350)	(3,073)	(1,373)	(1,729)
償還借款	35(d)	(12,000)	(25,000)	(35,500)	(19,500)	(48,857)
借款所得款項	35(d)	27,000	35,500	48,857	–	–
已付借款利息	35(d)	(897)	(1,245)	(375)	(533)	(284)
支付[編纂]開支		–	–	–	–	(7,696)
融資活動所得／(所用) 現金淨額		<u>70,828</u>	<u>334,601</u>	<u>355,909</u>	<u>77,094</u>	<u>(58,566)</u>
現金及現金等價物增加／(減少) 淨額		<u>13,855</u>	<u>15,358</u>	<u>331,781</u>	<u>34,981</u>	<u>(219,618)</u>
年／期初現金及現金等價物		3,066	16,912	32,042	32,042	365,745
現金及現金等價物匯兌 (虧損)／						
收益	7	<u>(9)</u>	<u>(228)</u>	<u>1,922</u>	<u>632</u>	<u>560</u>
年／期末現金及現金等價物	22	<u><u>16,912</u></u>	<u><u>32,042</u></u>	<u><u>365,745</u></u>	<u><u>67,655</u></u>	<u><u>146,687</u></u>

附錄一

會計師報告

II 歷史財務資料附註

1 一般資料

知行汽車科技(蘇州)股份有限公司為一家於2016年12月27日在蘇州註冊成立的有限責任公司。其註冊辦事處地址為中國江蘇省蘇州市蘇州工業園區金雞湖大道88號G2-1901 1902 2002。

經2022年11月召開的股東大會批准，貴公司根據《中華人民共和國公司法》改制為股份有限公司，並於2022年12月29日將其註冊名稱由「知行汽車科技(蘇州)有限公司」變更為「知行汽車科技(蘇州)股份有限公司」。

貴公司及其附屬公司(統稱「貴集團」)主要從事自動駕駛產品及解決方案的開發、製造及銷售。

2 重大會計政策概要

編製歷史財務資料所應用的重大會計政策載於下文。除另有說明外，該等政策已於整個往績記錄期貫徹應用。

2.1 編製基準

(i) 遵守國際財務報告準則

歷史財務資料已根據國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)發佈的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)編製。

(ii) 歷史成本法

除若干按公允價值計量的金融資產及負債外，該等歷史財務資料已按歷史成本基準編製。

(iii) 尚未採納的新訂或經修訂準則

貴集團並無提早採納若干已頒佈且於往績記錄期並非強制執行的新訂會計準則、會計準則修訂本及詮釋。該等準則、修訂本或詮釋於當前或未來報告期間預期將不會對貴集團及可見未來交易造成重大影響。

以下為已頒佈惟於往績記錄期尚未生效及未獲貴集團提早採納的新準則、現有準則修訂本及新詮釋。貴集團計劃於該等新準則、準則修訂本及年度改進生效時採用：

準則及修訂本	於下列日期或之後開始的會計期間生效
國際財務報告準則第16號(修訂本)「售後租回中的租賃負債」	2024年1月1日
國際會計準則第1號(修訂本)「附帶契諾的非流動負債」	2024年1月1日
國際會計準則第1號(修訂本)「將負債分類為即期或非即期」	2024年1月1日
國際財務報告準則第7號(修訂本)及國際會計準則第7號(修訂本)「供應商融資安排」	2024年1月1日
國際會計準則第12號(修訂本)「國際稅務改革－支柱二規則範本」	附註
國際財務報告準則第10號(修訂本)及國際會計準則第28號(修訂本)「投資者及其聯營公司或合營企業之間的資產銷售或注入」	待定

附註：於2023年5月23日，國際會計準則理事會發佈對國際會計準則第12號的修訂－國際稅務改革－支柱二規則範本，並即時生效。就支柱二所得稅相關當期稅務開支的披露以及已知或合理可估計支柱二所得稅額須於2023年1月1日或之後開始的年度報告期間披露，但毋須於截至2023年12月31日或之前的任何中期期間中期財務報告披露。

貴集團已開始評估該等新訂或經修訂準則的影響。根據貴集團作出的初步評估，該等準則、修訂本及詮釋在生效時將不會對貴集團的財務表現及狀況造成重大影響。

附 錄 一

會 計 師 報 告

2.2 綜合及權益會計法原則

附屬公司

附屬公司指由 貴集團擁有控制權的所有實體。當 貴集團因參與該實體活動而承擔可變回報的風險或享有可變回報的權利，並有能力通過其指揮該實體活動的權力影響該等回報時， 貴集團即控制該實體。附屬公司自控制權轉移至 貴集團之日起全面綜合入賬，並在控制權終止之日起終止綜合入賬。

集團內公司間的交易、結餘及未變現交易收益均予對銷。未變現虧損亦予對銷，除非交易有證據顯示所轉讓資產出現減值則另作別論。附屬公司的會計政策已於必要時作出變動，以確保與 貴集團所採納政策一致。

2.3 業務合併

所有業務合併均以收購會計法入賬，而無論所收購者為權益工具或其他資產。收購一家附屬公司所轉讓的代價包括：

- 所轉讓資產的公允價值；
- 所收購業務先前擁有人產生的負債；
- 貴集團發行的股本權益；
- 或有代價安排產生的任何資產或負債的公允價值；及
- 任何先前存在的附屬公司股權的公允價值。

除有限例外情況外，於業務合併收購的可識別資產以及承擔的負債及或有負債，初步按收購日期的公允價值計量。 貴集團根據個別收購交易按公允價值或非控股權益應佔被收購實體可識別資產淨值的比例確認於被收購實體的任何非控股權益。

收購相關成本於產生時支銷。

- 所轉讓代價；
- 於被收購實體的任何非控股權益金額；及
- 任何先前於被收購實體的股權於收購日期的公允價值

與已收購可識別資產淨值的公允價值的差額按商譽列賬。倘該等金額低於所收購業務可識別資產淨值的公允價值，有關差額會作為一項議價收購直接於損益中確認。

倘現金代價的任何部分遞延結算，則未來應付款項將折現為交換日期的現值。所使用的折現率為實體的增量借貸利率，即根據可比條款及條件可從獨立融資人獲得類似借貸的利率。或有代價分類為權益或金融負債。分類為金融負債的金額其後將重新按公允價值計量，而公允價值變動於損益中確認。

倘業務合併分階段進行，則收購方先前持有的收購對象股本權益於收購日期的賬面值按於收購日期的公允價值重新計量。該項重新計量產生的任何收益或虧損於損益中確認。

附錄一

會計師報告

2.4 獨立財務報表

於附屬公司的投資按成本減減值入賬。成本包括投資的直接應佔成本。附屬公司的業績由 貴公司按已收及應收股息基準入賬。

倘自附屬公司收取的股息超出該附屬公司於宣派股息期間的全面虧損總額，或倘有關投資於獨立財務報表中的賬面值超過投資對象資產淨值（包括商譽）於綜合財務報表中的賬面值，則從該等投資收到股息時須就於附屬公司的投資進行減值測試。

2.5 分部報告

經營分部的呈報方式須與提供予主要經營決策者的內部報告一致。

主要經營決策者（「主要經營決策者」）（其負責分配資源及評估經營分部的表現）已確定為制定策略決定的 貴公司執行董事。

2.6 外幣換算

(a) 功能及呈列貨幣

貴集團各實體的財務報表所包括的項目按該實體經營所在的主要經濟環境貨幣（「功能貨幣」）計量。貴公司及位於中國的公司功能貨幣為人民幣，而位於德國的公司功能貨幣為歐元。歷史財務資料以 貴集團的呈列貨幣人民幣呈列。

(b) 交易及結餘

外幣交易均按交易當日的匯率換算為功能貨幣。因結算此等交易及以外幣計值的貨幣資產及負債按年／期末的匯率換算產生的匯兌盈虧通常於損益中確認。倘其與合資格的現金流量對沖及合資格淨投資對沖有關或應佔部分海外經營業務的投資淨額，則其於權益中遞延。所有其他匯兌收益及虧損按淨額基準於綜合全面收益表的其他收益／（虧損）中呈列。

2.7 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備按歷史成本減累計折舊及減值虧損列賬。歷史成本包括購買該等項目直接應佔的費用。

僅當項目未來經濟利益很可能會流入 貴集團，且項目成本能可靠計量時，後續成本方會計入資產的賬面值或確認為一項獨立資產（如適用）。入賬列作獨立資產的任何組成部分的賬面值於被取代時終止確認。所有其他維修及保養費於其產生的財政期間自損益扣除。

折舊於估計可使用年期或（倘屬租賃物業裝修）較短租期以直線法計算以分配成本（扣除剩餘價值），詳情如下：

機器	5至10年
汽車	5年
傢具	5年
設備	3至5年
租賃物業裝修	其預期可使用年期及租期（以較短者為準）

附錄一

會計師報告

於各報告期末，資產的剩餘價值及可使用年期均會審閱並作適當調整。

倘資產的賬面值高於其估計可收回金額，則該資產的賬面值將即時撇減至其可收回金額（附註2.9）。

出售的收益及虧損透過比較所得款項與賬面值釐定並於綜合全面收益表中的「其他收益／（虧損）淨額」中確認。

在建工程指未完工工程及在建或待安裝設備，按成本減減值虧損呈列。成本包括包含建設期間建設應佔借款成本在內的直接建設成本。相關資產完工並可用作擬定用途時方會就在建工程計提折舊撥備。

2.8 無形資產

(a) 已購買軟件

所獲取軟件按歷史成本確認，其後按成本減累計攤銷及累計減值虧損列賬。貴集團的軟件於3年的估計可使用年期內按直線法進行攤銷。

(b) 研發

研發成本包括研發活動（與全新或經改進自動駕駛產品的設計及測試有關）直接應佔或可按合理基準分配至該等活動的所有成本。當符合以下標準時，研發成本確認為無形資產：

- 完成無形資產以供使用或出售的技術可行性；
- 完成無形資產並使用或出售的意圖；
- 使用或出售無形資產的能力；
- 無形資產日後很可能產生經濟利益；
- 有足夠的技術、財務及其他資源來完成開發及使用或出售無形資產；及
- 在開發過程中可靠計量無形資產應佔支出的能力。

不符合該等標準的其他開發支出於產生時自開支扣除。先前確認為開支的開發成本於其後期間不會確認為資產。

2.9 非金融資產減值

非金融資產於有事件出現或情況變動顯示可能無法收回賬面值時進行減值測試。倘資產賬面值超出其可收回金額，高出金額確認為減值虧損。可收回金額為資產公允價值減銷售成本與使用價值的較高者。就評估減值而言，資產按獨立可識別現金流入的最低層次組合，其大致獨立於其他資產或資產組合（現金產生單位）產生的現金流入。已計提減值的非金融資產在各報告期末均就減值能否轉回進行審閱。

附錄一

會計師報告

2.10 金融資產

(a) 分類

貴集團將其金融資產劃分為以下計量類別：

- 後續按公允價值計量（計入其他全面收益或計入損益）的金融資產；及
- 按攤銷成本計量的金融資產。

分類取決於 貴集團管理金融資產的業務模式及現金流量合約條款。

就按公允價值計量的資產而言，收益及虧損將於損益或其他全面收益入賬。就並非持作買賣的股本工具投資而言，這將根據 貴集團是否在初始確認時不可撤回地選擇以按公允價值計入其他全面收益（按公允價值計入其他全面收益）將股本投資入賬。

貴集團於及僅於管理該等資產的業務模式改變時重新分類債務投資。

(b) 確認及終止確認

金融資產的一般買賣於交易日（即 貴集團承諾購買或出售資產當日）確認。自金融資產收取現金流量的權利屆滿或已轉讓，且 貴集團已轉移擁有權的絕大部分風險及回報時，會終止確認金融資產。

(c) 計量

初始確認時， 貴集團按其公允價值加（倘屬並非按公允價值計入損益（「按公允價值計入損益」）的金融資產）購買金融資產的直接應佔交易成本計量金融資產。按公允價值計入損益的金融資產的交易成本在損益中支銷。

於確定具有嵌入式衍生工具的金融資產的現金流量是否僅為支付本金及利息時，應整體考慮金融資產。

債務工具

債務工具的後續計量取決於 貴集團管理該資產的業務模式及該資產的現金流特點。 貴集團將其債務工具劃分為兩類計量類別：

- 攤銷成本：持作收回合約現金流量且現金流量僅為支付本金及利息的資產按攤銷成本計量。該等金融資產的利息收入按實際利率法計入財務收入。終止確認產生的任何收益或虧損直接於損益確認，並於「其他收益／（虧損）淨額」中列示。減值虧損於綜合全面收益表中作為獨立項目列示。
- 按公允價值計入損益：不符合攤銷成本標準或按公允價值計入其他全面收益的資產按公允價值計入損益計量。其後按公允價值計入損益計量的債務投資的收益或虧損於損益中確認，並於產生期間按淨額呈列於「其他收益／（虧損）淨額」中。

權益工具

貴集團其後按公允價值計量所有股本投資。倘 貴集團管理層已選擇將股本投資的公允價值收益及虧損於其他全面收益呈列，則終止確認投資後，概無後續重新分類公允價值收益及虧損至損益。 貴集團收取付款的權利確立時，有關投資的股息繼續於損益中確認為其他收入。

附錄一

會計師報告

按公允價值計入損益的金融資產公允價值變動乃於損益確認，並呈列於綜合全面收益表「其他收益／(虧損)淨額」(如適用)。按公允價值計入其他全面收益計量的股本投資減值虧損(及減值虧損撥回)不會與其他公允價值變動分開呈報。

(d) 減值

貴集團按前瞻性基準評估與其債務工具相關且按攤銷成本列賬的預期信貸虧損。所用減值方法視乎信貸風險有否大幅增加而定。

就現金及現金等價物及受限制現金而言，預期信貸虧損風險被視為不重大。

就貿易應收款項及應收票據而言，貴集團應用國際財務報告準則第9號允許的簡易方法，其規定由初始確認應收款項起確認預期全期虧損。

此外，管理層亦透過考慮與客戶的關係及其財務狀況審閱個別債務人的信貸風險，以評估於報告期末是否需要進一步的減值撥備。

其他應收款項的減值按12個月預期信貸虧損或全期預期信貸虧損計量，視乎信貸風險自初始確認後有否大幅增加而定。倘應收款項的信貸風險自初始確認以來大幅增加，則減值按全期預期信貸虧損計量。

2.11 抵銷金融工具

當貴集團現時有可合法強制執行權利抵銷已確認金額，並有意按淨額基準結算或同時變現資產和結算負債時，金融資產與負債可互相抵銷，並在資產負債表呈報淨值。

2.12 貿易應收款項

貿易應收款項為在日常業務活動中因出售商品或提供服務而應收客戶的款項。預期於一年或以內(或在正常營運週期內，如更長)收回的貿易應收款項分類為流動資產，否則列示為非流動資產。

貿易應收款項按無條件代價金額進行初始確認，但當其包含重大融資部分時，按公允價值進行確認。貴集團持有貿易應收款項以收取合約現金流量，因此後續採用實際利率法按攤銷本計量貿易應收款項。貴集團貿易應收款項會計處理的更多信息請見附註19，貴集團減值政策說明見附註3.1(b)。

2.13 衍生金融工具

衍生金融工具初始按訂立衍生工具合約當日的公允價值確認，其後按各報告期末的公允價值重新計量。衍生金融工具的公允價值變動於損益中確認。

2.14 存貨

原材料、半成品、在製品及製成品按成本與可變現淨值孰低列示。成本包括直接材料、直接勞工及適當比例的可變及固定間接支出，後者根據正常運營能力進行分配。成本根據加權平均成本分配予各個存貨項目。採購存貨的成本於扣除回扣及折扣後確定。可變現淨值為日常業務過程中的估計售價減估計完工成本及進行銷售所需的估計成本。

附錄一

會計師報告

2.15 現金及現金等價物

為於綜合現金流量表呈列，現金及現金等價物包括手頭現金、金融機構的活期存款、其他原到期日為三個月或以下及能隨時轉換為已知現金金額的短期且具高流動性的投資，其價值變動風險不大。

2.16 實繳資本／股本

普通股分類為權益。

發行新股份或購股權直接應佔的新增成本，於權益中列作所得款項的扣減（扣除稅項）。

2.17 貿易及其他應付款項

該等款項指財政年度結束前 貴集團所獲貨品及服務的未支付負債。該款項為無抵押。除非付款於報告期後12個月內並未到期，否則貿易及其他應付款項呈列為流動負債。其初步按公允價值確認，其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

2.18 按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具

載有購買 貴集團股本工具以換取現金或其他金融資產的 貴集團責任的合約可導致就贖回金額的現值產生金融負債。即使 貴集團的購買責任以交易對手行使贖回權為條件，附帶優先權的金融工具初步按贖回金額的現值確認為金融負債，其後按攤銷成本計量，並於財務成本中扣除利息。

當且僅當 貴集團責任解除、取消或屆滿時， 貴集團方終止確認金融負債。終止確認的金融工具賬面值計入權益。

2.19 借款

借款初步按公允價值扣除所產生交易成本確認。借款其後按攤銷成本計量。所得款項（扣除交易成本）與贖回金額之間的任何差額於借款期間使用實際利率法在損益表內確認。倘很可能提取部分或全部融資，則設立貸款融資時支付的費用確認為貸款的交易費用。在此情況下，費用遞延至借款提取為止。如沒有證據證明部分或全部融資將很可能被提取，則該費用資本化作為流動資金服務的預付款，並按有關的融資期間攤銷。

倘合約所訂明責任獲解除、取消或屆滿，借款會自綜合資產負債表移除。已失效或轉讓予另一方的金融負債的賬面值與已付代價（包括任何已轉讓非現金資產或已承擔負債）的差額，於損益表確認為財務成本。

除非 貴集團有無條件權利可將負債延長至報告期後最少12個月清償，否則借款分類為流動負債。

2.20 借款成本

收購、建設或生產合資格資產直接應佔的一般和特殊借款成本於就其擬定用途或出售完成及準備資產所需時期內撥充資本。合資格資產為需要相當長時間方可作其擬定用途或出售的資產。

等待用作合資格資產開支的特定借款進行暫時性投資所賺取的投資收入從可合資格撥充資本的借款成本中扣除。

其他借款成本於產生期間支銷。

附錄一

會計師報告

2.21 即期及遞延所得稅

期內所得稅開支或抵免為根據各司法權區的適用所得稅稅率對當前期間應課稅收入計算的應繳稅項，並透過暫時性差額及未動用稅項虧損所引起的遞延所得稅資產及負債變動予以調整。

(a) 即期所得稅

即期所得稅支出根據於報告期末於貴公司及其附屬公司經營及產生應課稅收入的國家已頒佈或實質頒佈的稅法計算。管理層定期就適用稅務法規可能受詮釋所規限的情況評估報稅表內呈列的狀況，並考慮稅務機關是否有可能接受不確定的稅收處理。貴集團根據最可能的金額或預期價值計量其稅項餘額，具體取決於可更佳地預測解決不確定性的方法。

(b) 遞延所得稅

遞延所得稅使用負債法就資產和負債的稅基與其在歷史財務資料的賬面值的暫時性差額悉數計提撥備。然而，若遞延所得稅負債因初步確認商譽而產生，則不予確認。若遞延所得稅因初始確認交易（不包括業務合併）資產或負債而產生，而在交易當時不影響會計或應課稅損益，亦不會產生等額應課稅及可扣稅暫時性差額，則遞延所得稅不予列賬。遞延所得稅以截至報告期末已頒佈或實質頒佈的稅率（及稅法）釐定，並預期於變現相關遞延所得稅資產或償還遞延所得稅負債時應用。

遞延所得稅資產僅在未來可能有應課稅金額可用於動用暫時性差額及虧損時方會確認。

倘貴集團能控制撥回暫時性差額的時間及該等差額可能不會於可預見將來撥回，則不會就海外業務投資賬面值與稅基之間的暫時性差額確認遞延所得稅負債及資產。

當有可依法強制執行的權利將即期所得稅資產與負債抵銷，而遞延所得稅結餘與同一稅務機關相關時，則可將遞延所得稅資產與負債抵銷。當實體有可依法強制執行抵銷權利且有意按淨額基準結算或同時變現資產及清償負債時，則即期所得稅資產與稅項負債抵銷。

即期及遞延所得稅於損益中確認，惟有關於其他全面收益或直接於權益確認的項目除外。在此情況下，稅項亦分別於其他全面收益或直接於權益中確認。

2.22 僱員福利

(a) 短期責任

就工資及薪金（包括非貨幣福利及累計病假）的負債預期將於期末後12個月內悉數償付，其中僱員所提供的相關服務將就彼等直至報告期末止的服務予以確認，並按清償負債時預期將予支付的金額計量。負債於綜合資產負債表呈列為即期僱員福利責任。

(b) 退休金責任

根據中國規則及法規，貴集團的僱員參與中國相關省市政府組織的多項定額供款退休福利計劃，據此，貴集團及僱員須每月按僱員薪資的特定比例向該等計劃作出供款，以特定上限為限。除每月供款外，貴集團並無其他責任支付其僱員的退休及其他退休後福利。該等計劃的資產與貴集團的資產分開持有，存放於中國政府管理的獨立基金。貴集團對該等計劃的供款於產生時支銷。

附錄一

會計師報告

(c) 住房公積金、醫療保險及其他社會保險

貴集團的僱員有權參加政府管理的多項住房公積金、醫療保險及其他僱員社會保險計劃。貴集團每月基於僱員薪資的特定比例向該等基金供款，以特定上限為限。貴集團對該等基金的責任以各期間應付供款為限。

(d) 花紅計劃

當貴集團因為僱員已提供的服務而產生現有法律或推定支付花紅的責任，而責任金額能可靠估算時，則將花紅的預計成本確認為負債。花紅計劃的負債預期須在一年內償付，並根據在償付時預期會支付的金額計量。

(e) 離職福利

貴集團應於僱員在正常退休日期前終止僱用或僱員接納自願遣散換取此等福利時支付離職福利。貴集團於以下較早日期確認離職福利：(a) 貴集團無法再撤回提供該等福利時；及(b)當實體確認屬國際會計準則第37號範圍內並涉及支付離職福利的重組成本時。倘提出自願遣散的建議，則離職福利按預期接納有關建議的僱員人數計量。須於報告期末起計十二個月後支付的福利會折現至現值。

2.23 以股份為基礎的付款

根據僱員持股計劃授予僱員的獎勵股份之公允價值減去僱員所支付的金額乃確認為相關服務期間（即股份歸屬期）的僱員福利開支，於以股份為基礎的付款儲備中確認為權益貸項。該等股份的公允價值於授出日期計量。將支銷的總款額參照授出權益工具的公允價值釐定：

- 包括任何市場表現條件；
- 不包括任何服務及非市場表現歸屬條件的影響；及
- 包括任何非歸屬條件的影響。

總開支於歸屬期間內確認，即將達成所有指定歸屬條件的期間。於各報告期間末，貴集團根據服務條件修訂其對預期歸屬股份數目的估計。其於損益確認對原估計進行修訂的影響（如有），並對權益作出相應調整。

倘條款及條件的任何修訂導致所授出權益工具的公允價值增加，貴集團將已授出的增量公允價值計入餘下歸屬期間已接受服務確認的金額計量。增量公允價值為經修改權益工具公允價值與原權益工具公允價值之間的差額（兩者均於修訂日期估計）。基於增量公允價值的開支於修訂日期起至經修訂權益工具歸屬之日止之期間在原工具的任何金額的基礎上確認，並應於原歸屬期間的剩餘期間繼續確認。倘股份因僱員未能滿足服務條件而遭沒收，則先前就有關股份確認的任何開支自沒收日期予以轉回。

股東授予附屬公司僱員的以股份為基礎的付款，在貴公司單獨財務報表中作為對附屬公司出資處理。參考授予日公允價值確定的已收到僱員服務的公允價值，在歸屬期內確認為對附屬公司投資增加，並相應調整貴公司單獨財務報表中的權益。

附錄一

會計師報告

2.24 政府補助

政府補助在合理保證會收到補貼且 貴集團符合所有附帶條件時按公允價值確認。

倘補助與開支項目相關，則在補助擬補償的相關成本支出期間系統性地確認為收入。倘補助與資產相關，則公允價值計入遞延收入，並於有關資產的預期可使用年內於損益表內按直線法分配。

2.25 收入確認

貴集團在（或因）履約責任達成時，即特定履約責任的相關商品或服務控制權轉移至客戶時確認收入：

倘符合下列其中一項標準，則控制權於一段時間內轉移，而收入亦參考完全達成相關履約責任的進度於一段時間內確認：

- 客戶在 貴集團履約時同時取得並耗用 貴集團的履約所提供的利益；
- 貴集團的履約形成或強化於 貴集團履約時由客戶控制的資產；或
- 貴集團的履約並未產生對 貴集團具替代用途的資產，且 貴集團對迄今已完成履約之款項具有可執行權利。

否則，收入於客戶取得指定商品或服務的控制權的時間點確認。

將交易價格分配至合約中已識別的各項履約義務時， 貴集團在合約開始時確定合約中各項履約義務相關的獨特貨品或服務的單獨售價，並按該等單獨售價的比例分配交易價格。

確定 貴集團的收入應按總額還是按淨額呈報乃基於對多項因素的持續評估。於確定 貴集團是作為委託人還是代理人向客戶提供商品或服務時， 貴集團需要首先確定向客戶轉移指定商品或服務前由誰控制該等商品或服務。 貴集團遵循委託人－代理人考慮因素的會計指引，以評估在將指定商品或服務轉移至客戶前 貴集團是否控制該等商品或服務，其指標包括但不限於(a)該實體是否在履行承諾提供指定服務時承擔首要責任；(b)在指定服務轉移至客戶前，該實體是否存在存貨風險；及(c)該實體是否有權決定指定商品或服務的價格。管理層一併考慮上述因素，因為並無任何因素可被單獨視為推定或決定性因素，並當須根據各種不同情況評估指標時作出判斷。

貴集團主要向OEM提供自動駕駛相關研發服務，以開發有關OEM儲備車型自動駕駛解決方案的軟件、硬件、算法及功能，而當有關研發成功驗證後，OEM將委託 貴集團生產及銷售有關自動駕駛解決方案。除上述與自動駕駛解決方案有關的核心業務外， 貴集團亦通過使用表面貼裝技術（「SMT」）為若干客戶生產及銷售已裝配印刷線路板(PCBA)產品。

以下為 貴集團主要收入來源的會計政策說明：

(a) 銷售自動駕駛產品及解決方案以及PCBA

銷售自動駕駛產品及解決方案（主要包括向OEM銷售的主要產品自動駕駛(AD)域控制器及智能前視攝像頭）產生的收入，於通過將產品控制權轉移予客戶以滿足履約義務的時間點（一般於驗收產品後）確認。就於某一時間點確認收入的PCBA而言， 貴公司於控制權轉移時確認收益，控制權轉移通常發生於

附 錄 一

會 計 師 報 告

標準商業條款(典型包括目的地交貨或工廠交貨)項下裝運至客戶及所有權及虧損風險轉移後。收入按與客戶訂立的合約所訂明的代價減增值稅計量，並根據合約條款及歷史模式就任何可變代價(即價格優惠或年度價格調整)作出調整。

(b) 提供自動駕駛相關研發服務

貴集團向OEM提供自動駕駛服務，包括(i)自動駕駛分部的軟件及硬件開發；(ii)自動駕駛算法及功能開發；及(iii)功能安全諮詢及驗證服務。貴集團在履約責任達成及客戶接受約定的交付物的時間點確認收入。在客戶接受約定的交付物前，貴集團對付款並無任何可執行權利。

履約成本指與貴集團提供自動駕駛相關研發服務的合約直接相關的成本，主要包括直接向客戶提供承諾服務所產生的直接勞工、直接材料及成本分配。當履約責任獲達成及協定的交付物獲客戶接納時，貴集團確認收益，而與履行合約有關的累計成本轉撥至銷售成本。履約成本根據相關合約規定的條款按項目基準攤銷至銷售成本，這與相關貨品或服務的轉讓一致。倘已確認的履約成本的賬面值超過貴集團預期就該等服務收取的代價餘額，則貴集團於損益中確認減值虧損。此外，貴集團就持續經營業務向客戶付款。若干客戶付款(即預付費用)被視為獲得合約的增量成本，因為該等款項直接歸屬於合約。在該等情況下，客戶付款乃根據與預付款項有關的貨品或服務轉讓撥充資本並攤銷至收入。

2.26 撥備

當貴集團因過往事件而須負上現有的法定或推定責任，並可能須動用資源以履行有關責任，且有關金額能可靠估計時，則會就產品保修及有償合約等確認撥備。未來經營虧損撥備不予確認。

倘出現多項類似責任，將會考慮整體責任所屬類別以釐定清償責任會否導致資源流出。即使同一類別責任中任何一項可能流出資源的機會不大，仍會確認撥備。

撥備按報告期末管理層對結清目前責任所需開支的最佳估計的現值計量。因時間推移而增加的撥備確認為利息開支。

2.27 租賃

貴集團作為承租人租賃樓宇及土地使用權。租賃合約一般分別按3至5年及30年的固定期限訂立。

租賃於租賃資產可供貴集團使用之日確認為使用權資產及相應負債。

合約可能包括租賃及非租賃組成部分。貴集團根據租賃及非租賃組成部分的相對獨立價格將合約代價分攤至租賃及非租賃組成部分。

租賃條款按個別基準磋商，包含各種不同的條款及條件。租賃協議並無施加任何契諾，惟出租人持有的租賃資產的抵押權益除外。租賃資產不得用作借款的抵押品。

租賃產生的資產及負債初步按現值基準計量。租賃負債包括下列租賃付款的淨現值(如適用)：

- 固定付款(包括實質性固定付款)，減任何應收租賃優惠；

附錄一

會計師報告

- 基於指數或利率的可變租賃付款，初步按開始日期的指數或利率計量；
- 承租人根據剩餘價值擔保預期應付的金額；
- 倘承租人合理確定行使購買選擇權，該購買選擇權的行使價；及
- 倘租期反映承租人行使選擇權終止租賃，終止租賃的罰款付款。

根據可合理確定延期選擇權作出的租賃付款亦計入負債計量。

租賃付款使用租賃中隱含的利率進行貼現。倘無法輕易確定該利率（此為 貴集團租賃的普遍情況），則使用承租人的增量借款利率，即個別承租人在類似經濟環境中按類似條款、抵押及條件借入獲得與使用權資產具有類似價值的資產所需資金而須支付的利率。

為釐定增量借款利率， 貴集團：

- 在可能情況下，使用個別承租人最近獲得的第三方融資為出發點作出調整，以反映自獲得第三方融資以來融資條件的變動；
- 使用累加法，首先就 貴集團所持有租賃的信貸風險（最近並無第三方融資）調整無風險利率；及
- 對租賃進行特定調整，例如期限、國家、貨幣及抵押。

倘個別承租人（透過近期財務或市場數據）取得支付情況與租賃相近的易於觀察的攤銷貸款利率，則 貴集團以該利率作為釐定增量借款利率的出發點。

租賃付款於本金及財務成本之間作出分配。財務成本在租期內自損益扣除，以計算出各報告期負債餘額的固定週期利率。

使用權資產按成本計量，包括以下各項（如適用）：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 在開始日期或之前作出的任何租賃付款減任何已收租賃優惠；
- 任何初始直接成本。

使用權資產一般於資產的可使用年期與租期之間的較短者按直線法折舊。倘 貴集團合理確定行使購買選擇權，則使用權資產按相應資產的可使用年期進行折舊。

與設備短期租賃相關的付款按直線法於損益內確認為開支。短期租賃指租期為12個月或以下而無購買選擇權的租賃。

2.28 利息收入

來自按公允價值計入損益的金融資產的利息收入已計入該等資產的公允價值收益／（虧損）淨額，請參閱下文附註7。

按攤銷成本計量的金融資產的利息收入於損益內確認為其他收入的一部分。

為現金管理目的而持有的金融資產所賺取的利息收入呈列為財務收入，請參閱下文附註10。任何其他利息收入已計入其他收入。

附錄一

會計師報告

利息收入按實際利率乘以金融資產賬面總值計算，惟其後發生信貸減值的金融資產除外。就出現信貸減值的金融資產而言，對金融資產的賬面淨值（扣除虧損撥備）應用實際利率。

2.29 每股虧損

(a) 每股基本虧損

每股基本虧損按以下方式計算：

- 貴公司權益持有人應佔虧損，不包括普通股以外的任何權益服務成本；及
- 除以財政年度／期間內已發行普通股的加權平均數，就年／期內已發行普通股的紅利因素作出調整（不包括庫存股份）。

(b) 每股攤薄虧損

每股攤薄虧損調整用於確定每股基本虧損的數字，以考慮：

- 與潛在攤薄普通股相關的利息及其他財務成本的所得稅後影響；及
- 假設轉換所有潛在攤薄普通股，本將發行的額外普通股加權平均數。

3 財務風險管理

3.1 財務風險因素

貴集團的風險管理主要由財務部根據 貴公司董事會（「董事會」）所批准的政策進行管控。 貴集團財務部與 貴集團各營運單位緊密合作，以識別、評估及對沖財務風險。董事會就整體風險管理提供書面原則，以及涵蓋外匯風險、利率風險、信貸風險、衍生金融工具及非衍生金融工具的使用以及額外流動資金投資等特定領域的政策。

(a) 市場風險

(i) 外匯風險

倘日後商業交易或已確認資產及負債以 貴集團實體功能貨幣以外的貨幣計值，則會出現外匯風險。 貴集團的業務主要以人民幣開展。大部分資產以人民幣計值。大部分非人民幣資產及負債為以美元及歐元計值的現金及現金等價物、貿易應收款項及貿易應付款項。 貴集團承受來自以非人民幣計值的日後商業交易和已確認資產及負債以及境外業務的投資淨額產生的外匯風險。

貴集團透過密切監控外匯匯率變動管理其外匯風險。中國的現金回流受到中國政府頒佈的外匯管制法規及條例的規限。此外，為降低外匯風險， 貴集團已訂立遠期外匯合約。 貴集團並無其他重大的外匯風險敞口。

附錄一

會計師報告

貴集團以外幣計值的貨幣資產及貨幣負債於各綜合財務狀況表日期的賬面值如下：

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資產				
美元	16,415	34,258	33,842	7,662
歐元	95	—	—	—
	<u>16,510</u>	<u>34,258</u>	<u>33,842</u>	<u>7,662</u>
負債				
美元	308	40,254	129,215	87,171

貴集團主要面臨人民幣／美元匯率變動的風險。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，倘美元兌人民幣升值／貶值10%，而所有其他變量維持不變，截至該日止年度／期間的除所得稅前虧損將分別減少／增加約人民幣1,611,000元、增加／減少人民幣600,000元、人民幣9,537,000元及人民幣7,951,000元，原因為換算以美元計值的金融資產及負債產生外匯收益／虧損。

(ii) 現金流量及公允價值利率風險

除現金及現金等價物外，貴集團並無重大計息資產，因此貴集團收入及經營現金流大致不受市場利率變動影響。

貴集團利率風險主要來自借款。按浮動利率取得的借款使貴集團面臨現金流量利率風險。按固定利率取得的借款使貴集團面臨公允價值利率風險。借款的利率及償還條款於附註30披露。於報告期內，貴集團並無使用任何利率掉期合約或其他金融工具對其利率風險進行對沖。

於2020年、2021年及2022年12月31日，倘貴集團按浮動利率取得的借款的利率上升／下降0.5%，則截至該日止年度的除所得稅前虧損將分別增加／減少約人民幣97,000元、人民幣139,000元及人民幣137,000元。

(iii) 價格風險

貴集團面臨的股本證券價格風險來自貴集團持有的投資，並於資產負債表內分類為按公允價值計入損益（附註21）。年／期內除所得稅前虧損將因按公允價值計入損益分類的證券產生收益／虧損而減少／增加。於2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，倘投資價格上升／下跌10%，而所有其他變量保持不變，則截至該日止年度／期間的除所得稅前虧損將分別減少／增加約人民幣300,000元及人民幣350,000元。

為管理證券投資所產生的價格風險，貴集團分散其投資組合。分散投資組合乃根據貴集團所定的限制進行。

(b) 信貸風險

信貸風險來自現金及現金等價物、受限制現金、理財產品及貿易應收款項及應收票據和其他應收款項。上述各類金融資產賬面值代表貴集團就相應類別金融資產面臨的最大信貸風險。

附錄一

會計師報告

風險管理

為管理該風險，現金及現金等價物以及理財產品主要存放於中國內地國有或信譽良好的金融機構，其均為信貸優質金融機構。

為管理來自貿易應收款項及應收票據的風險，貴集團已制定政策，以確保向信貸記錄良好的交易對手給予信貸期，且管理層對交易對手進行持續信貸評估。貿易應收款項及應收票據已根據共同信貸風險特徵及賬齡分組，以計量預期信貸虧損。貿易應收款項及應收票據於無法合理預期收回時撤銷。貿易應收款項及應收票據減值虧損於經營利潤內呈列為減值虧損淨額。先前已撤銷的金額其後收回時計入同一項目。

就按攤銷成本計量的其他金融資產（不包括遞延[編纂]開支、待扣增值稅進項稅額（「增值稅」）、履約成本及預付款項），管理層根據歷史結算記錄及過往經驗就其他應收款項的可收回性進行定期集體評估及個別評估。

金融資產減值

貴集團有三類金融資產受預期信貸虧損模型約束：

- 現金及現金等價物、受限制現金及理財產品；
- 貿易應收款項及應收票據；
- 其他應收款項。

(i) 現金及現金等價物、受限制現金及理財產品

為管理來自現金及現金等價物的風險，貴集團僅與中國內地國有或信譽良好的金融機構進行交易。該等金融機構並無近期違約歷史。該等工具因違約風險較低，且交易對手於短期內具備較強能力履行其合約現金流量責任，故其被認為具有較低信貸風險。現金及現金等價物亦須遵守國際財務報告準則第9號的減值要求，而已識別減值虧損並不重大。

(ii) 貿易應收款項及應收票據

貴集團採用國際財務報告準則第9號簡易方法計量預期信貸虧損（對所有貿易應收款項及應收票據使用全期預期虧損撥備）。為計量預期信貸虧損，貿易應收款項及應收票據已根據共同信貸風險特徵及賬齡分組。

貴集團根據違約風險敞口和預期損失率計算預期損失率，基於違約概率和違約損失率並經參考交易對手於各報告期末的信貸評級確定預期損失率。歷史損失率經調整以反映影響客戶結算應收款項能力的宏觀經濟因素的當前及前瞻性資料。

在考慮前瞻性資料時，貴集團考慮了不同的宏觀經濟情景。貴集團定期監控並覆核與計算預期損失率相關的假設和參數，包括經濟下滑的風險、外部市場環境、技術環境、客戶情況的變化、國內生產總值（「GDP」）和消費者物價指數（「CPI」）等。於2022年，貴集團已考慮了COVID-19疫情引發的不確定性，並相應更新了相關假設和參數。

個別已減值貿易應收款項乃與面對意料之外經濟困難的客戶有關。貴集團預期全部或部分應收款項可能難以收回，並已確認減值虧損。

附錄一

會計師報告

貴集團的貿易應收款項主要包括就已售商品或已提供服務應收客戶的款項（如附註19所述）。

於2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴集團因應收其最大客戶吉利集團的貿易應收款項而產生若干信貸風險集中，分別為81.39%、95.59%及88.59%。

(iii) 其他應收款項

其他應收款項主要包括可退還按金、代表僱員及其他人士付款。貴集團所有按攤銷成本計量的金融資產均根據附註20所述按12個月的預期信貸虧損或按全期信貸虧損計量，視乎信貸風險初始確認後有否大幅增加而定。

貿易及其他應收款項於無法合理預期收回時撇銷。

貿易及其他應收款項減值虧損於經營虧損內呈列為減值虧損淨額。先前已撇銷款項其後收回計入同一行項目。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的貿易應收款項及應收票據以及其他應收款項的虧損撥備變動如下：

	貿易應收款項及 應收票據 人民幣千元	其他應收款項 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年1月1日年初虧損撥備	(116)	(15)	(131)
年內於損益確認的虧損撥備（增加）／ 減少	(91)	1	(90)
於2020年12月31日	<u>(207)</u>	<u>(14)</u>	<u>(221)</u>
於2021年1月1日	(207)	(14)	(221)
年內於損益確認的虧損撥備增加	(1,449)	(4)	(1,453)
於2021年12月31日	<u>(1,656)</u>	<u>(18)</u>	<u>(1,674)</u>
於2022年1月1日	(1,656)	(18)	(1,674)
年內於損益確認的虧損撥備增加	(3,714)	(3)	(3,717)
於2022年12月31日	<u>(5,370)</u>	<u>(21)</u>	<u>(5,391)</u>
於2023年1月1日	(5,370)	(21)	(5,391)
期內於損益確認的虧損撥備減少／ （增加）	3,047	(58)	2,989
於2023年6月30日	<u>(2,323)</u>	<u>(79)</u>	<u>(2,402)</u>

附錄一

會計師報告

	貿易應收款項及		
	應收票據	其他應收款項	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年1月1日	(1,656)	(18)	(1,674)
期內於損益確認的虧損撥備增加	(1,457)	(14)	(1,471)
於2022年6月30日 (未經審計)	(3,113)	(32)	(3,145)

(c) 流動資金風險

嚴謹的流動資金風險管理指維持充足的現金及現金等價物。由於相關業務的動態性質使然，貴集團的政策旨在定期監控其流動資金風險並維持充足的現金及現金等價物以滿足貴集團的流動資金需求。

金融負債到期日

下表為根據所有非衍生金融負債合約到期日將貴集團金融負債按到期日分組的分析。

表中披露的金額為合約未貼現現金流量。由於貼現影響並不顯著，故12個月內到期的結餘等於其賬面結餘。

	1年以下	1至2年	2至5年	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2020年12月31日				
借款 (包括應付利息)	25,596	—	—	25,596
貿易應付款項及應付票據 (附註33)	6,724	54	—	6,778
其他應付款項及應計費用 (不包括應付工資及福利及 其他應付稅項) (附註34)	3,204	131	—	3,335
租賃負債	2,322	2,429	2,788	7,539
	<u>37,846</u>	<u>2,614</u>	<u>2,788</u>	<u>43,248</u>
於2021年12月31日				
借款 (包括應付利息)	36,359	—	—	36,359
貿易應付款項及應付票據 (附註33)	90,416	24	—	90,440
其他應付款項及應計費用 (不包括應付工資及福利及 其他應付稅項) (附註34)	17,149	50	37	17,236
租賃負債	2,767	2,864	607	6,238
	<u>146,691</u>	<u>2,938</u>	<u>644</u>	<u>150,273</u>

附錄一

會計師報告

	1年以下 人民幣千元	1至2年 人民幣千元	2至5年 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2022年12月31日				
借款(包括應付利息)	49,183	—	—	49,183
貿易應付款項及應付票據 (附註33)	438,333	84	—	438,417
其他應付款項及應計費用 (不包括應付工資及福利及 其他應付稅項)(附註34)	24,442	68	—	24,510
租賃負債	3,493	1,273	343	5,109
	<u>515,451</u>	<u>1,425</u>	<u>343</u>	<u>517,219</u>
於2023年6月30日				
貿易應付款項及應付票據 (附註33)	128,384	—	—	128,384
其他應付款項及應計費用 (不包括應付薪資及福利及 其他應付稅項)(附註34)	31,242	—	—	31,242
租賃負債	2,565	815	—	3,380
	<u>162,191</u>	<u>815</u>	<u>—</u>	<u>163,006</u>

於2020年及2021年12月31日，附註29所述按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具約人民幣162,219,000元及人民幣897,731,000元並非按到期日管理，於2022年全部重新分類至權益。

3.2 資本管理

貴集團管理資本的目標旨在保障 貴集團能夠以持續基準繼續經營，從而為權益持有人提供回報及維持最佳資本結構，減少資本成本。

貴集團透過定期審查資本結構以監察資本。作為本次審閱一部分，貴公司管理層考慮資本成本以及與已發行股本相關的風險。貴集團可調整付予權益持有人的股息金額、返還權益持有人的資本以及發行新股或購回 貴公司股份。貴公司管理層認為，貴集團資本風險為低。因此，貴集團資本風險並不重大，且資本管理計量並非 貴集團內部管理報告程序採用的工具。

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的債務與權益比率如下：

	於12月31日			於6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
債務／(現金)淨額(附註35)	152,894	661,308	(497,236)	(397,500)
總(虧絀)／權益	(116,357)	(558,334)	666,467	611,515
債務淨額與權益比率	不適用	不適用	不適用	不適用

附錄一

會計師報告

3.3 公允價值估計

(a) 公允價值層級

本節闡釋釐定於財務報表按公允價值確認及計量的金融工具公允價值時所作判斷及估計。為說明釐定公允價值所用輸入數據的可靠性，貴集團根據會計準則將其金融工具分為三個層級。

- 第一級：於活躍市場買賣的金融工具（如公開買賣的衍生工具及股本證券）的公允價值根據報告期末的市場報價釐定。貴集團所持金融資產所用市場報價為當前買盤價。該等工具計入第一級。
- 第二級：並非於活躍市場買賣的金融工具（如場外衍生工具）的公允價值使用估值技術釐定，該等估值技術盡量使用可觀察市場數據，極少依賴實體的特定估計。倘計算一項工具的公允價值所需的所有重大輸入數據均為可觀察，則該工具計入第二級。
- 第三級：倘一項或多項重大輸入數據並非基於可觀察市場數據得出，則該工具計入第三級。附有優先權證券的非上市投資即屬此情況。

下表呈列 貴集團於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日按公允價值計量的資產及負債：

	第一級 人民幣千元	第二級 人民幣千元	第三級 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年12月31日				
資產				
按公允價值計入損益的 金融資產 (附註21)	—	—	24,443	24,443
於2021年12月31日				
資產				
按公允價值計入損益的 金融資產 (附註21)	—	—	245,832	245,832
衍生金融工具 (附註23)	—	1,451	—	1,451
	—	1,451	245,832	247,283
於2022年12月31日				
資產				
按公允價值計入損益的 金融資產 (附註21)	—	—	185,408	185,408
於2023年6月30日				
資產				
按公允價值計入損益的 金融資產 (附註21)	69,794	—	184,299	254,093

貴集團政策為確認於各報告期末公允價值層級的轉入及轉出。

(b) 用於釐定第二級及第三級公允價值的估值技術

對金融工具估值時使用的特定估值技術包括：

類似工具的市場報價或交易商報價；及

附錄一

會計師報告

就外匯遠期合同而言－基於資產負債日遠期匯率的未來現金流量的現值；

對於附有優先權證券的非上市投資，貴集團運用其判斷選擇多種方法並主要根據財務狀況表各日的市場狀況作出假設。貴集團持有的股份價值採用倒推法釐定，並根據期權定價模型（「期權定價模型」）進行股權分配。

其他技術（如貼現現金流量分析）用於釐定其餘金融工具的公允價值。

估值技術於往績記錄期概無變動。

貿易應收款項及應收票據、其他應收款項，受限制現金以及現金及現金等價物的公允價值與其賬面值相若。

貿易應付款項及應付票據、其他應付款項及應計費用（不包括應付薪金及福利以及其他應付稅項）及流動借款的公允價值與其賬面值相若。

(c) 使用重大不可觀察輸入數據的公允價值計量（第三級）

下表呈列截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月第三級項目的變動：

	按公允價值計入 損益的金融資產 人民幣千元
於2020年1月1日	—
收購	65,200
出售	(41,250)
公允價值變動	493
於2020年12月31日	24,443
於2021年1月1日	24,443
收購	848,730
出售	(631,231)
公允價值變動	3,890
於2021年12月31日	245,832
於2022年1月1日	245,832
收購	1,940,749
出售	(2,008,902)
公允價值變動	7,729
於2022年12月31日	185,408
於2023年1月1日	185,408
收購	1,275,705
出售	(1,281,795)
公允價值變動	4,981
於2023年6月30日	184,299

有關更多於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日按公允價值計入損益的金融資產的詳情已於附註21中呈列。

附錄一

會計師報告

(d) 往績記錄期內第一、第二及第三級之間並無經常性公允價值計量轉移。

(e) 估值輸入數據及與公允價值的關係

下表概述有關用於經常性第三級公允價值計量的重大不可觀察輸入數據的量化資料。

於2020年12月31日

描述	公允價值 人民幣千元	不可觀察 輸入數據	輸入數據範圍	不可觀察輸入 數據與公允價值 的關係
理財產品（「理財產品」）	24,443	預期回報率	2.58%-3.08%	預期回報率越高， 公允價值越高

於2021年12月31日

描述	公允價值 人民幣千元	不可觀察 輸入數據	輸入數據範圍	不可觀察輸入數據 與公允價值的關係
理財產品	242,832	預期回報率	2.63%-4.55%	預期回報率越高， 公允價值越高

於2022年12月31日

描述	公允價值 人民幣千元	不可觀察 輸入數據	輸入數據範圍	不可觀察輸入數據 與公允價值的關係
理財產品	182,408	預期回報率	2.2%-4.2%	預期回報率越高， 公允價值越高

於2023年6月30日

描述	公允價值 人民幣千元	不可觀察 輸入數據	輸入數據範圍	不可觀察輸入數據 與公允價值的關係
理財產品	180,797	預期回報率	1.23%-3.00%	預期回報率越高， 公允價值越高
附有優先權的非上市投資	3,502	無風險利率及 波幅	無風險利率： 2.4% 波幅：51%	無風險利率及波幅 越高，公允價值 越低

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，倘預期回報率上升／下降0.5%，按公允價值計入損益的金融資產公允價值將分別增加／減少約人民幣38,200元、人民幣234,000元、人民幣331,800元及人民幣268,000元。

所有該等理財產品均由中國國有或信譽良好的全國性銀行及金融機構發起及管理。該等理財產品為短期投資，以人民幣計值。證券公司及銀行每季度或更頻繁地定期更新理財產品的預期回報率。管理層使用與現金流量評估相若的預期回報率，以評估理財產品公允價值。

附錄一

會計師報告

4 重大會計估計及判斷

歷史財務資料的編製需使用會計估計，顧名思義，會計估計與實際結果極少相同。管理層於應用貴集團的會計政策時亦需作出判斷。

估計及判斷會持續受評估。估計及判斷乃基於歷史經驗及其他因素，包括對可能會對實體帶來財務影響的未來事件的預期，以及於有關情況下被認為屬合理的預期。對導致下一財政年度／期間內的資產及負債賬面值出現重大調整的重大風險的估計及假設於下文論述。

(a) 按公允價值計入損益的金融資產的公允價值

並無於活躍市場買賣的金融資產的公允價值使用估值技術釐定。貴集團運用判斷選擇多種方法及主要基於各報告期末的市場情況作出假設。該等假設及估計的變動可能會對該等投資各自的公允價值帶來重大影響。釐定公允價值的假設及估計的詳情於附註3.3披露。

(b) 確認以股份為基礎的付款開支

如附註27所詳述，根據股份獎勵計劃的若干股份轉讓及股份授予產生以股份為基礎的付款開支。

貴集團已委聘獨立估值師釐定授予僱員的股權激勵獎勵的公允價值總額。貼現現金流量法及倒推估值法用於釐定貴公司的總權益價值，然後採用權益分配模型釐定股權激勵獎勵的公允價值。對假設的重大估計（例如無風險利率、波幅及股息收益率）乃基於管理層的最佳估計作出。進一步詳情載於附註27。

由於權益結算以股份為基礎的付款計劃所授出的獎勵以[編纂][編纂]（「[編纂]」）為條件。貴集團於各報告期末計算以股份為基礎的付款開支時，估計[編纂]可行與否及[編纂]的日期。由於[編纂]條件被視為歸屬條件，實體亦須考慮進行[編纂]的時機。倘服務條件下的服務期間於[編纂]前結束，則歸屬期將於[編纂]之日結束；倘服務條件下的服務期於[編纂]後結束，則歸屬期將根據服務條件結束。於2023年6月30日，貴集團評估履約條件（即[編纂]）有可能於日後達成。

貴集團亦須於歸屬期結束時估計已授出的受限制股份的預期沒收率（「沒收率」），以釐定自損益扣除的以股份為基礎的付款的金額。於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴集團向管理層及僱員授出的限制性股份的沒收率評估分別為15%至30%、25%至45%、25%至45%及25%至45%。

(c) 存貨撇減

如歷史財務資料附註18所述，貴集團管理層於各報告日期審閱存貨狀況，並對已識別為陳舊、滯銷或不再可收回或適合用於生產的存貨作出撥備。貴集團按每項產品進行存貨審查，並參考最新市場價格及當前市況作出撥備。

(d) 所得稅及遞延所得稅

在日常業務過程中，多項交易及事件最終稅項釐定並不確定。貴集團在釐定所得稅撥備時要求作出重大判斷。倘該等事項的最終稅項結果與最初記錄的款項有差異，則該等差異於作出該等決定期間將影響所得稅及遞延稅項撥備。

附錄一

會計師報告

貴集團基於估計可見未來很可能產生充足的應課稅利潤以抵扣可抵扣虧損而確認遞延所得稅資產。遞延所得稅資產的確認主要涉及管理層對發生稅項虧損的公司的應課稅溢利時間及金額的判斷及估計。由於未來應課稅收入的不可預測性，並無就該等稅項虧損確認遞延所得稅資產，而有關未確認稅項虧損的詳情載於附註11。

(e) 保修撥備

貴集團會在銷售產品時根據與其客戶的合約為所有新產品提供產品保修。貴集團按照保修服務的預計單位成本乘以銷量計提已售產品的保修儲備，其中包括根據保修條款維修或更換產品的最佳估算預期成本。該等估算主要基於對未來索償的性質、頻率及平均成本的估計。鑒於貴集團的銷售歷史相對較短，因此該等估計本質上為不確定，而歷史或預期保修經驗的變動可能導致未來的保修撥備發生重大變動。預計在未來12個月內將產生的保修儲備部分計入其他流動負債中的應計保修撥備，而剩餘餘額則計入綜合資產負債表中其他非流動負債。保修成本在合併全面虧損表中記錄為銷售開支的一部分。貴集團會定期重新評估保修應計費用是否充足。

5 收益及分部資料

(a) 分部及主要業務描述

於往績記錄期，貴集團在中國從事自動駕駛產品及解決方案的生產、研發及銷售。貴公司執行董事（即主要經營決策者）檢討業務的經營業績時將其視為一個經營分部，以作出戰略決策及資源分配。因此，貴集團認為，用以作出策略性決定的分部僅有一個。

地區資料

貴集團所有業務及經營均中國內地進行，目前貴集團主要市場、大部分收益、經營虧損及非流動資產均來自／位於中國。因此，並無呈列地區分部資料。

(b) 於往績記錄期收益

收益指已售貨品及提供服務的發票價值（扣除回扣及折扣）。

收益主要包括銷售自動駕駛解決方案及其他產品以及提供服務金額。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，貴集團按類別劃分的收益分析如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審計)	
自動駕駛解決方案及產品	440	86,154	1,252,949	336,755	520,856
自動駕駛相關研發服務	4,826	34,503	37,956	5,460	12,083
銷售PCBA產品	42,389	57,601	34,977	16,956	10,273
	<u>47,655</u>	<u>178,258</u>	<u>1,325,882</u>	<u>359,171</u>	<u>543,212</u>

貴集團的所有收益均於某個時間點確認。

截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，吉利集團為貴集團的最大客戶，貴集團來自吉利集團的收益分別為人民幣94.5百萬元、人民幣1,277.5百萬元、人民幣340.0百萬元及人民幣516.0百萬元，相當於貴集團同年／期收益總額的約53.0%、96.4%、94.7%及95.0%。

附錄一

會計師報告

(c) 與客戶訂立的合約有關的資產及負債

貴集團確認下列與客戶訂立的合約有關的資產及負債：

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
就獲得合約產生的成本確認的非流動資產	—	—	11,667	10,208
就獲得合約產生的成本確認的流動資產	—	—	2,916	2,917
就獲得合約產生的成本確認的資產總值(i)	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>14,583</u>	<u>13,125</u>
就履行合約產生的成本確認的非流動資產	2,228	5,327	6,380	6,539
就履行合約產生的成本確認的流動資產	1,255	5,417	28,246	31,601
就履行合約產生的成本確認的資產總值(ii)	<u>3,483</u>	<u>10,744</u>	<u>34,626</u>	<u>38,140</u>
非流動負債－提供服務(iii)	—	15,773	6,750	9,626
流動負債－提供服務(iv)	11,675	753	26,364	29,755
流動負債－銷售產品(v)	—	—	181	194
合約負債總額	<u>11,675</u>	<u>16,526</u>	<u>33,295</u>	<u>39,575</u>

(i) 自獲得合約的成本確認的資產

除上文所披露合約結餘外，貴集團亦已就獲得合約的成本確認資產。資產呈列於資產負債表的其他流動資產（附註20）及非流動資產（附註17）內。

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
自獲得合約產生的成本確認的資產	—	—	17,500	14,583
年／期內確認為銷售產品成本的攤銷	—	—	(2,917)	(1,458)
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>14,583</u>	<u>13,125</u>

附錄一

會計師報告

(ii) 自履行合約的成本確認的資產

除上文所披露合約結餘外，貴集團亦已就履行合約的成本確認資產。資產呈列於資產負債表的其他流動資產（附註20）及非流動資產（附註17）內。

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於12月31日自履行合約產生的成本				
確認的資產	3,483	11,085	39,388	42,126
年／期內確認為提供服務成本的減值虧損	—	(341)	(4,762)	(3,986)
	<u>3,483</u>	<u>10,744</u>	<u>34,626</u>	<u>38,140</u>

履約成本指與貴公司提供自動駕駛相關研發服務的合約直接相關的成本，主要包括直接向客戶提供所承諾服務的直接勞工、直接材料及成本分配。截至2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，已確認的履約成本減值撥備分別為人民幣341,000元、人民幣4,421,000元及人民幣305,000元。

(iii) 合約負債重大變動

增加是由於往績記錄期內磋商金額較高的預付款項及整體合約活動增加。

(iv) 有關合約負債的已確認收益

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審計)	
於年／期初計入合約					
負債結餘的已確認收益	<u>621</u>	<u>11,675</u>	<u>753</u>	<u>750</u>	<u>5,033</u>

(v) 分配至未履行履約責任的交易價格

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
分配至部分或全部未履行				
服務合約的交易價格總額				
提供服務	36,690	74,058	97,398	104,959
銷售產品	—	142,094	246,130	199,170
	<u>36,690</u>	<u>216,152</u>	<u>343,528</u>	<u>304,129</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

上述餘下履約責任主要與提供服務及銷售產品的合約有關。管理層預計，截至2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日的未履行責任分別人民幣36,690,000元、人民幣169,275,000元、人民幣329,828,000元及人民幣291,009,000元將於未來十二個月內確認為收益。餘下未履行責任將於一至兩年內確認。

6 其他收入

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
政府補貼	3,716	3,421	4,710	473	4,224

於截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，政府補貼主要包括對 貴集團研發開支以及建設先進產業基地的政府補助。已確認的補貼概無未達致的條件或附帶其他或有事項。

7 其他(虧損)/收益－淨額

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
按公允價值計入損益的金融資產的					
公允價值收益淨額(附註21)	493	3,890	7,729	4,213	5,110
出售物業、廠房及設備及無形資產的					
收益/(虧損)淨額	24	(266)	(73)	13	88
衍生金融工具的公允價值					
收益/(虧損)淨額(附註23)	—	1,518	(2,252)	(2,252)	—
附屬公司清算的收益	—	9	—	—	—
匯兌(虧損)/收益淨額	(870)	(212)	(6,284)	(2,945)	884
其他	(34)	(10)	252	404	51
	(387)	4,929	(628)	(567)	6,133

附錄一

會計師報告

8 按性質劃分的開支

銷售成本、銷售開支、行政開支及研發開支的詳細分析如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
製成品存貨變動	(2,141)	(36,071)	(195,619)	(40,982)	174,242
所用原材料及耗材	29,982	142,024	1,328,028	357,421	308,617
僱員福利開支 (附註9)	41,537	69,579	154,971	66,109	120,329
設計及測試開支	10,379	29,308	56,861	15,375	20,456
折舊及攤銷開支 (附註14、15及16)	7,555	10,515	13,953	6,463	8,709
差旅開支	969	2,517	5,039	1,409	1,939
法律、諮詢及其他專業費用	913	10,314	2,703	1,758	1,625
廣告及宣傳開支	633	865	2,157	394	1,115
有關短期租賃的開支 (附註14)	157	359	727	508	206
業務發展開支	157	544	1,606	490	1,131
核數師酬金－審計服務	18	185	1,266	208	292
履行合約成本減值撥備	—	341	4,421	521	305
存貨減值撥備	—	199	25	145	241
保修	—	198	3,746	553	4,274
[編纂]開支	—	—	2,056	—	10,367
其他	3,678	4,664	6,614	2,426	5,355
總計	<u>93,837</u>	<u>235,541</u>	<u>1,388,554</u>	<u>412,798</u>	<u>658,107</u>

附錄一

會計師報告

9 僱員福利開支

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
工資、薪金及花紅	29,317	43,472	92,935	38,780	65,832
以股份為基礎的付款開支 (附註27)	8,554	17,708	44,026	22,127	43,220
退休金責任、住房公積金、 醫療保險及 其他社會保險(a)	2,715	7,334	15,941	4,475	10,724
其他僱員福利(b)	951	1,065	2,069	727	553
	<u>41,537</u>	<u>69,579</u>	<u>154,971</u>	<u>66,109</u>	<u>120,329</u>

(a) 退休金責任、住房公積金、醫療保險及其他社會保險

貴集團於中國的全職僱員為中國政府所管理的國家管理退休福利計劃的參與人。貴集團須按地方政府機關釐定的薪金成本某一特定百分比(受若干上限限制)為履行繳納退休金責任、住房公積金、醫療保險及其他社會保險供款，以撥付福利。貴集團有關福利計劃的責任以各年／期應付供款為限。

根據人力資源和社會保障部及地方政府部門發佈的政策，為應對2019冠狀病毒病(COVID-19)的影響，各地方當局陸續實施若干社會保障救濟政策。因此，2020年2月至12月期間的社會保險費用已相應減少。

(b) 其他僱員福利

其他僱員福利主要包括膳食、差旅、交通津貼及其他津貼。

附錄一

會計師報告

(c) 五名最高薪酬人士

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，貴集團五名最高薪酬人士分別包括4名、4名、2名、3名及3名董事，其薪酬於附註37中披露。於往績記錄期，應付其餘1名、1名、3名、2名及2名最高薪酬人士的薪酬如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
工資、薪金及花紅	828	777	2,168	926	1,057
退休金責任、住房公積金、 醫療保險及 其他社會保險	37	80	167	81	89
其他僱員福利	5	5	10	5	5
以股份為基礎的付款開支	333	1,004	8,357	1,391	6,979
	<u>1,203</u>	<u>1,866</u>	<u>10,702</u>	<u>2,403</u>	<u>8,131</u>

其餘最高薪酬人士介乎以下範圍：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年 (未經審計)	2023年
薪酬範圍					
500,001港元－1,000,000港元	—	—	—	—	—
1,000,001港元－1,500,000港元	1	—	—	1	—
1,500,001港元－2,000,000港元	—	—	—	1	—
2,000,001港元－2,500,000港元	—	1	—	—	—
3,000,001港元－3,500,000港元	—	—	1	—	—
4,000,001港元－4,500,000港元	—	—	1	—	1
4,500,001港元－5,000,000港元	—	—	—	—	1
5,000,001港元－5,500,000港元	—	—	1	—	—
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

附錄一

會計師報告

10 財務成本－淨額

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
財務收入：					
銀行現金的利息收入	9	94	100	85	2,034
財務成本：					
銀行借款的利息開支	(910)	(1,254)	(484)	(512)	(137)
按攤銷成本計量附帶 優先權金融工具的 財務成本 (附註29)	(9,604)	(412,362)	(279,420)	(244,680)	—
租賃負債的利息及 財務費用 (附註14)	(379)	(291)	(265)	(133)	(96)
財務成本	(10,893)	(413,907)	(280,169)	(245,325)	(233)
財務(成本)／收入－淨額	(10,884)	(413,813)	(280,069)	(245,240)	1,801

11 所得稅開支

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
即期所得稅開支	—	—	—	—	—
遞延所得稅開支	—	—	—	—	—
所得稅開支	—	—	—	—	—

貴集團主要適用稅項及稅率載列如下。

貴公司於往績記錄期可享受優惠企業所得稅稅率15%。貴公司於2019年獲得高新技術企業(「高新技術企業」)資格認定，因此自2019年開始的三年期間可享受優惠稅率15%。該資格須遵守有關規定，即貴公司須每三年重新申請高新技術企業資格。貴公司重新申請高新技術企業資格，該申請已獲批准，自2022年開始續期三年。

附錄一

會計師報告

根據中國財政部及國家稅務總局聯合發佈的《關於實施小微企業普惠性稅收減免政策的通知》(財稅[2019]13號)，自2019年1月1日至2021年12月31日，對小型微利企業年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的一部分，減按25%計入應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅，對年應納稅所得額超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的一部分，減按50%計入應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅。

根據中國國家稅務總局聯合發佈的《實施支持小微企業和個體工商戶所得稅優惠政策的公告》(國家稅務總局公告[2021]8號)，自2021年1月1日至2022年12月31日，對小型微利企業年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的一部分，減按12.5%計入應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅。

根據中國財政部及國家稅務總局聯合發佈的《關於進一步實施小微企業企業所得稅優惠政策的公告》(財稅[2022]13號)，自2022年1月1日至2024年12月31日，對年應納稅所得額超過人民幣1百萬元但不超過人民幣3百萬元的一部分，減按25%計入應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅。

根據中國國家稅務總局聯合發佈的《實施支持小微企業和個體工商戶所得稅優惠政策的公告》(國家稅務總局公告[2023]6號)，自2023年1月1日至2024年12月31日，對小型微利企業年應納稅所得額不超過人民幣1百萬元的一部分，減按25%計入應納稅所得額，按20%的稅率繳納企業所得稅。

貴公司附屬公司合資格為小型微利企業，享受上述所得稅優惠政策。於往績記錄期，實際企業所得稅稅率為20%。自2022年起，知辛電子科技(蘇州)有限公司不再合資格為小型微利企業。

根據中國國家稅務總局頒佈的相關法律法規，從事研發活動的企業於確定該年度應評稅利潤時，有權自2018年起將其研發產生開支的175%(其後自2021年起提高至200%)作為可抵扣稅費(「加計扣除」)。

按適用企業所得稅稅率及所得稅前虧損(包括於往績記錄期的實際企業所得稅)計算的預期所得稅對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)				
除所得稅前虧損	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
按適用所得稅稅率25%					
計算的所得稅抵免	(13,457)	(116,050)	(85,593)	(75,108)	(24,937)
以下各項的稅務影響：					
優惠稅率	5,394	46,658	34,541	29,924	11,019
不可扣稅開支	1,455	61,888	42,010	36,732	67
有關研發開支的加計扣除	(2,831)	(5,208)	(10,450)	(4,479)	(9,952)
動用先前未確認稅項虧損	(99)	—	(304)	—	(2,432)

附 錄 一

會 計 師 報 告

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)				
並未確認遞延所得稅					
資產的稅項虧損	8,188	10,658	11,649	9,174	19,396
並未確認遞延所得稅					
資產的其他暫時性差額	1,350	2,054	8,147	3,757	6,839
所得稅開支	-	-	-	-	-

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2022年及2023年6月30日，貴集團過往年度產生的累計稅項虧損分別約人民幣141,776,000元、人民幣211,703,000元、人民幣287,308,000元、人民幣270,556,000元及人民幣406,706,000元，可結轉未來應課稅收入。僅當可能有未來應課稅金額可供動用該等暫時性差額及虧損時，方會確認遞延稅項資產。

貴集團主要於中國內地開展其業務，累計稅項虧損一般於5年內屆滿。根據2018年8月發佈有關延長高新技術企業未使用稅項虧損屆滿期的相關規定，貴公司符合高新技術企業資格，自2018年起累計未屆滿稅項虧損的屆滿期由5年延長至10年。貴公司於2022年重新申請高新技術企業資格並於2022年10月獲批。

未確認為遞延所得稅資產的可扣除虧損將於以下時間屆滿：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審計)				
屆滿年份					
2023年	3,727	3,727	2,510	2,510	1,013
2024年	8,348	8,348	8,348	8,348	1,330
2025年	167	167	167	167	167
2026年	-	3,170	3,170	3,170	2,356
2027年	2,098	2,098	4,602	5,356	4,061
2028年	27,592	27,592	27,592	27,592	27,700
2029年	45,639	45,639	45,639	45,639	45,639
2030年	54,205	54,205	54,205	54,205	54,205
2031年	-	66,757	66,757	66,757	66,757
2032年	-	-	74,318	56,812	74,318
2033年	-	-	-	-	129,160
	141,776	211,703	287,308	270,556	406,706

附錄一

會計師報告

12 每股虧損

(a) 每股基本虧損

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的每股基本虧損根據 貴公司權益持有人應佔虧損除以年／期內已發行普通股的加權平均數計算。

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年 (未經審計)	2023年
貴公司權益持有人應佔虧損 (人民幣千元)	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
發行在外普通股的加權平均數 (千股) (附註)	144,407	165,661	193,459	186,520	204,214
每股基本虧損 (以每股人民幣元列示)	<u>(0.37)</u>	<u>(2.80)</u>	<u>(1.77)</u>	<u>(1.61)</u>	<u>(0.49)</u>

附註：貴公司改制為股份有限公司前已發行普通股的加權平均數乃假設實繳資本已按照於2022年8月改制為股份有限公司時相同的1：1轉換比率全數轉換為 貴公司股本而釐定。

除上述外，已就於2023年3月23日完成的資本化發行（定義見附註25）的影響對用作該用途的普通股加權平均數作出追溯調整。

(b) 每股攤薄虧損

每股攤薄虧損按假設轉換全部攤薄工具而調整發行在外普通股的加權平均數計算。截至2020年及2021年12月31日止年度，按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具（附註29）有潛在攤薄影響，但計算每股攤薄虧損時並未計入有關金融工具，原因是其產生反攤薄作用。因此，截至2020年及2021年12月31日止年度的每股攤薄虧損與各年度／期間每股基本虧損相同。截至2022年12月31日止年度及截至2023年6月30日止六個月，每股攤薄虧損與每股基本虧損相同，原因是年／期內並無發行在外的潛在攤薄普通股。

附錄一

會計師報告

13 附屬公司

(a) 貴公司附屬公司

於本報告日期，貴公司直接或間接擁有以下附屬公司的權益：

實體名稱	註冊成立日期	註冊成立地點及法人實體類別	註冊股本	貴集團所持實際權益				截至報告日期	主要業務
				2020年	於12月31日	2021年	2022年	於6月30日	
			以千元計					2023年	
直接持有：									
知辛電子科技(蘇州)有限公司	2018年6月19日	中國蘇州、有限責任公司	人民幣40,000元	100%	100%	100%	100%	100%	產品製造及組裝
知行汽車科技(常熟)有限公司	2017年12月4日	中國蘇州、有限責任公司	人民幣3,500元	100%	100%	100%	100%	100%	自動駕駛測試
上海艾摩星汽車科技有限公司	2021年9月15日	中國上海、有限責任公司	人民幣4,000元	不適用	100%	100%	100%	100%	研發
知行汽車科技(天津)有限公司	2022年3月20日	中國天津、有限責任公司	人民幣15,000元	不適用	不適用	100%	100%	100%	研發
iMotion Germany GmbH ⁽ⁱ⁾	2018年6月28日	德國、有限責任公司	29美元	100%	不適用	不適用	不適用	不適用	研發
間接持有：									
知辛電子科技(香港)有限公司 ⁽ⁱⁱ⁾	2022年1月3日	香港(「香港」)、有限責任公司	50美元	不適用	不適用	不適用	100%	100%	研發

(i) 於2021年11月，iMotion Germany GmbH被註銷。

(ii) 於2023年8月，知辛電子科技(香港)有限公司解散。

附錄一

會計師報告

(b) 於附屬公司投資－貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於附屬公司的投資，按成本計量	36,490	47,500	47,500	62,500
以股份為基礎的付款產生的視作投資	112	1,202	4,212	4,232
	<u>36,602</u>	<u>48,702</u>	<u>51,712</u>	<u>66,732</u>

14 租賃

貴集團

(a) 於 貴集團綜合資產負債表確認的金額

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
使用權資產				
土地使用權(i)	–	33,926	32,792	32,225
租賃樓宇(ii)	6,599	5,426	4,616	3,236
	<u>6,599</u>	<u>39,352</u>	<u>37,408</u>	<u>35,461</u>
租賃負債				
流動	2,039	2,546	3,341	2,482
非流動	4,962	3,367	1,572	798
	<u>7,001</u>	<u>5,913</u>	<u>4,913</u>	<u>3,280</u>

(i) 於2021年12月，貴集團及貴公司獲得土地使用權以於中國江蘇省蘇州市興建用作製造及研發的總部大樓。截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的新增土地使用權分別為零、人民幣34,021,000元、零、零及零。

(ii) 截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的貴集團及貴公司新增租賃樓宇分別約為零、人民幣971,000元、人民幣1,808,000元、人民幣1,808,000元及零。

附 錄 一

會 計 師 報 告

(b) 於損益確認的金額

	於12月31日			於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
				(未經審計)	
使用權資產折舊費用					
土地使用權	—	95	1,134	567	473
租賃樓宇	2,092	2,145	2,616	1,236	1,380
	2,092	2,240	3,750	1,803	1,853
利息開支(計入財務成本)(附註10)	379	291	265	133	96
有關短期租賃的開支(計入銷售成本、 行政開支及研發開支)(附註8)	157	359	727	508	206
	2,628	2,890	4,742	2,444	2,155

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月的樓宇租賃現金流出總額分別約為人民幣2,282,000元、人民幣2,709,000元、人民幣3,800,000元、人民幣1,881,000元及人民幣1,935,000元。

(c) 貴集團的租賃活動及該等活動的入賬方式

除土地使用權外，貴集團租賃若干樓宇。租賃合約一般按3至5年的固定期限訂立。

租賃條款根據個別情況磋商，包括各種不同的條款及條件。除出租人持有的租賃資產所包含的抵押權益外，租賃協議並無規定任何契諾。租賃資產不得作為借款用途的抵押。

貴公司

本附註載列 貴公司作為承租人的租賃資料。

(a) 於 貴公司資產負債表確認的金額

	於12月31日			於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
使用權資產					
土地使用權	—	33,926	32,792	32,225	
租賃樓宇	2,925	2,943	3,325	2,541	
	2,925	36,869	36,117	34,766	

附錄一

會計師報告

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
租賃負債				
流動	884	1,263	1,995	1,801
非流動	2,333	2,022	1,572	798
	<u>3,217</u>	<u>3,285</u>	<u>3,567</u>	<u>2,599</u>

15 物業、廠房及設備

貴集團

	機器及模具 人民幣千元	車輛 人民幣千元	電子設備及 其他 人民幣千元	傢具 人民幣千元	租賃 物業裝修 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年1月1日							
成本	9,289	1,755	6,336	1,571	4,775	633	24,359
累計折舊	(1,954)	(492)	(1,387)	(364)	(446)	–	(4,643)
賬面淨值	<u>7,335</u>	<u>1,263</u>	<u>4,949</u>	<u>1,207</u>	<u>4,329</u>	<u>633</u>	<u>19,716</u>
截至2020年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	7,335	1,263	4,949	1,207	4,329	633	19,716
轉讓	–	–	–	–	831	(831)	–
添置	1,006	–	437	–	410	198	2,051
處置	(3)	–	–	(16)	–	–	(19)
折舊費用(附註8)	(1,570)	(343)	(1,287)	(316)	(1,249)	–	(4,765)
年末賬面淨值	<u>6,768</u>	<u>920</u>	<u>4,099</u>	<u>875</u>	<u>4,321</u>	<u>–</u>	<u>16,983</u>
於2020年12月31日							
成本	10,292	1,755	6,773	1,544	6,016	–	26,380
累計折舊	(3,524)	(835)	(2,674)	(669)	(1,695)	–	(9,397)
賬面淨值	<u>6,768</u>	<u>920</u>	<u>4,099</u>	<u>875</u>	<u>4,321</u>	<u>–</u>	<u>16,983</u>
截至2021年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	6,768	920	4,099	875	4,321	–	16,983
添置	1,057	616	1,846	141	211	–	3,871
處置	(403)	–	(498)	(16)	–	–	(917)
折舊費用(附註8)	(1,738)	(372)	(1,357)	(315)	(1,410)	–	(5,192)
年末賬面淨值	<u>5,684</u>	<u>1,164</u>	<u>4,090</u>	<u>685</u>	<u>3,122</u>	<u>–</u>	<u>14,745</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

	機器及模具 人民幣千元	車輛 人民幣千元	電子設備及 其他 人民幣千元	傢具 人民幣千元	租賃 物業裝修 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2021年12月31日							
成本	10,697	2,371	7,788	1,660	6,227	–	28,743
累計折舊	(5,013)	(1,207)	(3,698)	(975)	(3,105)	–	(13,998)
賬面淨值	<u>5,684</u>	<u>1,164</u>	<u>4,090</u>	<u>685</u>	<u>3,122</u>	<u>–</u>	<u>14,745</u>
截至2022年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	5,684	1,164	4,090	685	3,122	–	14,745
添置	10,748	417	7,268	1,318	2,882	189	22,822
處置	–	(14)	(84)	–	–	–	(98)
折舊費用 (附註8)	(1,790)	(402)	(2,466)	(424)	(1,683)	–	(6,765)
年末賬面淨值	<u>14,642</u>	<u>1,165</u>	<u>8,808</u>	<u>1,579</u>	<u>4,321</u>	<u>189</u>	<u>30,704</u>
於2022年12月31日							
成本	21,445	2,648	14,847	2,978	9,109	189	51,216
累計折舊	(6,803)	(1,483)	(6,039)	(1,399)	(4,788)	–	(20,512)
賬面淨值	<u>14,642</u>	<u>1,165</u>	<u>8,808</u>	<u>1,579</u>	<u>4,321</u>	<u>189</u>	<u>30,704</u>
截至2023年6月 30日止六個月							
期初賬面淨值	14,642	1,165	8,808	1,579	4,321	189	30,704
添置	2,342	1,196	1,888	6	32	7,434	12,898
折舊費用 (附註8)	(1,529)	(231)	(1,846)	(224)	(1,064)	–	(4,894)
期末賬面淨值	<u>15,455</u>	<u>2,130</u>	<u>8,850</u>	<u>1,361</u>	<u>3,289</u>	<u>7,623</u>	<u>38,708</u>
於2023年6月30日							
成本	23,787	3,844	16,735	2,984	9,141	7,623	64,114
累計折舊	(8,332)	(1,714)	(7,885)	(1,623)	(5,852)	–	(25,406)
賬面淨值	<u>15,455</u>	<u>2,130</u>	<u>8,850</u>	<u>1,361</u>	<u>3,289</u>	<u>7,623</u>	<u>38,708</u>

(b) 自損益扣除的物業、廠房及設備折舊分析如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
銷售成本	2,067	2,707	2,909	1,364	1,465
銷售開支	–	–	13	5	14
行政開支	974	592	642	311	356
研發開支	<u>1,724</u>	<u>1,893</u>	<u>3,201</u>	<u>1,294</u>	<u>3,059</u>
	<u>4,765</u>	<u>5,192</u>	<u>6,765</u>	<u>2,974</u>	<u>4,894</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴公司

	機器及模具 人民幣千元	車輛 人民幣千元	電子設備及 其他 人民幣千元	傢具 人民幣千元	租賃 物業裝修 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年1月1日							
成本	–	1,367	4,912	916	724	–	7,919
累計折舊	–	(364)	(977)	(169)	(108)	–	(1,618)
賬面淨值	–	1,003	3,935	747	616	–	6,301
截至2020年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	–	1,003	3,935	747	616	–	6,301
添置	133	–	424	–	–	–	557
折舊費用	(11)	(263)	(996)	(163)	(145)	–	(1,578)
年末賬面淨值	122	740	3,363	584	471	–	5,280
於2020年12月31日							
成本	133	1,367	5,336	916	724	–	8,476
累計折舊	(11)	(627)	(1,973)	(332)	(253)	–	(3,196)
賬面淨值	122	740	3,363	584	471	–	5,280
截至2021年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	122	740	3,363	584	471	–	5,280
添置	262	615	1,798	138	–	–	2,813
處置	(3)	–	(494)	(16)	–	–	(513)
折舊費用	(41)	(292)	(1,086)	(172)	(145)	–	(1,736)
年末賬面淨值	340	1,063	3,581	534	326	–	5,844
於2021年12月31日							
成本	391	1,982	6,378	1,028	724	–	10,503
累計折舊	(51)	(919)	(2,797)	(494)	(398)	–	(4,659)
賬面淨值	340	1,063	3,581	534	326	–	5,844
截至2022年 12月31日止年度							
年初賬面淨值	340	1,063	3,581	534	326	–	5,844
添置	10,481	417	7,059	1,293	2,443	189	21,882
處置	–	(14)	(85)	–	–	–	(99)
折舊費用	(138)	(326)	(2,178)	(310)	(521)	–	(3,473)
年末賬面淨值	10,683	1,140	8,377	1,517	2,248	189	24,154
於2022年12月31日							
成本	10,872	2,260	13,231	2,320	3,167	189	32,039
累計折舊	(189)	(1,120)	(4,854)	(803)	(919)	–	(7,885)
賬面淨值	10,683	1,140	8,377	1,517	2,248	189	24,154

附 錄 一

會 計 師 報 告

	機器及模具 人民幣千元	車輛 人民幣千元	電子設備及 其他 人民幣千元	傢具 人民幣千元	租賃 物業裝修 人民幣千元	在建工程 人民幣千元	總計 人民幣千元
截至2023年6月							
30日止六個月							
期初賬面淨值	10,683	1,140	8,377	1,517	2,248	189	24,154
添置	2,256	677	1,888	6	–	7,434	12,261
折舊費用	(767)	(193)	(1,717)	(215)	(481)	–	(3,373)
期末賬面淨值	<u>12,172</u>	<u>1,624</u>	<u>8,548</u>	<u>1,308</u>	<u>1,767</u>	<u>7,623</u>	<u>33,042</u>
於2023年6月30日							
成本	13,128	2,937	15,119	2,326	3,167	7,623	44,300
累計折舊	(956)	(1,313)	(6,571)	(1,018)	(1,400)	–	(11,258)
賬面淨值	<u>12,172</u>	<u>1,624</u>	<u>8,548</u>	<u>1,308</u>	<u>1,767</u>	<u>7,623</u>	<u>33,042</u>

16 無形資產

貴集團

	軟件 人民幣千元
於2020年1月1日	
成本	2,074
累計攤銷	<u>(293)</u>
賬面淨值	<u>1,781</u>
截至2020年12月31日止年度	
年初賬面淨值	1,781
添置	6,913
攤銷費用 (附註8)	<u>(865)</u>
年末賬面淨值	<u>7,829</u>
於2020年12月31日	
成本	8,987
累計攤銷	<u>(1,158)</u>
賬面淨值	<u>7,829</u>
截至2021年12月31日止年度	
年初賬面淨值	7,829
添置	2,218
攤銷費用 (附註8)	<u>(3,083)</u>
年末賬面淨值	<u>6,964</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

軟件
人民幣千元

於2021年12月31日

成本	11,205
累計攤銷	(4,241)

賬面淨值	6,964

截至2022年12月31日止年度

年初賬面淨值	6,964
添置	1,333
攤銷費用 (附註8)	(3,438)

年末賬面淨值	4,859

於2022年12月31日

成本	12,538
累計攤銷	(7,679)

賬面淨值	4,859

截至2023年6月30日止六個月

期初賬面淨值	4,859
添置	1,419
攤銷費用 (附註8)	(1,962)

期末賬面淨值	4,316

於2023年6月30日

成本	13,957
累計攤銷	(9,641)

賬面淨值	4,316

(a) 截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，自損益扣除的無形資產攤銷如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
銷售成本	74	649	1,180	610	233
行政開支	115	121	249	137	343
研發開支	676	2,313	2,009	939	1,386
	865	3,083	3,438	1,686	1,962

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴公司

軟件

人民幣千元

於2020年1月1日

成本	695
累計攤銷	(203)

賬面淨值	492

截至2020年12月31日止年度

年初賬面淨值	492
添置	6,913
攤銷費用	(690)

年末賬面淨值	6,715

於2020年12月31日

成本	7,608
累計攤銷	(893)

賬面淨值	6,715

截至2021年12月31日止年度

年初賬面淨值	6,715
添置	2,198
攤銷費用	(2,911)

年末賬面淨值	6,002

於2021年12月31日

成本	9,806
累計攤銷	(3,804)

賬面淨值	6,002

截至2022年12月31日止年度

年初賬面淨值	6,002
添置	1,308
攤銷費用	(3,311)

年末賬面淨值	3,999

於2022年12月31日

成本	11,114
累計攤銷	(7,115)

賬面淨值	3,999

附錄一

會計師報告

軟件
人民幣千元

截至2023年6月30日止六個月

期初賬面淨值	3,999
添置	2,234
攤銷費用	(1,953)

期末賬面淨值	4,280

於2023年6月30日

成本	13,348
累計攤銷	(9,068)

賬面淨值	4,280

17 其他非流動資產

貴集團及 貴公司

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
履約成本(a)	2,228	5,668	8,212	8,372
減：履約成本減值撥備 (附註20)	—	(341)	(1,832)	(1,833)
	2,228	5,327	6,380	6,539
物業、廠房及設備的預付款項	—	881	1,885	2,490
授權准入金(b)	—	—	14,583	13,125
減：將於一年內結算的 非即期授權准入金 (附註20)	—	—	(2,916)	(2,917)
	—	—	11,667	10,208
	2,228	6,208	19,932	19,237

(a) 截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，計入銷售成本的履約成本攤銷分別為人民幣3,654,000元、人民幣8,888,000元、人民幣12,628,000元、人民幣5,106,000元及人民幣8,116,000元。

(b) 授權准入金指 貴公司為獲得若干合約而向客戶作出的付款，該等款項根據轉移的相關商品及服務攤銷以抵銷收入。截至2022年12月31日止年度及截至2023年6月30日止六個月，攤銷至銷售淨額的金額為人民幣2,917,000元及人民幣1,458,000元。

於2022年12月31日及2023年6月30日，並無與資本化成本有關的減值虧損。

附錄一

會計師報告

18 存貨

貴集團

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
原材料	5,730	7,325	36,700	101,248
半成品	1,731	464	624	96
在製品	1,512	113	3,180	2,218
製成品	511	39,249	231,640	58,888
	<u>9,484</u>	<u>47,151</u>	<u>272,144</u>	<u>162,450</u>
減：原材料減值撥備	<u>—</u>	<u>(145)</u>	<u>(170)</u>	<u>(369)</u>
	<u>9,484</u>	<u>47,006</u>	<u>271,974</u>	<u>162,081</u>

原材料主要包括用於量產的材料（將於發生時轉入生產成本）以及用於研發的材料。

製成品包括在生產廠房準備好運輸的產品及交付予客戶但未經驗收的產品。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2022年及2023年6月30日止六個月，確認為銷售成本的存貨分別約為人民幣27,370,000元、人民幣103,218,000元、人民幣1,128,160,000元、人民幣313,733,000元及人民幣482,360,000元，於各年度／期間確認的存貨減值撥備分別約為零、人民幣199,000元、人民幣25,000元、人民幣145,000元及人民幣241,000元。所有該等開支及減值費用已計入綜合全面虧損表中的「銷售成本」。

貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
原材料	1,648	1,697	1,936	50,360
半成品	—	—	3	47
製成品	<u>—</u>	<u>39,183</u>	<u>230,453</u>	<u>56,149</u>
	<u>1,648</u>	<u>40,880</u>	<u>232,392</u>	<u>106,556</u>
減：原材料減值撥備	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(2)</u>	<u>(105)</u>
	<u>1,648</u>	<u>40,880</u>	<u>232,390</u>	<u>106,451</u>

附錄一

會計師報告

19 貿易應收款項及應收票據

貴集團

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
應收票據(a)	254	904	750	7,775
減值撥備	—	—	—	—
	<u>254</u>	<u>904</u>	<u>750</u>	<u>7,775</u>
貿易應收款項				
應收第三方款項	15,201	112,041	293,978	121,438
減值撥備	(207)	(1,656)	(5,370)	(2,323)
	<u>14,994</u>	<u>110,385</u>	<u>288,608</u>	<u>119,115</u>
總計	<u><u>15,248</u></u>	<u><u>111,289</u></u>	<u><u>289,358</u></u>	<u><u>126,890</u></u>

(a) 應收票據

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，應收票據為賬齡少於六個月的銀行承兌票據。

(b) 貿易應收款項

(i) 貿易應收款項賬齡分析

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，基於收益確認日期的貿易應收款項賬齡分析如下：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
3個月內	14,117	111,462	273,481	36,349
3至6個月	1,084	194	20,031	38,626
6至12個月	—	385	466	46,034
超過12個月	—	—	—	429
	<u>15,201</u>	<u>112,041</u>	<u>293,978</u>	<u>121,438</u>

(ii) 貿易應收款項的公允價值

由於即期應收款項的短期性質，其賬面值被認為與其公允價值大致相同。

附錄一

會計師報告

(iii) 減值及風險承擔

貿易應收款項

貴集團採用國際財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸虧損，該方法對所有貿易應收款項使用全期預期虧損撥備。減值撥備及撥備結餘變動的詳情載於附註3.1(b)。

於2022年12月31日及2023年6月30日，由於擁有貿易應收款項人民幣450,000元的客戶在經營過程中遇到困難，貴集團已評估可能無法收回的現金流量，故已悉數計提壞賬撥備人民幣450,000元。

貴公司

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
應收票據	254	904	750	7,775
減值撥備	—	—	—	—
	254	904	750	7,775
貿易應收款項				
應收附屬公司款項	—	20	19,914	25,317
應收第三方款項	2,553	91,813	288,038	119,331
貿易應收款項總額	2,553	91,833	307,952	144,648
減值撥備(a)	(40)	(1,395)	(5,615)	(2,677)
	2,513	90,438	302,337	141,971
	2,767	91,342	303,087	149,746

(a) 貿易應收款項

(i) 貿易應收款項賬齡分析

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，基於收益確認日期的貿易應收款項賬齡分析如下：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
3個月內	2,109	91,695	282,179	44,250
3至6個月	444	41	25,344	45,466
6至12個月	—	97	429	54,503
超過12個月	—	—	—	429
	2,553	91,833	307,952	144,648

附錄一

會計師報告

20 其他流動資產

貴集團

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
其他應收款項(a)				
— 可退還按金(i)	671	2,828	1,416	1,278
— 向員工貸款(iii)	—	—	—	1,000
— 代表僱員付款	98	74	40	291
— 其他	172	53	77	216
	941	2,955	1,533	2,785
減值撥備(iii)	(14)	(18)	(21)	(79)
	927	2,937	1,512	2,706
預付款項(b)				
— 第三方原材料	116	490	5,932	5,870
— 其他稅項	31	117	931	763
— 授權准入金 (附註17)	—	—	2,916	2,917
— [編纂]開支	—	—	—	653
— 其他經營開支	176	585	1,891	3,148
	323	1,192	11,670	13,351
履約成本	1,255	5,417	31,176	33,754
減：履約成本減值撥備	—	—	(2,930)	(2,153)
	1,255	5,417	28,246	31,601
遞延[編纂]開支	—	—	1,754	9,444
待扣增值稅進項稅額(c)	4,688	1,236	1,996	3,211
其他流動資產總值	7,193	10,782	45,178	60,313

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴集團其他流動資產（並非金融資產的預付款項及待扣增值稅進項稅額除外）的公允價值與其賬面值相若。

貴集團其他流動資產的賬面值均以人民幣計值。

(a) 其他應收款項

(i) 可退還按金

可退還按金主要包括樓宇租賃的保證金及海關保證金。

(ii) 減值及風險承擔

就其他應收款項而言，管理層根據歷史結算記錄及過往經驗並考慮前瞻性資料對其他應收款項的可收回性進行定期集體評估及個別評估。其他應收款項的減值按12個月預期信貸虧損或全期預期信貸虧損計量，視乎信貸風險自初始確認以來有否大幅增加而定。倘應收款項的信貸風險自初始確認以來大幅增加，則減值按全期預期信貸虧損計量。

其他應收款項的預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）模式概述如下：

- 於初始確認時未出現信貸減值的其他應收款項分類為「第1級」，由 貴集團持續監察其信貸風險。預期信貸虧損按12個月基礎計量；
- 倘識別到信貸風險（定義見下文）自初始確認以來大幅增加，則金融工具轉移至「第2級」，惟並未被視為出現信貸減值。預期信貸虧損按全期基礎計量；
- 倘金融工具出現信貸減值（定義見下文），則金融工具轉移至「第3級」。預期信貸虧損按全期基礎計量；及
- 於第1及2級之下，倘金融資產隨後出現信貸減值（第3級），則 貴集團須通過於其後報告期間對金融資產攤銷成本（賬面總值扣除虧損撥備）而非賬面總值採用實際利率法，以計算利息收入。

於年／期內確認的虧損撥備受各種因素影響，如下所述：

- 其他應收款項的信貸風險於期內大幅增加（或減少）以致在第1級、第2級或第3級之間轉移，以及其後於12個月與全期預期信貸虧損之間「遞增」（或「遞減」）；
- 所確認新金融工具的額外撥備，以及於期內終止確認其他應收款項的解除；及
- 年／期內已終止確認其他應收款項及已撤銷資產相關撥備撤銷。

貴集團按以下準則考量對手方：

- 「第1級」— 較低違約風險並有較強實力可滿足合約現金流量的對手方；
- 「第2級」— 還款已逾期但合理預期可收回款項的對手方；及
- 「第3級」— 還款已逾期且不大可能合理預期收回款項的對手方。

附錄一

會計師報告

下表概述按不同階段分析的其他應收款項虧損撥備：

	第1級 12個月預期 信貸虧損	第2級 全期預期 信貸虧損	第3級 全期預期 信貸虧損	總計
於2020年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	941	—	—	941
於2020年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(14)	—	—	(14)
預期信貸虧損率	1.46%	—	—	1.46%
於2021年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	2,955	—	—	2,955
於2021年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(18)	—	—	(18)
預期信貸虧損率	0.60%	—	—	0.60%
於2022年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	1,533	—	—	1,533
於2022年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(21)	—	—	(21)
預期信貸虧損率	1.34%	—	—	1.34%
於2023年6月30日的賬面總值 (人民幣千元)	2,785	—	—	2,785
於2023年6月30日的虧損撥備 (人民幣千元)	(79)	—	—	(79)
預期信貸虧損率	2.84%	—	—	2.84%

- (iii) 於2023年6月30日，向員工貸款指向 貴公司首席運營官Ge Dingfeng先生提供的貸款。該貸款為無抵押、免息及須於2023年9月30日前到期。

(b) 預付款項指於往績記錄期預付第三方的款項。

(c) 待扣增值稅進項稅額主要為收購物業、廠房及設備、無形資產及材料所產生的增值稅進項稅額。根據《財政部稅務總局海關總署關於深化增值稅改革有關政策的公告》(財政部稅務總局海關總署公告2019年第39號)，自2019年4月1日起，存在可收回增值稅結餘的企業可申請增值稅抵免退稅。

附 錄 一

會 計 師 報 告

貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
其他應收款項				
— 應收附屬公司款項	4,551	947	2,137	1,122
— 可退還按金	434	2,552	1,127	1,009
— 向員工貸款(ii)	—	—	—	1,000
— 代表僱員付款	94	70	40	291
— 其他	120	1	75	213
	<u>5,199</u>	<u>3,570</u>	<u>3,379</u>	<u>3,635</u>
減值撥備(i)	<u>(82)</u>	<u>(28)</u>	<u>(52)</u>	<u>(92)</u>
	<u>5,117</u>	<u>3,542</u>	<u>3,327</u>	<u>3,543</u>
預付款項				
— 附屬公司原材料	1,075	1,120	—	—
— 第三方原材料	116	490	5,932	5,870
— 其他稅項	162	169	919	763
— 授權准入金	—	—	2,916	2,917
— [編纂]開支	—	—	—	653
— 其他經營開支	85	319	1,757	3,008
	<u>1,438</u>	<u>2,098</u>	<u>11,524</u>	<u>13,211</u>
履約成本	1,255	5,417	31,176	33,754
減：履約成本減值撥備	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(2,930)</u>	<u>(2,153)</u>
	1,255	5,417	28,246	31,601
遞延[編纂]開支	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,754</u>	<u>9,444</u>
待扣增值稅進項稅額	<u>2,641</u>	<u>47</u>	<u>55</u>	<u>1,098</u>
其他流動資產總值	<u>10,451</u>	<u>11,104</u>	<u>44,906</u>	<u>58,897</u>

附錄一

會計師報告

(i) 減值及風險承擔

下表解釋 貴公司按不同階段分析的其他應收款項虧損撥備的變動：

	第1級 12個月預期 信貸虧損	第2級 全期預期 信貸虧損	第3級 全期預期 信貸虧損	總計
於2020年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	5,199	—	—	5,199
於2020年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(82)	—	—	(82)
預期信貸虧損率	1.58%	—	—	1.58%
於2021年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	3,570	—	—	3,570
於2021年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(28)	—	—	(28)
預期信貸虧損率	0.78%	—	—	0.78%
於2022年12月31日的 賬面總值 (人民幣千元)	3,379	—	—	3,379
於2022年12月31日的 虧損撥備 (人民幣千元)	(52)	—	—	(52)
預期信貸虧損率	1.54%	—	—	1.54%
於2023年6月30日的賬面總值 (人民幣千元)	3,635	—	—	3,635
於2023年6月30日的虧損撥備 (人民幣千元)	(92)	—	—	(92)
預期信貸虧損率	2.53%	—	—	2.53%

- (ii) 於2023年6月30日，向員工貸款指向 貴公司首席運營官Ge Dingfeng先生提供的貸款。該貸款為無抵押、免息及須於2023年9月30日前到期。

21 按公允價值計入損益的金融資產

貴集團及 貴公司

貴集團將下列各項分類為按公允價值計入損益的金融資產：

- 不合資格按攤銷成本或按公允價值計入其他全面收益計量的債務投資
- 持作交易的股本投資；及
- 貴集團並未選擇透過其他全面收益確認公允價值收益及虧損的股本投資。

附錄一

會計師報告

貴集團及 貴公司按公允價值計入損益的金融資產包括下列項目：

	於12月31日			於6月30日
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產（ 貴集團）				
附帶優先權的非上市投資(a)	<u>—</u>	<u>3,000</u>	<u>3,000</u>	<u>3,502</u>
流動資產（ 貴集團及 貴公司）				
於銀行及金融機構發行的理財產品				
投資(b)	<u>24,443</u>	<u>242,832</u>	<u>182,408</u>	<u>250,591</u>

(a) 於2021年11月， 貴集團以總代價人民幣3,000,000元購買瓊欽科技（上海）有限公司（「瓊欽」）1.11%的股權，計入按公允價值計入損益的投資。瓊欽是一家專注於毫米波傳感器芯片及算法軟件相關模組解決方案開發的公司。

(b) 理財產品的本金及回報並無保證，故其合約現金流量並不符合僅為支付本金及利息的條件。因此，銀行及金融機構所發行的理財產品按公允價值計入損益計量。

(c) 於損益確認的款項載列如下：

於年／期內，下列公允價值收益淨額於綜合全面虧損表確認：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年	2021年	2022年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於其他收益／(虧損)					
淨額所確認按公允價值					
計入損益的金融資產的					
公允價值收益淨額					
(附註7)					
— 已變現	250	2,396	6,321	1,952	3,682
— 未變現	<u>243</u>	<u>1,494</u>	<u>1,408</u>	<u>2,261</u>	<u>1,428</u>
	<u>493</u>	<u>3,890</u>	<u>7,729</u>	<u>4,213</u>	<u>5,110</u>

附錄一

會計師報告

22 現金及現金等價物

貴集團

(a) 現金及現金等價物

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
銀行現金	17,212	32,875	366,580	146,987
減：受限制現金(b)	(300)	(833)	(835)	(300)
現金及現金等價物	<u>16,912</u>	<u>32,042</u>	<u>365,745</u>	<u>146,687</u>

於報告日期的最大信貸風險為上述現金及現金等價物的賬面值。

(b) 受限制現金

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，金額為人民幣300,000元的受限制現金為於單獨賬戶預留的政府補助，主要用於補貼 貴集團購買設備，未經事先申請不得提取。

於2021年及2022年12月31日，金額為人民幣533,000元及人民幣535,000元的受限制現金分別為遠期外匯協議的保證金。

現金及現金等價物以下列貨幣計值：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
人民幣	16,555	13,938	340,082	142,345
美元	261	18,104	25,663	4,342
歐元	96	—	—	—
	<u>16,912</u>	<u>32,042</u>	<u>365,745</u>	<u>146,687</u>

貴公司

(a) 現金及現金等價物

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
銀行現金	15,958	22,507	357,739	140,687
減：受限制現金	(300)	(833)	(835)	(300)
現金及現金等價物	<u>15,658</u>	<u>21,674</u>	<u>356,904</u>	<u>140,387</u>

附錄一

會計師報告

於報告日期的最大信貸風險為上述現金及現金等價物的賬面值。

現金及現金等價物以下列貨幣計值：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
人民幣	15,532	11,109	335,411	139,713
美元	126	10,565	21,493	674
	<u>15,658</u>	<u>21,674</u>	<u>356,904</u>	<u>140,387</u>

23 衍生金融工具

貴集團及 貴公司

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
外匯遠期合約	<u>—</u>	<u>1,451</u>	<u>—</u>	<u>—</u>

於2021年12月31日，貴公司訂立10份外匯遠期合約，本金總額為11,000,000美元。遠期合約均於2022年結算。

於損益確認的款項載列如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
公允價值(虧損)／					
收益－淨額(附註7)					
－ 已變現	—	67	(2,252)	(2,252)	—
－ 未變現	<u>—</u>	<u>1,451</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>—</u>	<u>1,518</u>	<u>(2,252)</u>	<u>(2,252)</u>	<u>—</u>

附錄一

會計師報告

24 實繳資本

貴集團及 貴公司

	實繳資本 人民幣千元
於2020年1月1日	7,018
B-1輪投資者的出資(a)	365
B-2輪投資者的出資(b)	186
於2020年12月31日	7,569
於2021年1月1日	7,569
B-1輪投資者的出資(a)	122
B-2輪投資者的出資(b)	1
B-3輪投資者的出資(c)	157
B-4輪投資者的出資(d)	157
C-1輪投資者的出資(e)	1,081
於2021年12月31日	9,087
於2022年1月1日	9,087
C-2輪投資者的出資(f)	358
C-3輪投資者的出資(g)	766
改制為股份有限公司(附註25(a))	(10,211)
於2022年12月31日及2023年6月30日	-

(a) 於2020年6月，貴公司與B-1輪投資者訂立投資協議，據此，貴公司獲注資合計人民幣52,000,000元。貴公司於2020年6月收到對價人民幣39,000,000元，及貴公司於2021年1月收到餘下對價人民幣13,000,000元，其中人民幣486,605元(約為貴公司改制為股份有限公司(附註25(a))前實繳資本總額的4.8%)及人民幣51,513,395元分別計入貴公司的實繳資本及資本儲備(附註26)。B-1輪投資者於出資後獲授若干優先權(附註29)。

(b) 於2020年12月，貴公司與B-2輪投資者訂立投資協議，據此，貴公司獲注資合計人民幣20,000,000元。貴公司於2020年12月收到對價人民幣19,850,000元，及貴公司於2021年1月收到餘下對價人民幣150,000元，其中人民幣187,156元(約為貴公司改制為股份有限公司(附註25(a))前實繳資本總額的1.8%)及人民幣19,812,844元分別計入貴公司的實繳資本及資本儲備(附註26)。B-2輪投資者於出資後獲授若干優先權(附註29)。

(c) 於2021年1月，貴公司與B-3輪投資者訂立出資協議，據此，貴公司獲注資合計人民幣20,000,000元。貴公司於2021年2月收到對價人民幣20,000,000元，其中約人民幣156,982元(約為貴公司改制為股份有限公司(附註25(a))前實繳資本總額的1.5%)及人民幣19,843,018元分別計入貴公司的實繳資本及資本儲備(附註26)。B-3輪投資者於出資後獲授若干優先權(附註29)。

(d) 於2021年2月，貴公司與B-4輪投資者訂立出資協議，據此，貴公司獲注資合計人民幣20,000,000元。貴公司於2021年2月收到對價人民幣20,000,000元，其中約人民幣156,982元(約為貴公司改

附錄一

會計師報告

制為股份有限公司（附註25(a)）前實繳資本總額的1.5%）及人民幣19,843,018元分別計入 貴公司的實繳資本及資本儲備（附註26）。B-4輪投資者於出資後獲授若干優先權（附註29）。

- (e) 於2021年8月， 貴公司與C-1輪投資者訂立出資協議，據此， 貴公司獲注資合計人民幣270,000,000元。 貴公司於2021年9月收到對價人民幣270,000,000元，其中約人民幣1,080,819元（約為 貴公司改制為股份有限公司（附註25(a)）前實繳資本總額的10.6%）及人民幣268,919,181元分別計入 貴公司的實繳資本及資本儲備（附註26）。C-1輪投資者於出資後獲授若干優先權（附註29）。
- (f) 於2022年2月， 貴公司與C-2輪投資者訂立出資協議，據此， 貴公司獲注資合計人民幣98,500,000元。 貴公司於2022年2月收到對價人民幣66,500,000元，及 貴公司於2022年3月收到餘下對價人民幣32,000,000元，其中約人民幣358,023元（約為 貴公司改制為股份有限公司（附註25(a)）前實繳資本總額的3.5%）及人民幣98,141,977元分別計入 貴公司的實繳資本及資本儲備（附註26）。C-2輪投資者於出資後獲授若干優先權（附註29）。
- (g) 於2022年7月31日， 貴公司與C-3輪投資者訂立出資協議，據此， 貴公司獲注資合計人民幣247,500,000元。 貴公司於2022年8月收到對價人民幣247,500,000元，其中約人民幣765,804元（約為 貴公司改制為股份有限公司（附註25(a)）前實繳資本總額的7.5%）及人民幣246,734,196元分別計入 貴公司的實繳資本及資本儲備（附註26）。C-3輪投資者於出資後獲授若干優先權（附註29）。

25 股本

貴集團及 貴公司

貴公司的法定、已發行及繳足股本的變動概述如下：

	股份數目	股本 人民幣千元
於2022年1月1日	—	—
改制為股份有限公司(a)	10,210,717	10,211
於2022年12月31日	<u>10,210,717</u>	<u>10,211</u>
於2023年1月1日	10,210,717	10,211
資本化發行(b)	<u>194,003,623</u>	<u>194,003</u>
於2023年6月30日	<u>204,214,340</u>	<u>204,214</u>

- (a) 於2022年12月， 貴公司根據《中華人民共和國公司法》改制為一家股份有限公司。 貴公司於改制日期的資產淨值轉換為約10,210,717股每股面值人民幣1元的普通股。經轉換的資產淨值超出普通股面值的部分計入 貴公司的股份溢價（附註26）。
- (b) 於2023年3月23日， 貴公司股東通過一項決議案批准將股份溢價儲備的人民幣194,003,623元資本化以按比例向當時股東發行每股面值人民幣1.0元的194,003,623股股份（「資本化發行」）。於完成後， 貴公司已發行股份總數由10,210,717股增至204,214,340股，每股面值為人民幣1.0元。

附錄一

會計師報告

26 庫存股份及儲備

下表顯示資產負債表項目「庫存股份」及「儲備」的明細及各年／期內變動。表格下方提供每項儲備性質及用途的描述。

貴集團

	庫存股份	股份溢價	資本儲備	儲備 其他儲備	外幣折算	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2020年1月1日	(83,516)	—	77,273	4,779	29	82,081
B-1輪投資者的出資	—	—	38,635	—	—	38,635
B-2輪投資者的出資	—	—	19,664	—	—	19,664
確認按攤銷成本計量						
附帶優先權的金融工具(a)	(58,850)	—	—	—	—	—
以股份為基礎的付款(附註27)	—	—	—	8,554	—	8,554
外幣折算差額	—	—	—	—	3	3
於2020年12月31日	<u>(142,366)</u>	<u>—</u>	<u>135,572</u>	<u>13,333</u>	<u>32</u>	<u>148,937</u>
於2021年1月1日	(142,366)	—	135,572	13,333	32	148,937
B-1輪投資者的出資	—	—	12,878	—	—	12,878
B-2輪投資者的出資	—	—	149	—	—	149
B-3輪投資者的出資	—	—	19,843	—	—	19,843
B-4輪投資者的出資	—	—	19,843	—	—	19,843
C-1輪投資者的出資	—	—	268,919	—	—	268,919
權益持有人出資	—	—	4,546	—	—	4,546
確認按攤銷成本計量						
附帶優先權的金融工具(a)	(323,150)	—	—	—	—	—
以股份為基礎的付款(附註27)	—	—	—	17,708	—	17,708
外幣折算差額	—	—	—	—	(6)	(6)
附屬公司清算後重新分類至損益	—	—	—	—	(26)	(26)
於2021年12月31日	<u>(465,516)</u>	<u>—</u>	<u>461,750</u>	<u>31,041</u>	<u>—</u>	<u>492,791</u>

附錄一

會計師報告

	儲備						總計
	庫存股份 人民幣千元	股份溢價 人民幣千元	資本儲備 人民幣千元	特別儲備 人民幣千元	其他儲備 人民幣千元	外幣換算 人民幣千元	
於2022年1月1日	(465,516)	-	461,750	-	31,041	-	492,791
C-2輪投資者的出資	-	-	98,142	-	-	-	98,142
C-3輪投資者的出資	-	-	246,734	-	-	-	246,734
確認按攤銷成本計量							
附帶優先權的金融工具(a)	(346,000)	-	-	-	-	-	-
終止確認按攤銷成本計量							
附帶優先權的金融工具(b)	811,516	-	711,635	-	-	-	711,635
改制為股份有限公司 (附註25(a))	-	666,951	(1,518,261)	-	(60,468)	-	(911,778)
以股份為基礎的付款 (附註27)	-	-	-	-	44,026	-	44,026
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>44,026</u>	<u>-</u>	<u>44,026</u>
於2022年12月31日	<u>-</u>	<u>666,951</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>14,599</u>	<u>-</u>	<u>681,550</u>
於2023年1月1日	-	666,951	-	-	14,599	-	681,550
資本化發行 (附註25)	-	(194,003)	-	-	-	-	(194,003)
以股份為基礎的付款 (附註27)	-	-	-	-	44,796	-	44,796
計提安全基金盈餘儲備(d)	-	-	-	340	-	-	340
動用安全基金盈餘儲備(d)	-	-	-	(175)	-	-	(175)
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(175)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(175)</u>
於2023年6月30日	<u>-</u>	<u>472,948</u>	<u>-</u>	<u>165</u>	<u>59,395</u>	<u>-</u>	<u>532,508</u>

- (a) 貴集團記錄庫存股份，以反映於Pre-A輪融資至C-3輪融資發行日期附帶優先權的金融工具的賬面值。進一步詳情於附註29(a)中闡述。

於2022年8月30日，於終止Pre-A輪投資者至C-3輪投資者的優先權後，所有庫存股份被終止確認，終止確認附帶優先權的金融工具與庫存股份之間的差額計入資本儲備。進一步詳情於附註29(b)中闡述。

- (b) 庫存股份於附帶優先權的金融工具初步自權益重新分類時予以記錄以反映附帶優先權的金融工具的賬面值，並於 貴集團與附帶優先權的金融工具有關的責任獲解除、取消或已屆滿而終止確認該等金融工具時予以轉回，並將於其後重新分類回權益。按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的詳情載於附註29。
- (c) 貴集團記錄其他儲備以反映股東對僱員股份獎勵計劃的供款 (附註27)。
- (d) 根據財政部及國家應急管理部聯合發佈的《企業安全生產費用提取和使用管理辦法》(財資[2022]136號)，截至2023年6月30日止六個月， 貴集團的附屬公司知辛電子科技(蘇州)有限公司須根據上年度收入的若干百分比設立安全基金盈餘儲備。

附錄一

會計師報告

27 以股份為基礎的付款

(a) 股份獎勵計劃

- (i) 蘇州藍馳管理諮詢企業(有限合夥)(「蘇州藍馳」)及蘇州紫馳管理諮詢企業(有限合夥)(「蘇州紫馳」)(統稱為「該等載體」)根據中國公司法於中國註冊成立，作為載體，根據僱員持股計劃(「僱員持股計劃」)代 貴公司僱員持有普通股。

由於 貴公司無權監管該等載體的相關活動，亦無購回或結算義務，而僅從根據僱員持股計劃獲授股份的合資格僱員的供款中獲益，故 貴公司董事認為並無控制權而不將該等載體合併入賬。於往績記錄期，該等載體並無編製法定財務報表。

於2019年4月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳根據僱員持股計劃獲授425,221份受限制股份單位(「受限制股份單位」)，每股代價為零，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

於2019年10月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳根據僱員持股計劃獲授180,042份受限制股份單位，每股代價為零，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

於2020年12月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳及蘇州紫馳根據僱員持股計劃獲授564,471份受限制股份單位，代價為每股人民幣4.75元，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

於2021年12月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳及蘇州紫馳根據僱員持股計劃獲授370,499份受限制股份單位，代價為每股人民幣4.75元，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

於2022年7月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳及蘇州紫馳根據僱員持股計劃獲授145,195份受限制股份單位，代價為每股人民幣4.75元，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

於2023年2月，若干董事、管理層及僱員(「承授人」)通過蘇州藍馳及蘇州紫馳根據僱員持股計劃獲授137,700份受限制股份單位，代價為每股人民幣4.75元，作為彼等為 貴集團提供服務、全職貢獻及專業知識的獎勵。

授予僱員的受限制股份的公允價值使用貼現現金流量法及倒推法釐定，以釐定 貴公司的相關權益公允價值，以及基於期權定價模型(「期權定價模型」)的股權分配以釐定普通股的公允價值。對主要假設的重要估計，如無風險利率、波幅及股息率，乃基於管理層的最佳估計得出：

主要假設

無風險利率	2.17%-2.83%
波幅	52.11%-55.25%
股息率	0%
加權平均資本成本	18%-22%
永續增長率	2.3%-3%

附錄一

會計師報告

於往績記錄期，授予承授人的受限制股份單位的公允價值如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日
	2020年	2021年	2022年	止六個月
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	2023年 人民幣千元
一份受限制股份單位的公允價值	0.09	0.25	0.32	0.38

所有已授出股份均於以下兩個時間點的較後者歸屬：完成僱員持股計劃所述服務或[編纂]成功之日起計滿三週年。倘僱員於該期間不再受僱於貴集團，獎勵的股份將被沒收，沒收的股份將由宋陽先生按僱員最初購買股份的價格購回，並由宋陽先生酌情在後續授予(如有)中重新分配。

以下所載為股份獎勵計劃項下已授限制性股份數目的變動：

於2020年1月1日	605,263
已授出	564,471
已沒收	—
於2020年12月31日	1,169,734
於2021年1月1日	1,169,734
已授出	370,499
已沒收	(202,376)
於2021年12月31日	1,337,857
於2022年1月1日	1,337,857
已授出	145,195
已沒收	(420,390)
於2022年12月31日	1,062,662
於2023年1月1日	1,062,662
已授出	137,700
已沒收	(72,695)
資本化發行	23,121,293
於2023年6月30日	24,248,960

(ii) 僱員持股計劃的修訂

於2021年12月，該等載體與承授人訂立補充協議，修改原僱員持股計劃的服務條件。因此，若承授人在[編纂]日期仍為貴集團僱員，則於2019年4月、2019年10月及2020年12月授予承授人的1,169,734股股份將歸屬。由於估計歸屬日期並無改變，故並無有關歸屬受限制股份的開支因修訂受到影響。

附錄一

會計師報告

(b) 以股份為基礎的付款交易產生的開支

年／期內確認為僱員福利開支一部分的以股份為基礎的付款交易產生的總開支如下：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
以股份為基礎的付款開支	<u>8,554</u>	<u>17,708</u>	<u>44,026</u>	<u>22,127</u>	<u>43,220</u>

28 按類別劃分的金融工具

貴集團持有以下金融工具：

	於12月31日		於6月30日	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2023年 人民幣千元
金融資產				
按攤銷成本計量的金融資產：				
－ 貿易應收款項及應收票據 (附註19)	15,248	111,289	289,358	126,890
－ 其他應收款項 (附註20)	927	2,937	1,512	2,706
－ 現金及現金等價物 (附註22)	16,912	32,042	365,745	146,687
－ 受限制現金 (附註22)	300	833	835	300
按公允價值計入損益的金融資產 (附註21)	24,443	245,832	185,408	254,093
衍生金融工具 (附註23)	<u>—</u>	<u>1,451</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>57,830</u>	<u>394,384</u>	<u>842,858</u>	<u>530,676</u>

金融負債

按攤銷成本計量的負債：

－ 借款 (附註30)	25,029	35,538	49,004	—
－ 貿易應付款項及應付票據 (附註33)	6,778	90,440	438,417	128,384
－ 其他應付款項及應計費用 (不包括應付 薪資及福利及其他應付稅項) (附註34)	3,335	17,236	24,510	31,242
－ 租賃負債 (附註14)	7,001	5,913	4,913	3,280
－ 按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具 (附註29)	<u>162,219</u>	<u>897,731</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	<u>204,362</u>	<u>1,046,858</u>	<u>516,844</u>	<u>162,906</u>

貴集團面臨的與金融工具有關的各項風險於附註3中討論。報告期末的最高信貸風險敞口為上述各類金融資產的賬面值。

附錄一

會計師報告

29 按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具	162,219	897,731	—	—

附帶優先權的金融工具指授予若干投資者的贖回權。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的變動載列如下：

	按攤銷成本 計量附帶優先權 的金融工具 人民幣千元
於2020年1月1日	93,765
確認按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具(a)	58,850
自財務成本扣除	9,604
於2020年12月31日	162,219
於2021年1月1日	162,219
確認按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具(a)	323,150
按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的財務成本(i)	412,362
於2021年12月31日	897,731
於2022年1月1日	897,731
確認按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具(a)	346,000
按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具的財務成本	279,420
終止確認按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具(b)	(1,523,151)
於2022年12月31日及2023年6月30日	—

(a) Pre-A輪融資至C輪融資

Pre-A輪融資

於2017年8月，貴公司與若干Pre-A輪投資者訂立投資協議，據此，貴公司以代價人民幣10,379,000元向Pre-A輪投資者發行及配發約897,000股股份，佔貴公司股權約8.79%。

附錄一

會計師報告

A輪融資

於2018年6月，貴公司與若干A輪投資者訂立投資協議，據此，貴公司以代價人民幣73,137,000元向A輪投資者發行及配發約1,037,500股股份，佔貴公司股權約10.16%。貴公司於2018年6月、7月及9月收到所得款項人民幣73,137,000元。A輪投資者於出資後獲授若干優先權，且優先權亦同時授予Pre-A輪投資者。貴公司於2018年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣10,379,000元及人民幣73,137,000元（貴公司預計支付金額的現值）。於2018年6月、7月及9月，貴公司單獨採用7.93%、8.15%和8.22%的折現率得出已發行金融工具的現值。

B輪融資

如附註24所述，於2020年6月，貴公司與若干B-1輪投資者訂立投資協議。貴公司於2020年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣39,000,000元（貴公司預計支付金額的現值），而於2021年確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣13,000,000元（貴公司預計支付金額的現值）。貴公司單獨採用8.76%及8.96%的折現率得出已發行金融工具的現值。

於2020年12月，貴公司與若干B-2輪投資者訂立投資協議。貴公司於2020年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣19,850,000元（貴公司預計支付金額的現值），而於2021年確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣150,000元（貴公司預計支付金額的現值）。貴公司單獨採用8.95%及8.96%的折現率得出已發行金融工具的現值。

於2021年1月，貴公司與若干B-3輪投資者訂立投資協議。貴公司於2021年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣20,000,000元（貴公司預計支付概約金額的現值）。貴公司採用8.99%的折現率得出已發行金融工具的現值。

於2021年2月，貴公司與若干B-4輪投資者訂立投資協議。貴公司於2021年初始確認相關附帶優先權的金融工具為人民幣20,000,000元（貴公司預計支付概約金額的現值）。貴公司採用8.99%的折現率得出已發行金融工具的現值。

C輪融資

於2021年8月，貴公司與若干C-1輪投資者訂立投資協議。貴公司於2021年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣270,000,000元（貴公司預計支付金額的現值）。貴公司採用9.22%的折現率得出已發行金融工具的現值。

於2022年2月，貴公司與若干C-2輪投資者訂立投資協議。貴公司於2022年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣98,500,000元（為貴公司預計支付金額的現值）。貴公司採用9.40%的折現率得出已發行金融工具的現值。

於2022年7月，貴公司與若干C-3輪投資者訂立投資協議。貴公司於2022年初始確認的相關附帶優先權的金融工具為人民幣247,500,000元（貴公司預計支付金額的現值）。貴公司採用9.60%的折現率得出已發行金融工具的現值。

B-1輪投資者、B-2輪投資者、B-3輪投資者及B-4輪投資者統稱為「B輪投資者」。C-1輪投資者、C-2輪投資者及C-3輪投資者統稱為「C輪投資者」。

附錄一

會計師報告

根據Pre-A輪投資協議至C輪投資協議，Pre-A輪投資者至C輪投資者於出資後獲授若干優先權（「優先權」）。該等優先權主要包括下列各項：

最優惠條款

倘 貴集團授予任何股東（包括引入的新投資者）的權利優於現有股東，則現有股東亦有權享有該等條款、條件或權利。

贖回權

投資者有權於以下情況下要求 貴公司贖回彼等的投資：(i) 貴公司未能於某日期前進行[編纂]；(ii)從發行日期到 貴公司[編纂]前的期間， 貴公司及其現有股東嚴重違反協議。

於2021年8月前，贖回金額計算如下：就情況(i)而言，投資者的原投資本金，加上自交付日起至結款實際支付日止（按一個曆年為365天計算）按原投資本金10%的年利率單利計算的利息；就情況(ii)而言，投資者的原投資本金，加上自交付日起至結款實際支付日止（按一個曆年為365天計算）按原投資本金15%的年利率單利計算的利息((i)和(ii)統稱為「P+I」)。

於2021年8月， 貴公司與若干C-1輪投資者訂立投資協議。C-1輪投資者的贖回金額按以下兩項中的較高者計算：(i) P+I；及(ii)贖回資本的公允價值（「FV」）。

- (i) 由於最優惠條款，Pre-A輪投資者至B輪投資者的贖回價乃按P+I及FV的較高者予以相應調整，以致於財務成本立即確認約人民幣388,249,000元。

清算優先權

倘 貴公司進行任何清算、解散或清盤，Pre-A輪投資者至C輪投資者將有權獲得清算優先權金額，早於及優先於 貴公司向 貴公司其他普通股持有人作出的任何資產或盈餘資金分派。

Pre-A輪投資者至C輪投資者的清算優先權金額按Pre-A輪投資者至C輪投資者原投資本金加10%年化利率單利計算的利息（「清算優先權上限」）。倘 貴公司的可分派資產金額低於清算優先權上限總額，Pre-A輪投資者至C輪投資者將有權獲得根據每名投資者股份所佔百分比分配的金額。

以下事件被認為是「視作清算事件」：(i) 貴公司出售、處置或轉讓其全部或絕大部分資產（包括 貴公司全部或絕大部分知識產權資產的獨家許可）；(ii)任何合併、整合或其他交易導致 貴公司被其他實體收購或之後 貴公司的主要控制權發生變化。

反攤薄權

倘 貴公司增加實繳股本的價格低於Pre-A輪投資者至C輪投資者按每筆實繳股本支付的價格，Pre-A輪投資者至C輪投資者有權要求(i) 貴公司無償（或以法律允許的最低價格）向Pre-A輪投資者至C輪投資者發行新的實繳股本；或(ii)現有股東無償（或以法律允許的最低價格）將直接或間接持有的 貴公司股權轉讓予Pre-A輪投資者至C輪投資者，以使Pre-A輪投資者至C輪投資者支付的總金額除以獲得的實繳股本總額等於新發行的每筆實繳股本的價格。

附錄一

會計師報告

貴公司董事認為，反攤薄權的公允價值並不重大，因此，貴公司並無確認負債。

(b) 優先權的終止

於2022年8月30日，貴公司與Pre-A輪投資者至C輪投資者訂立終止協議，終止上述優先權。根據該終止協議，按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具約人民幣1,523,151,000元及庫存股份約人民幣811,516,000元相應被終止確認。差額約人民幣711,635,000元計入資本儲備（附註26）。

30 借款

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
計入流動負債的借款：				
無抵押				
銀行借款(a)	25,000	35,500	—	—
其他貸款(b)	—	—	48,857	—
應付利息	29	38	147	—
	<u>25,029</u>	<u>35,538</u>	<u>49,004</u>	<u>—</u>
借款總額	<u>25,029</u>	<u>35,538</u>	<u>49,004</u>	<u>—</u>

(a) 於2021年12月31日，貴公司有來自中國一家銀行的短期銀行借款，總額為人民幣35,500,000元，按實際年利率3.86%計息。上述借款由宋陽先生提供擔保。借款及相關利息均於2022年清償，並解除相應擔保。

於2020年12月31日，貴公司有來自中國一家銀行的短期銀行借款，總額為人民幣23,000,000元，按實際年利率4.16%計息。上述借款由宋陽先生提供擔保。借款及相關利息均於2021年清償，並解除相應擔保。

於2020年12月31日，貴公司有來自中國一家銀行的短期銀行借款，總額為人民幣2,000,000元，按實際年利率4.79%計息。上述借款由貴公司一家附屬公司知辛電子科技（蘇州）有限公司提供擔保。借款及相關利息均於2021年清償，並解除相應擔保。

(b) 於2022年12月31日，貴公司有中國一家銀行支付的進口押匯，總額為人民幣48,857,000元，按實際年利率2.4%計息。

(c) 其他披露

貴集團的借款均以人民幣計值。

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止六個月，根據貴集團與貸款人訂立的適用借款協議，貴集團並無違反任何契諾，亦不受重大財務契諾約束。

附錄一

會計師報告

貴集團的借款受利率變動及合約重新定價日或到期日（以較早者為準）影響的敞口如下：

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
6個月內	10,200	12,000	48,857	—
6至12個月	14,800	23,500	—	—
	<u>25,000</u>	<u>35,500</u>	<u>48,857</u>	<u>—</u>

由於貼現影響並不重大，流動借款的公允價值與其賬面值相若。

31 撥備

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動				
待執行的虧損合同(i)	—	—	1,700	—
保修(ii)	—	132	1,581	5,187
	—	132	3,281	5,187
流動				
待執行的虧損合同(i)	—	—	—	1,131
保修	—	66	1,262	2,593
	—	66	1,262	3,724
	<u>—</u>	<u>198</u>	<u>4,543</u>	<u>8,911</u>

- (i) 貴集團與若干客戶訂立不可撤銷合約以提供自動駕駛相關研發服務。履行合約的估計成本超過合約下預計將收取的收入。於2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴集團已於對合約履約成本進行減值測試後就任何不可避免成本超出預期利益的部分確認撥備（附註20）。
- (ii) 貴集團就若干產品提供保修，並承諾負責修理或更換表現未如理想的項目。產品保修撥備金額基於銷量和維修及退貨水平的行業經驗估計得出。貴集團將持續檢討並適時修訂該估計。

附錄一

會計師報告

貴集團撥備的變動分析如下：

	待執行的 虧損合同 人民幣千元	保修 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2021年1月1日	—	—	—
年內撥備	—	198	198
年內已動用金額	—	—	—
於2021年12月31日	—	198	198
於2022年1月1日	—	198	198
年內撥備	1,700	3,746	5,446
期內已動用金額	—	(1,101)	(1,101)
於2022年12月31日	1,700	2,843	4,543
於2023年1月1日	1,700	2,843	4,543
期內撥備	—	4,937	4,937
期內已動用金額	(569)	—	(569)
於2023年6月30日	1,131	7,780	8,911

32 遞延收入

貴集團及 貴公司

	於12月31日		於6月30日	
	2020年	2021年	2022年	2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
政府補貼	300	1,217	883	717

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度以及截至2023年6月30日止期間，貴集團分別收取政府補貼總額約人民幣300,000元、人民幣1,000,000元、零及零，主要用於資助貴集團採購研發設備。該等政府補貼入賬列作遞延收入，並在有關設備的可使用年期內按直線法計入損益。

附 錄 一

會 計 師 報 告

33 貿易應付款項及應付票據

貴集團

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
貿易應付款項				
— 應付材料款	6,778	83,930	291,910	118,803
應付票據(a)				
— 應付材料款	—	6,510	146,507	9,581
	<u>6,778</u>	<u>90,440</u>	<u>438,417</u>	<u>128,384</u>

(a) 應付票據的到期期限為3個月。

於2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴公司有來自中國一家銀行的有擔保應付票據，總額分別為人民幣6,000,000元、人民幣110,864,000元及零。上述應付票據由宋陽先生提供擔保。

(b) 貿易應付款項因屬短期性質，其賬面值與其公允價值相若。

(c) 於各往續記錄期末基於購買日期對貿易應付款項所作的賬齡分析如下：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
1年以內	6,724	83,906	291,826	118,469
1至2年	54	24	84	334
	<u>6,778</u>	<u>83,930</u>	<u>291,910</u>	<u>118,803</u>

貴公司

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
貿易應付款項				
— 應付材料款	50	72,919	287,597	122,881
應付票據				
— 應付材料款	—	6,510	146,507	9,581
	<u>50</u>	<u>79,429</u>	<u>434,104</u>	<u>132,462</u>

附錄一

會計師報告

於各往績記錄期末基於購買日期對 貴公司貿易應付款項所作的賬齡分析如下：

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
1年以內	50	72,919	287,560	122,870
1至2年	—*	—*	37	11
	<u>50</u>	<u>72,919</u>	<u>287,597</u>	<u>122,881</u>

* 餘額指金額少於人民幣1,000元。

34 其他應付款項及應計費用

貴集團

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
應付薪金及福利	6,949	9,707	20,539	19,193
應計費用	2,925	3,225	5,089	3,261
其他應付稅項	290	332	8,830	5,269
購買物業、廠房及設備應付款項	52	327	1,656	1,714
應計[編纂]開支	—	—	3,811	4,417
其他(a)	<u>358</u>	<u>13,684</u>	<u>13,954</u>	<u>21,850</u>
	<u>10,574</u>	<u>27,275</u>	<u>53,879</u>	<u>55,704</u>

(a) 貴集團同意向一名OEM客戶收取服務費，並代該客戶向就自動駕駛產品所用硬件及軟件提供部分研發服務的供應商付款。於2021年及2022年12月31日及2023年6月30日，貴公司向客戶收取但未支付予供應商的服務費分別約為人民幣13,522,000元、人民幣12,920,000元及人民幣21,713,000元。

貴公司

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
應付薪金及福利	5,685	8,462	19,434	18,069
應計費用	1,071	1,456	4,209	2,714
其他應付稅項	103	319	8,801	5,246
購買物業、廠房及設備應付款項	21	231	1,595	1,655
應計[編纂]開支	—	—	3,811	4,417
應付附屬公司款項	—	—	—	12,088
其他	<u>237</u>	<u>13,683</u>	<u>13,933</u>	<u>21,787</u>
	<u>7,117</u>	<u>24,151</u>	<u>51,783</u>	<u>65,976</u>

附錄一

會計師報告

35 現金流量資料

(a) 除所得稅前虧損與經營業務所用現金淨額的對賬

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2020年 人民幣千元	2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	2022年 人民幣千元 (未經審計)	2023年 人民幣千元
除所得稅前虧損	(53,827)	(464,199)	(342,376)	(300,432)	(99,748)
就下列各項作出調整：					
金融資產減值虧損淨額／（減值虧損撥回） （附註3.1）	90	1,453	3,717	1,471	(2,989)
物業、廠房及設備折舊（附註15）	4,765	5,192	6,765	2,974	4,894
使用權資產折舊（附註14）	1,925	2,240	3,750	1,803	1,853
無形資產攤銷（附註16）	865	3,083	3,438	1,686	1,962
出售物業、廠房及設備、無形資產 （收益）／虧損淨額（附註7）	(24)	266	73	(13)	(88)
存貨減值撥備（附註8）	—	199	25	145	241
履約成本減值撥備（附註8）	—	341	4,421	521	305
以股份為基礎的付款開支（附註27）	8,554	17,708	44,026	22,127	43,220
按公允價值計入損益的金融資產公允價值 收益淨額（附註7）	(493)	(3,890)	(7,729)	(4,213)	(5,110)
衍生金融工具公允價值虧損／（收益） 淨額（附註7）	—	(1,518)	2,252	2,252	—
財務成本／（收入）－淨額（附註10）	10,887	413,804	280,073	245,240	(1,801)
清算附屬公司虧損	—	(9)	—	—	—
政府補貼攤銷	—	(83)	(333)	(167)	(167)
匯兌差額淨額（附註7）	9	228	(1,922)	(632)	(560)
營運資金變動前的經營虧損：	(27,249)	(25,185)	(3,820)	(27,238)	(57,988)
存貨（增加）／減少	(4,095)	(37,720)	(224,994)	(51,422)	109,651
貿易應收款項及應收票據（增加）／減少	(6,759)	(97,490)	(181,783)	(36,198)	165,515
其他資產增加	(451)	(7,913)	(36,208)	(7,152)	(13,922)
受限制現金（增加）／減少	—	(533)	(2)	(1)	535
其他經營資產（增加）／減少	—	—	(14,583)	(1,787)	1,299
貿易應付款項及應付票據 （減少）／增加	(4,143)	83,662	347,976	91,176	(310,033)
其他應付款項及應計費用增加／（減少）	7,851	17,132	26,633	(16,973)	11,379
合約負債增加	11,002	4,851	16,769	20,883	6,280
撥備增加	—	198	4,345	553	4,368
經營業務（所用）／所得現金淨額	(23,844)	(62,998)	(65,667)	(28,159)	(82,916)

附錄一

會計師報告

(b) 主要非現金投資及融資活動

於其他附註披露的主要非現金投資及融資活動為：

- 添置租賃樓宇使用權資產 — 附註14
- 確認及終止確認按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具 — 附註29

(c) 債務淨額

	2020年 人民幣千元	於12月31日 2021年 人民幣千元	2022年 人民幣千元	於6月30日 2023年 人民幣千元
現金及現金等價物 (附註22)	16,912	32,042	365,745	146,687
按公允價值計入損益的金融資產 (附註21)	24,443	245,832	185,408	254,093
按攤銷成本計量附帶優先權的金融工具 (附註29)	(162,219)	(897,731)	—	—
租賃負債 (附註14)	(7,001)	(5,913)	(4,913)	(3,280)
借款 (附註30)	(25,029)	(35,538)	(49,004)	—
(債務)/現金淨額	(152,894)	(661,308)	497,236	397,500

(d) 融資活動負債對賬

	按攤銷成本 計量附帶 優先權的 金融工具 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	借款 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2020年1月1日	93,765	8,915	10,016	112,696
現金流量	—	(2,125)	14,103	11,978
利息開支	—	379	910	1,289
按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具財務成本	9,604	—	—	9,604
確認按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具 (附註29)	58,850	—	—	58,850
其他變動 (i)	—	(168)	—	(168)
於2020年12月31日	162,219	7,001	25,029	194,249
於2021年1月1日	162,219	7,001	25,029	194,249
現金流量	—	(2,350)	9,256	6,905
新租賃	—	971	—	971
利息開支	—	291	1,254	1,545
按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具財務成本	412,362	—	—	412,362
確認按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具 (附註29)	323,150	—	—	323,150
於2021年12月31日	897,731	5,913	35,538	939,182

附錄一

會計師報告

	按攤銷成本 計量附帶 優先權的 金融工具 人民幣千元	租賃負債 人民幣千元	借款 人民幣千元	總計 人民幣千元
於2022年1月1日	897,731	5,913	35,538	939,182
現金流量	—	(3,073)	12,982	9,909
新租賃	—	1,808	—	1,808
利息開支	—	265	484	749
按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具財務成本	279,420	—	—	279,420
確認按攤銷成本計量附帶優先權的 金融工具 (附註29)	346,000	—	—	346,000
終止確認按攤銷成本計量附帶 優先權的金融工具 (附註29)	(1,523,151)	—	—	(1,523,151)
於2022年12月31日	—	4,913	49,004	53,917
於2023年1月1日	—	4,913	49,004	53,917
現金流量	—	(1,729)	(49,141)	(50,870)
利息開支	—	96	137	233
於2023年6月30日	—	3,280	—	3,280

(i) 2020年國有物業租金減免，以應對COVID-19疫情影響。

36 關聯方交易

倘一方有能力直接或間接控制另一方或在另一方作出財務及經營決策時對其施加重大影響，則各方被視為有關聯。若各方受到共同控制、共同重大影響或控股股東家族的聯合控制，各方亦被視為有關聯。貴集團主要管理層成員及其近親亦被視為關聯方。

(a) 主要管理人員薪酬

董事認為主要管理人員為 貴公司董事會成員，負責規劃、指導及控制 貴集團的活動。其薪酬於附註37(a)披露。

附錄一

會計師報告

37 董事福利及權益

(a) 董事及監事

於往績記錄期已付或應付董事及監事的薪酬詳情載列如下：

	袍金	工資及薪金	酌情花紅	以股份為基礎的付款	社會保障成本、住房福利及僱員福利	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2020年12月31日止年度						
董事姓名：						
宋陽先生(i)	—	350	128	—	29	507
李雙江先生(ii)	—	354	144	—	37	535
盧玉坤先生(iii)	—	444	192	4,729	37	5,402
朱慶華先生(iv)	—	433	175	430	37	1,075
李程晟先生(v)	—	—	—	—	—	—
曾穎哲先生(vi)	—	—	—	—	—	—
萬元先生(vii)	—	—	—	—	—	—
	—	1,581	639	5,159	140	7,519
監事姓名：						
羅紅先生(viii)	—	399	163	379	33	974
	—	399	163	379	33	974
截至2021年12月31日止年度						
董事姓名：						
宋陽先生(i)	—	570	209	—	68	847
李雙江先生(ii)	—	449	126	—	80	655
盧玉坤先生(iii)	—	534	149	3,064	80	3,827
朱慶華先生(iv)	—	504	198	1,456	80	2,238
李程晟先生(v)	—	—	—	—	—	—
曾穎哲先生(vi)	—	—	—	—	—	—
范澤先生(ix)	—	—	—	—	—	—
萬元先生(vii)	—	—	—	—	—	—
	—	2,057	682	4,520	308	7,567
監事姓名：						
羅紅先生(viii)	—	494	144	245	68	951
	—	494	144	245	68	951

附 錄 一

會 計 師 報 告

	袍金	工資及 薪金	酌情花紅	以股份為 基礎的付款	社會保障 成本、住房 福利及 僱員福利	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
截至2022年12月31日						
止年度						
董事姓名：						
宋陽先生(i)	—	914	240	—	82	1,236
李雙江先生(ii)	—	624	108	—	82	814
盧玉坤先生(iii)	—	760	130	3,996	82	4,986
李程晟先生(v)	—	—	—	—	—	—
曾穎哲先生(vi)	—	—	—	—	—	—
鄭凱中先生(x)	—	—	—	—	—	—
范澤先生(ix)	—	—	—	—	—	—
陶志新先生(xi)	—	—	—	—	—	—
張為公先生(xii)	—	—	—	—	—	—
楊曉建先生(xiii)	—	—	—	—	—	—
劉勇先生(xiv)	—	—	—	—	—	—
	—	2,298	478	3,996	246	7,018
監事姓名：						
羅紅先生(viii)	—	702	157	320	82	1,261
汪冰潔先生(xv)	—	60	103	762	7	932
朱慶華先生(iv)	—	733	160	1,515	82	2,490
	—	1,495	420	2,597	171	4,683
截至2023年6月30日						
止六個月						
董事姓名：						
宋陽先生(i)	—	672	152	—	45	869
李雙江先生(ii)	—	360	77	—	45	482
盧玉坤先生(iii)	—	462	100	5,161	45	5,768
李程晟先生(v)	—	—	—	—	—	—
范澤先生(ix)	—	—	—	—	—	—
陶志新先生(xi)	—	—	—	—	—	—
楊元奎先生(xvi)	—	—	—	—	—	—
張為公先生(xii)	50	—	—	—	—	50
楊曉建先生(xiii)	23	—	—	—	—	23
劉勇先生(xiv)	50	—	—	—	—	50
	123	1,494	329	5,161	135	7,242
監事姓名：						
羅紅先生(viii)	—	428	92	413	45	978
汪冰潔先生(xv)	—	368	86	1,706	45	2,205
朱慶華先生(iv)	—	462	100	1,589	45	2,196
	—	1,258	278	3,708	135	5,379

附錄一

會計師報告

	袍金	工資及薪金	酌情花紅	以股份為基礎的付款	社會保障成本、住房福利及僱員福利	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
(未經審計)						
截至2022年6月30日						
止六個月						
董事姓名：						
宋陽先生(i)	—	390	120	—	40	550
李雙江先生(ii)	—	284	54	—	40	378
盧玉坤先生(iii)	—	340	65	1,998	40	2,443
李程晟先生(v)	—	—	—	—	—	—
曾穎哲先生(vi)	—	—	—	—	—	—
鄭凱中先生(x)	—	—	—	—	—	—
范澤先生(ix)	—	—	—	—	—	—
朱慶華先生(iv)	—	327	81	758	40	1,206
	—	1,341	320	2,756	160	4,577
監事姓名：						
羅紅先生(viii)	—	312	79	160	40	591

- (i) 宋陽先生於2017年3月24日獲委任為 貴公司執行董事。彼於2022年11月17日調任執行董事兼董事長。
- (ii) 李雙江先生於2018年8月31日獲委任為 貴公司董事，並於2022年11月17日調任執行董事。
- (iii) 盧玉坤先生於2018年8月31日獲委任為 貴公司董事，並於2022年11月17日調任執行董事。
- (iv) 朱慶華先生於2020年6月24日獲委任為 貴公司董事，並於2022年11月17日辭任 貴公司董事。朱慶華先生於2022年11月17日調任為 貴公司監事。
- (v) 李程晟先生於2018年8月31日獲委任為 貴公司董事，並於2022年11月17日調任非執行董事。
- (vi) 曾穎哲先生於2017年10月10日獲委任為 貴公司董事，並於2022年2月22日辭任 貴公司董事。
- (vii) 萬元先生於2020年6月24日獲委任為 貴公司董事，並於2021年8月30日辭任 貴公司董事。
- (viii) 羅紅先生於2018年8月31日調任為 貴公司監事。
- (ix) 范澤先生於2021年8月30日獲委任為 貴公司董事，並於2023年3月23日辭任 貴公司董事。

附錄一

會計師報告

(x) 鄭凱中先生於2022年2月22日調任為 貴公司董事，並於2022年11月17日辭任 貴公司董事。

(xi) 陶志新先生於2022年11月17日調任為 貴公司非執行董事。

(xii) 張為公先生於2022年11月17日調任為 貴公司獨立非執行董事。

(xiii) 楊曉建先生於2022年11月17日調任為 貴公司獨立非執行董事，並於2023年3月23日辭任 貴公司獨立非執行董事。

(xiv) 劉勇先生於2022年11月17日調任為 貴公司獨立非執行董事。

(xv) 汪冰潔先生於2022年11月17日調任為監事。

(xvi) 楊元奎先生於2023年3月23日獲委任為 貴公司董事。

(b) 董事及監事退休福利

於往績記錄期，概無董事或監事收取任何退休福利。

(c) 董事及監事離職福利

於往績記錄期，概無董事或監事收取任何離職福利。

(d) 就獲取董事及監事服務向第三方支付代價

於往績記錄期， 貴公司並無就獲取董事及監事服務向任何第三方支付代價。

(e) 有關向董事、監事及相關董事的控制法人團體或關連實體提供貸款、準貸款及進行其他交易的資料

於往績記錄期，概無向董事、監事及相關董事或監事控制法人團體或關連實體提供貸款、準貸款及進行其他交易。

(f) 董事及監事於交易、安排或合約中的重大權益

於往績記錄期內各年／期末或任何時間， 貴公司概無就 貴集團業務而訂立且 貴公司董事或監事於其中直接或間接擁有重大利益的任何重大交易、安排及合約。

38 承擔

(a) 資本承擔

	2020年	於12月31日 2021年	2022年	於6月30日 2023年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
物業、廠房及設備	—	350	1,874	137,264

附錄一

會計師報告

39 或有事項

於2020年、2021年及2022年12月31日以及2023年6月30日，貴集團及貴公司並無任何重大或有項目。

40 股息

截至2020年、2021年及2022年12月31日止年度各年以及2023年6月30日止六個月，貴公司或貴公司附屬公司概無派付或宣派股息。

41 期後事項

於往績記錄期後，貴公司對[編纂]的[編纂]作出調整（「調整」）。因調整而產生的直至2023年6月30日已確認的[編纂]開支的累計影響將於截至2023年12月31日止年度的綜合財務報表中確認。因此，截至2023年12月31日止年度，將於綜合全面收益表內以及綜合資產負債表中其他流動資產確認的對[編纂]開支的估計影響將分別為扣減人民幣[編纂]元及相同數額的進賬。

[除上文所披露的事項外，於2023年6月30日後及直至本報告日期，貴公司或貴集團概無進行其他重大期後事項或受其他重大期後事項的影響。]

III 期後財務報表

貴公司或貴集團旗下任何公司概無就2023年6月30日後及直至本報告日期的任何期間編製經審計財務報表。貴公司或貴集團旗下任何公司概無就2023年6月30日後的任何期間宣派、作出或派付股息或分派。

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

[編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

1. 證券持有人稅項

H股持有人的所得稅及資本利得稅須遵守中國及H股持有人所在司法權區的法律及慣例或須繳稅。以下若干相關稅務條文概要乃基於現行法律及慣例，可能會有所變動，且不构成法律或稅務建議。該討論並無涉及與[編纂]H股有關的所有可能稅務後果，亦無考慮任何特定[編纂]的具體情況，其中部分可能受特別規管。因此，閣下應就[編纂]H股的稅務後果諮詢閣下的稅務顧問。討論乃基於截至最後實際可行日期有效的法律及相關詮釋，所有該等法律及詮釋均可能發生變動並可能具有追溯效力。

除所得稅、資本稅、增值稅、印花稅及遺產稅外，本討論不涉及中國內地或香港稅項的任何方面。有意[編纂]應就擁有及出售H股的中國內地、香港及其他稅務後果諮詢其財務顧問。

A. 中國稅項

股息涉及的稅項

個人投資者

根據於2018年8月31日最新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》以及於2018年12月18日最新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》(以下統稱為「**個人所得稅法**」)，中國企業分派股息須按20%的統一稅率繳納個人所得稅。對於非中國居民的外籍個人，倘從中國企業收取股息，除非獲國務院稅務機關特定豁免或獲相關稅務條約減免，否則通常須繳納20%的個人所得稅。

企業投資者

根據全國人大於2007年3月16日頒佈並於2018年12月29日最新修訂的企業所得稅法以及國務院於2007年12月6日頒佈並於2008年1月1日生效且於2019年4月23日修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，企業所得稅率將為25%。非居民企業在中國境內未設立機構、場所的，或者雖設立機構、場所但其來自中國境內的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，則一般須就來自中國境內的收入(包括自中國居民企業取得的股息)繳納10%的企業所得稅。對非居民

附錄三

稅項及外匯

企業應繳納的前述所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人從應支付給非居民企業的款項中扣繳。

國家稅務總局於2008年11月6日頒佈並實施的《國家稅務總局關於中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發股息代扣代繳企業所得稅有關問題的通知》進一步闡明，中國居民企業派發2008年及以後年度股息時，必須就派付予境外H股非居民企業股東的股息按稅率10%預扣企業所得稅。

根據2006年8月21日簽署的《內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排》（「**安排**」），內地政府可就中國居民公司向香港居民（包括自然人和法人實體）支付的股息徵稅，但該稅項不得超過中國居民公司應付股息總額的10%，除非一名香港居民在一家中國居民公司直接持有25%或以上股權，則該稅項不得超過該中國居民公司應付股息總額的5%。2019年12月6日生效的《〈內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排〉第五議定書》增設了享受安排優惠的資格判定。雖有安排其他條款的規定，如果在考慮了所有相關事實與情況後，可以合理地認定任何直接或間接帶來安排優惠的安排或交易的主要目的之一是獲得該優惠，則不得就相關所得給予該優惠，除非能夠確認在此等情況下給予該優惠符合安排相關規定的宗旨和目的。稅收協定股息條款的執行還需符合《國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知》等中國稅收法律法規的規定。

附錄三

稅項及外匯

稅收條約

所居住的司法權區已經與中國簽有避免雙重徵稅條約或調整的非居民投資者可享有從中國居民公司收取股息的中國企業所得稅寬減待遇。中國現時與多個國家和地區（包括香港特別行政區、澳門特別行政區、澳大利亞、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國）簽有避免雙重徵稅條約或安排。根據有關稅收條約或安排有權享有優惠稅率的非中國居民企業須向相關中國稅務機關申請退還超過協議稅率的企業所得稅，且退款申請有待相關中國稅務機關批准。

股份轉讓所涉及的稅項

增值稅和地方附加稅

根據於2016年5月1日實施的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（「**第36號通知**」），於中國境內從事服務銷售的實體和個人須繳付增值稅，而「於中國境內從事服務銷售」指應課稅服務的賣方或買方位於中國境內的情況。第36號通知亦規定，對於一般或外國增值稅納稅人，轉讓金融產品（包括轉讓有價證券的所有權）須就應課稅收入（即賣出價扣除買入價後的餘額）繳付6%增值稅。然而，個人轉讓金融產品則獲豁免增值稅，這在2009年1月1日生效的《財政部、國家稅務總局關於個人金融商品買賣等營業稅若干免稅政策的通知》及由財政部、國家稅務總局於2016年5月1日頒佈並生效的《營業稅改徵增值稅試點過渡政策的規定》中亦有規定。根據該等規定，倘持有人為非居民個人，則出售或處置H股免徵中國增值稅。

同時，增值稅納稅人亦須繳付城市維護建設稅、教育費附加稅和地方教育費附加稅（「**地方附加稅**」），通常於中國城市為實際應付增值稅、營業稅及消費稅（如有）的12%。

所得稅

個人投資者

根據個人所得稅法，轉讓中國居民企業股本權益的收益須繳納20%的個人所得稅。根據財政部和國家稅務總局於1998年3月30日頒佈的《關於個人轉讓股票所得繼續暫免徵收個人所得稅的通知》，自1997年1月1日起，個人轉讓上市公司股份所得繼續暫免徵收個人所得稅。

於2009年12月31日，財政部、國家稅務總局及中國證監會聯合發佈《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的通知》並於同時生效，規定對個人在上海證券交易所、深圳證券交易所轉讓從上市公司公開發售及轉讓市場取得的上市股份所得將繼續免徵個人所得稅，但上述通知及財政部、國家稅務總局及中國證監會於2010年11月10日聯合頒佈並實施的《關於個人轉讓上市公司限售股所得徵收個人所得稅有關問題的補充通知》中所界定的相關限售股份除外。截至最後實際可行日期，上述條文未明確規定是否就非中國居民個人轉讓中國居民企業於海外證券交易所上市的股份徵收個人所得稅。

企業投資者

根據企業所得稅法，倘非居民企業在中國境內並無機構或場所，或在中國境內有機構或場所，但其來自中國境內的收入與上述機構或場所無實際聯繫，則非居民企業一般須就來自中國境內的收入（包括來自出售中國居民企業股權所得的收益）繳納10%的企業所得稅。對非居民企業應繳納的前述所得稅，實行源泉扣繳，其中收入的支付人須從將支付予非居民企業的金額中預扣所得稅。該稅項可根據有關避免雙重徵稅的稅收條約或安排減免。

附錄三

稅項及外匯

印花稅

根據於2021年6月10日頒佈並於2022年7月1日生效的《中華人民共和國印花稅法》，所有在中國境內從事證券交易的實體和個人均應當為印花稅的納稅人，並按照《中華人民共和國印花稅法》的規定繳納印花稅，因而符合中國上市公司股份轉讓徵收印花稅的規定不適用於非中國投資者在中國境外轉讓及出售H股。

遺產稅

截至本文件日期，根據中國法律，中國並無徵收遺產稅。

B. 香港稅項

股息涉及的稅項

本公司毋須就派付的股息繳納香港稅項。

利得稅

任何股東（於香港從事貿易、專業或業務及持有H股作買賣用途的股東除外）毋須就出售或以其他方式處置股份所產生的任何資本收益繳付香港利得稅。於香港經營某行業、專業或業務的人士出售H股所得的交易收益，如該等收益來自或產生自該等行業、專業或業務，則須按企業為16.5%、個人為15.0%的香港所得稅率繳納該等收益，除非該等收益須根據2018年4月1日或之後開始的課稅年度首2百萬港元應課稅溢利分別按8.25%及7.5%的半稅率課稅。於聯交所出售H股的收益將被香港稅務局視為源自或產生於香港。股東應就其特定稅務狀況徵詢其專業顧問的意見。

印花稅

香港印花稅現時按0.13%的從價稅率就H股的代價或市值（以較高者為準）徵收，買方每次購買及賣方每次出售香港證券（包括H股）均需支付（換言之，目前涉及H股的典型買賣交易共需支付0.26%）。此外，目前任何H股轉讓文據均須繳納5.00港元的定額稅項。倘其中一方為香港境外居民且並無繳付其應繳的從價

附錄三

稅項及外匯

稅，則未繳稅款將在轉讓文據（如有）時評估，並由受讓人支付。倘未有於到期日或之前繳納印花稅，則可能被處以最高為應付稅款十倍的罰款。

會財局交易徵費

自2022年1月1日起，會財局交易徵費適用於所有證券買賣，每方徵收0.00015%，並將被視為交易成本之一。

遺產稅

香港遺產稅自2006年2月11日起廢除，股東毋須就其擁有的股份於身故時繳納香港遺產稅。

2. 本公司在中國的主要稅項

請參閱本文件「監管概覽」一章。

3. 外匯

人民幣是中國的法定貨幣，目前受外匯管制，不得自由兌換為外幣。中國人民銀行（「中國人民銀行」）轄下的國家外匯管理局負責管理與外匯相關的所有事宜，包括實施外匯管制規定。

國務院於1996年1月29日頒佈、於1996年4月1日實施及於2008年8月5日最新修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》（「外匯管理條例」）將所有國際支付及轉賬劃分為經常項目及資本項目。經常項目應接受經營結匯、售匯業務的金融機構對交易單證的真實性及其與外匯收支的一致性進行合理審查，並接受外匯管理機關的監督檢查。對於資本項目，境外機構、境外個人在中國直接投資，經有關主管部門批准後，應當到外匯管理機關辦理登記。從境外取得的外匯收入，可調回或存在境外，資本項目外匯及結匯資金，應當按照有關主管部門及外匯管理機關批准的用途使用。當國際收支發生或可能發生重大失衡，或者國民經濟遭遇或可能遭遇嚴重危機時，國家可對國際收支採取必要的保障和控制措施。

附錄三

稅項及外匯

中國人民銀行於1996年6月20日頒佈並於1996年7月1日實施的《結匯、售匯及付匯管理規定》刪除了經常項目項下外匯兌換的其他限制，但對資本項目項下外匯交易施加現行限制。

根據中國人民銀行於2005年7月21日頒佈及實施的《關於完善人民幣匯率形成機制改革的公告》，中國自2005年7月21日起開始實行以市場供求為基礎、參考一籃子貨幣進行調節、有管理的浮動匯率制度。因此，人民幣匯率不再盯住單一美元。中國人民銀行於每個工作日閉市後公佈當日銀行間外匯市場美元等交易貨幣對人民幣匯率的收盤價，作為下一個工作日該貨幣對人民幣交易的中間價格。

根據中國相關法律法規，中國企業（包括外商投資企業）需要外匯進行經常項目交易時，可毋須經外匯管理機關批准，通過在指定外匯銀行開設的外匯賬戶即可進行支付，但須提供有效的交易收據與憑證。外商投資企業如需外匯向其股東分派利潤，而中國企業（如本公司）根據有關規定需要以外匯向其股東支付股息，則可根據其董事會或股東大會關於利潤分配的決議，從指定外匯銀行的外匯賬戶進行支付或在指定外匯銀行進行兌換與支付。

根據國務院於2014年10月23日頒發的《國務院關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》，其決定取消國家外匯管理局及其分支機構對境外股份境外上市募集資金匯兌結算到人民幣境內賬戶的審批要求。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日發佈並實施的《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》，境內公司應在境外上市發行結束之日起15個工作日內向其註冊成立地點的國家外匯管理局地方分支機構辦理境外上市登記；境內公司的境外上市所得款項可調回境內賬戶或存放境外賬戶，但所得款項用途應與文件及其他披露文件所列相關內容一致。

附錄三

稅項及外匯

根據2013年5月10日頒佈、2013年5月13日生效、2018年10月10日修訂並於2019年12月30日部分廢止的《外國投資者境內直接投資外匯管理規定》，國家外匯管理局或其地方分支機構對外國投資者在中國直接投資的管理必須通過登記的方式進行，而銀行須根據國家外匯管理局及其分支機構提供的登記資料處理與中國直接投資有關的外匯業務。

根據國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈、於2015年6月1日生效及於2019年12月30日部分撤銷的《國家外匯管理局關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，境內直接投資項下外匯登記核准和境外直接投資項下外匯登記核准由銀行直接審核辦理。國家外匯管理局及其地方分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

根據於2015年3月30日頒佈、於2015年6月1日生效且部分於2019年12月30日廢止的《國家外匯管理局關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》，外商投資企業可根據其實際經營需要辦理外匯資本金意願結匯。外商投資企業不得將以人民幣結匯的外匯資本金用於(a)外商投資企業經營範圍之外或法律法規禁止的支出；(b)直接或間接用於證券投資；(c)發放委託貸款（經營範圍許可的除外）、償還企業間借貸（含第三方墊款）或償還已轉貸予第三方的銀行人民幣貸款；及(d)購買非自用房地產（房地產企業除外）。

根據國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈並實施的《國家外匯管理局關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》，相關政策已經明確實行意願結匯的資本項目外匯收入（包括境外上市調回資金）可根據境內機構的實際經營需要在銀行辦理結匯。境內機構資本項目外匯收入結匯比例暫定為100%，國家外匯管理局可根據國際收支形勢適時對上述比例進行調整。

附錄四

主要法律及監管規定概要

中國法律體系

中國法律體系以《中華人民共和國憲法》(「**憲法**」)為基礎，由成文法律、行政法規、地方性法規、單行條例、自治條例、部門規章、地方政府規章、中國政府簽訂的國際條約及其他規範性文件組成。法院判決沒有先例約束力，但是具有司法參照及指導作用。

根據憲法及《中華人民共和國立法法(2023年修正)》(「**立法法**」)，全國人大及全國人大常委會根據憲法獲賦權行使國家立法權。全國人大有權制定及修改規管民事及刑事事務、國家機構及其他事務的基本法律。全國人大可授權全國人大常委會制定相關法律，而全國人大常委會獲賦權制定及修改應由全國人大制定的法律以外的法律，以及在全國人大閉會期間對全國人大制定的法律進行部分補充及修改，但有關補充及修改不得與有關法律的基本原則相抵觸。

國務院是中國的最高行政機關，有權根據憲法及法律制定行政法規。

省、自治區、直轄市的人民代表大會及其常務委員會可根據各自行政區域的具體情況及實際需要制定地方性法規，但有關地方性法規不得抵觸憲法、法律或行政法規的任何規定。

國務院部委、中國人民銀行、審計署及法律規定的機構以及具有行政管理職能的國務院直屬機構，可以根據法律及國務院的行政法規、決定、命令，在其權限範圍內，制定規章。

設區市的人民代表大會及其常務委員會可在城鄉發展與管理、生態文明建設以及歷史文化保護等方面根據本市的具體情況及實際需要制定地方性法規，報省、自治區的人民代表大會常務委員會批准後實施，但有關地方性法規須符合憲法、法律、行政法規及本省或自治區的相關地方性法規的規定。民族自治地方的人民代表大會可依照當地民族的政治、經濟及文化的特點，制定自治條例及單行條例。

附錄四

主要法律及監管規定概要

省、自治區、直轄市及設區市或自治州的人民政府，可以根據法律、行政法規及本省、自治區、直轄市的地方性法規，制定規章。

憲法具有最高的法律效力，一切法律、行政法規、地方性法規、自治條例或單行條例均不得同憲法相抵觸。法律的效力高於行政法規、地方性法規和規章。行政法規的效力高於地方性法規和規章。地方性法規的效力高於本級及下級地方政府的規章。省、自治區的人民政府制定的規章的效力高於該省、自治區的行政區域內設區市或自治州的人民政府制定的規章。

全國人大有權改變或者撤銷任何由常務委員會制定的不適當的法律，有權撤銷任何由常務委員會批准的違背憲法或立法法規定的自治條例或單行條例。全國人大常委會有權撤銷任何與憲法及法律相抵觸的行政法規，有權撤銷任何與憲法、法律或行政法規相抵觸的地方性法規，有權撤銷任何省、自治區、直轄市的人民代表大會常務委員會批准的違背憲法及立法法規定的自治條例或地方性法規。國務院有權改變或者撤銷任何不適當的部門規章及地方政府規章。省、自治區或直轄市的人民代表大會常委會有權改變或者撤銷任何由各自常務委員會制定的或批准的不適當的地方性法規。省、自治區的人民政府有權改變或者撤銷任何下級人民政府制定的不適當的規章。

根據憲法及立法法，法律解釋權屬於全國人大常委會。根據1981年6月10日通過的《全國人民代表大會常務委員會關於加強法律解釋工作的決議》，中華人民共和國最高人民法院（「**最高人民法院**」）有權對法院審判工作中具體應用法律、法令的問題進行概括解釋。國務院及其各部、委亦有權解釋其頒佈的行政法規及部門規章。在地方層面，對地方性法規及行政規章的解釋權歸頒佈有關法規及規章的地方立法及行政機構。

附錄四

主要法律及監管規定概要

中國司法體制

根據憲法及《中華人民共和國人民法院組織法（2018年修訂）》，中國司法體制由最高人民法院、地方各級人民法院及專門人民法院組成。

地方各級人民法院由基層人民法院、中級人民法院及高級人民法院組成。高級人民法院對基層人民法院及中級人民法院進行監督。人民檢察院亦有權對同級及下級人民法院的民事訴訟行使法律監督權。最高人民法院是中國的最高司法機關，監督各級人民法院的審判工作。

《中華人民共和國民事訴訟法（2023年修訂）》（「**民事訴訟法**」，於1991年採納並於2007年、2012年、2017年、2021年及2023年修訂）規定提起民事訴訟、人民法院司法管轄權、進行民事訴訟需要遵守的程序及民事判決或裁定執执行程序的各项標準。中國境內的民事訴訟各方當事人必須遵守民事訴訟法。一般而言，民事案件首先由被告所在省市的地方法院審理。合約各方亦可以通過合意選擇提起民事訴訟的法院，但是該法院地應為原告或被告的居住地、合約簽署或履行地或標的物所在地，並不得違反民事訴訟法中有關級別管轄及專屬管轄的規定。

外國公民或企業一般與中國公民或法人具有同樣的訴訟權利及義務。倘外國司法制度限制中國公民及企業的訴訟權利，則中國法院可以對該國在中國的公民及企業應用同樣的限制。

倘民事訴訟一方當事人拒絕在中國遵守人民法院作出的判決或裁定或仲裁庭作出的裁決，則另一方當事人可以向人民法院申請執行該判決、裁定或裁決。申請執行的期限為兩年。倘一方當事人未能在規定的時間內執行法院判決，則法院將可以經任何一方當事人提出申請後，依法執行該判決。

當事人尋求法院對不在中國且在中國不擁有任何財產的一方執行人民法院的判決或裁定時，可以向對案件有司法管轄權的外國法院申請承認並執行該判決或裁定。倘中國已與相關外國締結或加入規定上述承認及執行的國際條約，或倘根據互惠原則有關判決或裁定能滿足法院的審查，則外國判決或裁定亦可以由人民法院根據中國执行程序予以承認及執行，除非人民法院認定承認或執行該判決或裁定將導致違反中國基本法律原則、國家主權或安全，或違背社會及公共利益。

附錄四

主要法律及監管規定概要

公司法、境外上市試行辦法及章程指引

在中國註冊成立並尋求在香港聯交所[編纂]的股份有限公司主要須遵守下列中國法律及法規：

- 《中華人民共和國公司法》，該法於1993年12月29日由全國人大常委會頒佈，於1994年7月1日生效，分別於1999年12月25日、2004年8月28日、2005年10月27日及2013年12月28日經修訂，最新修訂的公司法於2018年10月26日實施；
- 《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「**境外上市試行辦法**」）及五項相關指引，該辦法於2023年2月17日由中國證監會根據《中華人民共和國證券法》頒佈，適用於直接及間接境外股份認購及境內公司上市；及
- 《上市公司章程指引》（「**章程指引**」），該指引於2022年1月5日由中國證監會最新修訂。相關章程指引乃載入本公司的組織章程細則，其概要載於本文件「附錄五－組織章程細則概要」一節。

下文所載是適用於本公司的公司法、境外上市試行辦法及章程指引的主要條文概要。

一般事項

股份有限公司指根據公司法註冊成立的企業法人，其註冊資本分為相等面值的股份。公司股東的責任以各股東持有股份的數量為限，公司以其資產總值為限為其債務承擔責任。

股份有限公司應遵守法律及行政法規開展業務。股份有限公司可以投資於其他有限責任公司及股份有限公司，而股份有限公司對該等被投資公司的責任只限於所投資的數額。除法律另有規定外，股份有限公司不可作為出資者而就被投資公司的債務承擔連帶責任。

附錄四

主要法律及監管規定概要

註冊成立

股份有限公司可採取發起方式或公開募集方式註冊設立。

註冊成立股份有限公司應要有兩人以上200人以下為發起人，且須有至少半數發起人在中國境內有住所。發起人須在已發行股份足額繳納後30日內召開創立大會，並須於該大會前15日將創立大會日期通知各認購人或予以公告。創立大會只有在代表公司股份總數過半數的發起人、認購人出席時才能舉行。在創立大會上，將審議包括採納組織章程細則及選舉公司董事會成員及監事會成員等事宜。創立大會上所作任何決議均須經出席創立大會的認購人所持表決權的過半數通過。

在創立大會結束後30日內，董事會須向登記機關申請辦理股份有限公司成立的註冊登記。有關登記機關簽發營業執照後，公司即告正式成立，並具有法人資格。以募集方式設立向公眾發售及發行股份的股份有限公司應向公司登記機關報送國務院證券監督管理機構發出的核准文件。

股份有限公司發起人須承擔以下責任：(i)倘公司不能註冊成立，則對註冊成立過程中產生的所有費用及債務承擔連帶責任；(ii)倘公司不能註冊成立，則對認購人已繳納的股款，連同返還股款按銀行同期利率計算利息的連帶責任；及(iii)在公司註冊成立過程中，由於發起人的過失致使公司利益受到損害的，應對公司承擔賠償責任。根據國務院於1993年4月22日頒佈的《股票發行與交易管理暫行條例》(只適用於在中國進行的股份發行及交易活動及相關的活動)，倘公司以公開募集的方式設立，則該公司的發起人應在文件上簽字，保證文件不存在虛假、嚴重誤導性陳述或者重大遺漏，並保證對其承擔連帶責任。

股本

公司的發起人可以現金或可以貨幣計值及根據法律可予轉讓的實物(例如知識產權或土地使用權等)方式按其估值作價出資。

附錄四

主要法律及監管規定概要

如以現金以外的方式出資，則必須對注入的財產進行估值及核實並折合為股份。

公司可發行記名股份或不記名股份。然而，向發起人或法人發行的股份必須為記名股份，並須以該發起人或法人的名稱／姓名登記，不得另立門戶或以代表人姓名登記。

境外上市試行辦法規定，境內企業境外發行上市的，可以以外幣或者人民幣募集資金、進行分紅派息。

根據境外上市試行辦法，境內企業境外直接發行上市的，持有其境內未上市股份的股東申請將其持有的境內未上市股份轉換為境外上市股份並到境外交易場所上市流通應當符合中國證監會有關規定，並委託境內企業向中國證監會備案。前款所稱境內未上市股份，是指境內企業已發行但未在境內交易場所上市或者掛牌交易的股份。境內未上市股份應當在境內證券登記結算機構集中登記存管。境外上市股份的登記結算安排等適用境外上市地的規定。

股份發售價格可等於或大於面值，但不得低於面值。

股東轉讓其股份，須在依法成立的證券交易所進行或按照國務院規定的其他方式進行。股東轉讓記名股份時必須以背書方式或法律或行政法規規定的其他方式轉讓。轉讓不記名股份時須將股票交付予受讓人。

公司的發起人於公司註冊成立日期後一年內不可轉讓其所持股份。公司於公開發售前已發行的股份，自公司股份在證券交易所上市之日起一年內不可轉讓。公司的董事、監事及高級管理人員於任職期間每年轉讓的股份不得超過彼等各自所持公司股份的25%，且自公司上市日期起一年內不得轉讓其各自所持有的任何公司股份。公司法不限制單一股東於公司的持股比例。

在股東大會日期前20日內或為分派股息設定的記錄日前五日內，不得在股東名冊登記任何股份轉讓。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

配發及發行股份

股份有限公司所有股份發行均依據公平及公正原則進行。同一類別的股份應享有同等權利。同次發行的同類別股份，發行條件及價格應相同。公司可以按面值或溢價發行股份，但股份發行價格不得低於面值。

境外發行上市的境內企業，應當依照境外上市試行辦法向中國證監會備案，報送備案報告、法律意見書等有關材料，真實、準確、完整地說明股東信息等情況。境內企業直接境外發行上市的，由發行人向中國證監會備案。境內企業間接境外發行上市的，發行人應當指定一家主要境內運營實體為境內責任人，向中國證監會備案。

記名股份

根據公司法，股東可以用現金出資，也可以用實物、知識產權、土地使用權等可以用貨幣估價並可以依法轉讓的非貨幣財產作價出資。根據境外上市試行辦法，境內企業境外發行上市的，可以以外幣或者人民幣募集資金、進行分紅派息。

根據公司法，公司發行記名股票時，應置備股東名冊，記載下列事項：

- 各股東的姓名或者名稱及住所；
- 各股東所持股份數目；
- 各股東所持股票的編號；及
- 各股東取得股份的日期。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

增加股本

根據公司法，如股份有限公司發行新股，股東大會應就新股類別及數額、新股發行價格、新股發行的起止日期及向現有股東擬發行新股的類別及數額通過決議。公司經國務院證券監督管理機構核准公開發行新股時，應刊發文件及財務會計報告，並製作認股書。公司發行新股募足股款後，應向公司登記機關辦理變更登記，並作出公告。

削減股本

公司可依據公司法規定的下列程序減少其註冊資本：

- 公司應編製資產負債表及財產清單；
- 減少註冊資本應經股東大會決議通過；
- 公司應自有關減少的決議之日起10日內通知債權人資本的減少，並於30日內在報章上作出相關公告；
- 債權人自接到通知書之日起30日內，或未接到通知書的則自公告之日起45日內，有權要求公司清償債務或提供相應擔保；
- 公司應向相關的登記管理局申請減少註冊資本的變更登記。

購回股份

根據公司法，股份有限公司不得購回其本身股份，但為下列目的之一而購回股份則除外：(i)減少公司註冊資本；(ii)與持有公司股份的另一家公司合併；(iii)為實施職工持股計劃或股權激勵計劃授予股份；(iv)向在股東大會上就與其他公司合併或分立的決議案提出要求並持異議的股東購回公司股份；(v)將股份用於轉換上市公司發行的可轉換公司債券；及(vi)股份回購對上市公司為維護公司價值及股東權益而言屬必需。

附錄四

主要法律及監管規定概要

因上述第(i)及(ii)項原因收購股份，須經股東大會決議通過。如公司按上述第(iii)、(v)或(vi)項情形進行股份回購，則根據公司的組織章程細則的規定或股東大會的授權，須由出席會議的三分之二董事作出公司董事會決議。

在根據第(i)項收購股份後，有關股份須自收購之日起10日內註銷，如根據第(ii)或(iv)項情形進行股份回購，股份須於六個月內轉讓或註銷。按第(iii)、(v)或(vi)項情形進行股份回購後公司合共所持股份不得超過公司已發行股份總數的10%，並應當在三年內轉讓或註銷。

作出股份回購的上市公司應當根據證券法的規定履行信息披露義務。如股份回購根據第(iii)、(v)或(vi)項情形進行，應當公開進行集中交易。

股份轉讓

股東持有的股份可依相關的法律法規轉讓。根據公司法，股東轉讓其股份，應在依法設立的證券交易所進行或者按照國務院規定的其他方式進行。股東大會召開前20日內或者公司決定分派股息的基準日前5日內，不得進行因記名股份轉讓而導致的股東名冊變更登記。然而，如法律對上市公司股東名冊變更登記另有規定者，從其規定。

根據公司法，公開發行股份前已發行的股份，自股份有限公司股票在證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。董事、監事、高級管理人員應向公司申報所持有的公司股權及其變動情況。彼等在任職期間每年轉讓的股份不得超過其所持有公司股份總數的25%。彼等自公司股份在證券交易所上市及開始買賣之日起一年內不得轉讓所持公司股份，且在向公司請辭後六個月內不得轉讓所持公司股份。

附錄四

主要法律及監管規定概要

股東

根據公司法及章程指引，股份有限公司的普通股股東的權利包括：

- 出席或者委派代理人出席股東大會，並行使表決權；
- 依照法律、行政法規及組織章程細則的規定轉讓股份；
- 查閱公司的組織章程細則、股東名冊、公司債券存根、股東大會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議及財務會計報告，對公司的經營提出建議或者質詢；
- 股東大會及董事會會議通過的決議內容若違反組織章程細則，有權請求人民法院撤銷該等決議；
- 依照其所持有的股份份額領取股息及其他形式的利益分配；
- 公司終止或者清算時，有權按其所持有的股份份額參與公司剩餘財產的分配；及
- 法律、行政法規、其他規範性文件及公司的組織章程細則所賦予的其他權利。

股東的義務包括遵守公司的組織章程細則，以其所認購的股份和出資方式繳納股款，以其所認購的股份數額為限承擔公司的債務及責任，以及公司的組織章程細則規定的任何其他股東義務。

附錄四

主要法律及監管規定概要

股東大會

股東大會是公司的權力機構，根據公司法行使職權。

根據公司法，股東大會行使下列主要職權：

- 決定公司的經營方針及投資計劃；
- 選舉或更換非由公司職工代表擔任的董事和監事，決定有關董事和監事的報酬事項；
- 審議批准董事會的報告；
- 審議批准監事會的報告；
- 審議批准公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 審議批准公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；
- 對公司增加或者減少註冊資本作出決議；
- 對公司發行債券作出決議；
- 對公司合併、分立、解散、清算及結構變更作出決議；
- 修改公司的組織章程細則；及
- 組織章程細則規定的其他職權。

年度股東大會須每年召開一次。根據公司法，當發生下列任何一項情形，公司應在情況發生後兩個月內召開臨時股東大會：

- 董事人數不足法律規定人數或不足組織章程細則所規定人數的三分之二；
- 公司未彌補的總虧損達公司實收股本總額的三分之一；

附錄四

主要法律及監管規定概要

- 單獨或合計持有公司股份10%或以上的股東要求召開臨時股東大會；
- 董事會認為必要時；
- 監事會建議召開時；或
- 組織章程細則規定的其他情形。

根據公司法，股東大會應由董事會召開，董事長主持；倘董事長不能履行職務或者不履行職務，由副董事長主持大會；倘副董事長不能履行職務或者不履行職務，由半數以上董事共同推舉一名董事主持大會。

倘董事會不能履行或者不履行召開股東大會的職責，監事會應及時召集及主持股東大會；倘監事會不召集及主持，連續90日單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東可以自行召集及主持股東大會。

根據公司法，股東大會的通告應列明大會會議召開的時間、地點及審議的事項並於大會召開20日前派發予各股東。臨時股東大會的通告應於大會召開15日前派發予各股東。根據章程指引，發出股東大會通知後，無正當理由，股東大會不應延期或取消，股東大會通知中列明的提案不應取消。一旦出現延期或取消的情形，召集人應當在原定召開日前至少兩個工作日公告並說明原因。

公司法對股東大會構成法定人數的股東人數並無具體規定。根據章程指引，對於監事會或股東自行召集的股東大會，董事會和董事會秘書將予配合。董事會將提供股權登記日的股東名冊。此外，股東大會召開時，本公司全體董事、監事和董事會秘書應當出席會議，經理和其他高級管理人員應當列席會議。

附錄四

主要法律及監管規定概要

根據章程指引，單獨或者合計持有公司百分之三以上股份的股東，可以在股東大會召開十日前提出臨時提案並書面提交召集人。召集人應當在收到提案後兩日內發出股東大會補充通知，公告臨時提案的內容。

根據公司法，股東出席股東大會，所持每一股份有一票表決權，但公司持有的股份沒有表決權。

於股東大會選舉董事、監事，可以依照組織章程細則的規定或者股東大會的決議，實行累積投票制。根據累積投票制，股東大會選舉董事或者監事時，每一股份擁有與膺選董事或者監事人數相同的表決權，股東擁有的表決權可以集中使用。

根據公司法及章程指引，股東大會作出決議，必須經出席大會的股東所持表決權過半數通過。但是，股東大會就以下事項作出決議，必須經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過：(i)修改組織章程細則；(ii)增加或者減少註冊資本；(iii)股權激勵計劃；(iv)公司在一年內購買、出售重大資產或者擔保金額超過公司最近一期經審計總資產百分之三十的；(v)公司合併、分立、解散、清算或者變更公司形式；(vi)法律、行政法規或組織章程細則規定的，以及股東大會以普通決議認定會對公司產生重大影響的、需要以特別決議通過的其他事項。

根據公司法，於股東大會應當將所議事項的決定作成會議記錄，大會主席及出席大會的董事應在會議記錄上簽名。會議記錄應當與出席股東的簽名冊及代理出席的委託書一併保存。

董事會

根據公司法，股份有限公司須設立董事會，成員為五人至十九人。董事會成員中可有公司職工代表，由公司職工通過職工代表大會、職工大會或者其他方式民主選舉產生。董事任期由組織章程細則規定，但每屆任期不得超過三年。董事任期屆滿，可

附錄四

主要法律及監管規定概要

膺選連任。董事任期屆滿未及時改選，或董事在任期內辭職而導致董事會成員低於法定人數，在正式改選出的公司董事就任前，原董事仍應依照法律、行政法規及組織章程細則規定履行董事職務。

根據公司法，董事會主要行使以下職權：

- 召開股東大會並向股東大會報告工作；
- 執行股東大會通過的決議；
- 決定公司的經營計劃及投資方案；
- 制訂公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 制訂公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；
- 制訂增減公司註冊資本及發行公司債券的方案；
- 擬訂公司合併、分立、解散及變更公司形式的方案；
- 制訂公司的基本管理制度；及
- 組織章程細則規定的任何其他職權。

董事會會議

根據公司法，股份有限公司董事會每年至少召開兩次會議。董事會應於會議召開10日前向全體董事及監事發出會議通告。代表10%以上投票權的股東、三分之一以上董事或監事會，可提議召開董事會臨時會議。董事長應自接到提議後10日內，召開及主持董事會會議。董事會會議由一半或以上的董事出席方可舉行。董事會的決議須經全體董事的過半數通過。董事會決議的表決，實行一人一票。董事應親身出席董事會會議。如董事因故不能出席董事會會議，可以書面授權另一董事代為出席董事會，授權書內應載明對代其出席會議代表的授權範圍。

附錄四

主要法律及監管規定概要

倘董事會決議違反法律、行政法規或組織章程細則，並致使公司蒙受嚴重損失，則參與該決議的董事須對公司承擔賠償責任。但如經證明董事在投票表決是否通過決議時曾表明異議，且異議有記載於會議記錄，該董事可免除該責任。

董事會董事長

根據公司法，董事會設董事長一名，並可設一名副董事長。董事長及副董事長由全體董事過半數選舉產生。董事長須召集及主持董事會會議，檢查董事會決議的實施情況。副董事長須協助董事長工作。如董事長不能履行職務或不履行職務，應由副董事長代其履行職務。如副董事長不能履行職務或不履行職務，應由過半數董事共同推舉一名董事履行其職務。

董事的資格

公司法規定，下列人員不得出任董事：

- 無民事行為能力或者限制民事行為能力的人；
- 因犯有賄賂、貪污、侵佔財產、挪用財產罪或者破壞社會市場經濟秩序罪，被判處刑罰，執行期滿未逾五年，或者因犯罪被剝奪政治權利，執行期滿未逾五年的人；
- 曾擔任破產清算的公司、企業的董事、廠長或經理，對該公司、企業的破產負有個人責任，自該公司、企業破產清算完結之日起未逾三年的人；
- 曾擔任因違法被吊銷營業執照、依法被責令關閉的公司或企業的法定代表人，並負有個人責任，自該企業被吊銷營業執照之日起未逾三年的人；或
- 負有數額較大的債務到期未清償的人。

其他不適合出任董事的情況詳見章程指引。

附錄四

主要法律及監管規定概要

監事會

股份有限公司應設監事會，其成員不得少於三人。監事會應由股東代表及適當比例的公司職工代表組成，其中職工代表監事的比例不得低於三分之一，實際比例由組織章程細則規定。監事會中的公司職工代表由職工通過職工代表大會、職工大會或者其他形式民主選舉產生。董事及高級管理人員不得兼任監事。

監事會設主席一人，可以設副主席。監事會主席及副主席由全體監事過半數選舉產生。監事會主席召集及主持監事會會議。如監事會主席不能履行職務或者不履行職務，由監事會副主席召集及主持監事會會議。如監事會副主席不能履行職務或者不履行職務，由過半數監事共同推舉一名監事召集及主持監事會會議。

監事的任期每屆為三年，連選可以連任。監事任期屆滿未及時改選，或者監事在任期內請辭導致監事會成員低於法定人數，在改選出的監事就任前，原監事仍應依照法律、行政法規及組織章程細則的規定，履行監事職務。

公司監事會每六個月至少召開一次會議。根據中國公司法，監事會決議案應當由過半數的全體監事通過。

監事會行使以下職權：

- 審查公司財務狀況；
- 對董事及高級管理人員履行職務的行為進行監督，對違反法律、法規、組織章程細則或股東大會決議的董事及高級管理人員提出免職的建議；
- 要求董事及高級管理人員糾正損害公司利益的有關行為；

附錄四

主要法律及監管規定概要

- 提議召開臨時股東大會，以及在董事會未履行本法規定的召開及主持股東大會職責時召開及主持股東大會；
- 向股東大會提出決議提案；
- 對董事及高級管理人員提起訴訟；
- 組織章程細則規定的其他職權；及
- 監事可以列席董事會會議，並對董事會決議事項提出質詢或建議。監事會發現公司經營情況異常，可以進行調查；在必要時可以聘請會計師事務所協助其工作，費用由公司承擔。

經理及高級管理人員

根據公司法，公司須設經理一名，由董事會聘任或解聘。經理向董事會報告，並行使以下職權：

- 監督公司的業務及管理工作，安排實施董事會決議；
- 安排實施公司年度經營計劃及投資方案；
- 擬訂公司的總體管理制度；
- 制訂公司的具體規章；
- 推薦聘任及解聘副經理及財務負責人；
- 聘任或解聘應由董事會聘任或者解聘以外的其他管理人員；及
- 董事會或組織章程細則授予的其他職權。

經理須遵守有關其職權的組織章程細則的其他規定。經理應出席董事會會議。

附錄四

主要法律及監管規定概要

根據公司法，高級管理人員指公司的經理、副經理、財務負責人、董事會秘書（如屬上市公司）以及組織章程細則規定的其他人員。

董事、監事及高級管理人員的義務

根據公司法，公司董事、監事及高級管理人員須遵守相關的法律、法規及組織章程細則，對公司負有忠誠及勤勉義務。董事、監事及高級管理人員不得利用職權收受賄賂或其他非法收入，不得侵佔公司的財產。董事及高級管理人員不得：

- 挪用公司資金；
- 將公司資金存入其個人賬戶或者以其他個人名義開立的賬戶；
- 違反組織章程細則的規定，或未經股東大會或董事會事先同意，將公司資金擅自借貸給他人或以公司資產為他人提供擔保；
- 違反組織章程細則的規定，或未經股東大會事先同意，擅自與公司訂立合約或者進行交易；
- 未經股東大會事先同意，擅自利用職位及職權便利為自己或他人謀取本應屬於公司的商業機會，或自營或者為他人經營與所任職公司同類的業務；
- 將第三方與公司交易的佣金歸為己有；
- 未經授權洩露公司商業秘密；或
- 違反對公司忠實義務的其他行為。

董事、監事或高級管理人員履行職務時違反任何法律、法規或公司的組織章程細則對公司造成任何損失，應對公司負個人責任。

附錄四

主要法律及監管規定概要

財務與會計

根據公司法，公司應依照法律、行政法規及國務院財政部門的規定，建立財務及會計制度。公司應在每個財政年度結束時編製財務會計報告，並須依法經會計師事務所審計。公司財務會計報告應依照法律、行政法規及國務院財政部門的規定編製。

根據公司法，公司應按照組織章程細則規定的期限將財務會計報告送交全體股東，公司財務會計報告應最少在召開年度股東大會的20日前置備於公司供股東查閱。已向公眾發售股份的股份有限公司亦必須公告公司的財務會計報告。

公司分配年度稅後利潤時，應提取稅後利潤的10%撥入公司的法定公積金，但公司法定公積金累計金額達公司註冊資本50%時，可不再提取。

公司的法定公積金若不足以彌補上年度虧損，在依照前述規定提取法定公積金之前，應先用當年利潤彌補虧損。

公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議，可以從稅後利潤中提取任意公積金。

彌補虧損及提取公積金後所餘稅後利潤應根據股東持有的股份數目按比例分配，但組織章程細則另有規定者除外。公司持有的股份不得分配任何利潤。

以超過面值價格發行股份所得的溢價款以及國務院財政部門規定列入資本公積金的其他收入，應列為公司資本公積金。

公司的公積金用作彌補公司的虧損、擴大公司經營或者轉為增加公司註冊資本。但是，資本公積金不得用於彌補公司的虧損。法定公積金轉為資本時，所留存的該項公積金不得少於轉換前公司註冊資本的25%。

公司除法定會計賬簿外，不得另立會計賬簿。公司資產不得以任何個人名義開立賬戶存儲。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

會計師事務所的任命及卸任

根據公司法，公司聘用、解聘承辦公司審計業務的會計師事務所，應依照組織章程細則的規定，由股東大會或者董事會決定。股東大會或者董事會就解聘會計師事務所進行表決時，應允許會計師事務所陳述意見。公司應向聘用的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱匿和謊報。

章程指引規定，公司須保證向委聘的會計師事務所提供真實、完整的會計憑證、會計賬簿、財務會計報告及其他會計資料，不得拒絕、隱瞞或虛報。而會計師事務所的審計費用應由股東大會決定。

利潤分配

根據公司法，公司不得在彌補虧損及計提法定公積金之前分配利潤。

組織章程細則的修訂

公司的組織章程細則任何修訂必須依照公司的組織章程細則規定的程序進行。如涉及公司登記事項，則須到登記機關辦理變更登記。

解散與清算

根據公司法，公司因以下原因應予解散：

(i)組織章程細則所規定的經營期限屆滿或組織章程細則規定的其他解散事由出現；(ii)股東大會決議解散公司；(iii)因合併或分立需要解散；(iv)被依法吊銷營業執照，公司被責令關閉或被解散；或(v)公司經營管理發生不能以其他方法解決的嚴重困難，公司繼續存續會使股東利益受到重大損失，持有公司全部股東表決權10%以上的股東請求人民法院解散公司，人民法院依照情況予以解散公司。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 規 定 概 要

公司若有上述第(i)項情形，可以通過修改組織章程細則而存續。依照前述規定修改組織章程細則須經出席股東大會的股東所持表決權三分之二以上通過。

公司若在上述第(i)、(ii)、(iv)或(v)分段所述情況下解散，應在解散事件出現之日起15日內成立清算組開始清算程序。

公司的清算組成員須由董事或股東大會指定的人員組成。如逾期不成立清算組，公司的債權人可向人民法院申請，要求法院指定有關人員組成清算組。人民法院應受理該申請，並及時成立清算組進行清算。

清算組在清算期間行使以下職權：

- 清算公司財產，編製資產負債表及資產清單；
- 以通告或公告方式通知債權人；
- 處理與清算有關的公司未了結業務；
- 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；
- 清理債權和清償債務；
- 處理清償債務後公司的剩餘資產；及
- 代表公司參與民事訴訟。

清算組應自其成立之日起10日內通知公司的債權人，並於60日內在報章上刊發公告。債權人應自接到通知書之日起30日內，或未接到通知書的則自公告之日起45日內，向清算組申報其債權。債權人須說明與其申報的債權相關的所有事項，並提供證明。清算組應對債權進行登記。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行任何債務清償。

清算組在清理公司財產、編製資產負債表及資產清單後，應制訂清算方案，並提交股東大會或者人民法院確認。

附錄四

主要法律及監管規定概要

公司在支付清算費用、工資、社會保險費用及法定補償金，清繳所欠稅款，清償公司債務後的剩餘資產，應按照股東持有股份的比例分配予股東。在清算期間，公司繼續存續，但僅可參與與清算相關的經營活動。公司的財產在未按前述規定清償前，不得分配給股東。

清算組在清理公司財產、編製資產負債表及資產清單後，如發現公司資產不足以清償債務，應依法向人民法院申請宣告破產。

宣告破產後，清算組應將所有清算相關事務移交人民法院處理。

清算結束後，清算組應將清算報告呈報股東大會或人民法院確認。之後，報告應報送公司登記機關，申請註銷公司登記，並發佈公司終止經營的公告。清算組成員應盡忠職守，並遵守相關法律。清算組成員不得濫用職權收受賄賂或其他非法收入，亦不得侵佔公司財產。

倘清算組成員因故意或重大過失引致公司及其債權人蒙受任何損失，應負責對公司及其債權人賠償。

境外上市

根據境外上市試行辦法，發行人在境外首次公開發售或上市的，應當在提交境外發行上市申請文件後3個工作日內向中國證監會備案。發行人境外發行上市後在同一境外市場發行證券的，應當在發行完成後3個工作日內向中國證監會備案。發行人境外發行上市後在其他境外市場發行上市的，應當按照本條第一款的規定進行備案。此外，對備案材料齊全、符合要求的，中國證監會應當自收到備案材料之日起20個工作日內完成備案，並通過網站公示備案信息。對備案材料不齊全或者不符合要求的，中國證監會應當自收到備案材料之日起5個工作日內通知發行人補充材料。發行人應當在30個工作日內補齊材料。

附錄四

主要法律及監管規定概要

遺失股票

倘記名股票遺失、失竊或毀壞，有關股東可以根據民事訴訟法的有關規定向人民法院申請宣告該股票無效。人民法院宣告該股票失效後，股東可以向公司申請補發股票。

暫停及終止上市

公司法已刪除有關暫停及終止上市的規定。《中華人民共和國證券法（2019年修訂）》亦已刪除有關暫停上市的規定。倘上市證券屬證券交易所規定的退市情形，則證券交易所須按照業務規則終止其上市及交易。

根據境外上市試行辦法，發行人主動或強制終止上市的，應當自發生和公佈有關事項之日起3個工作日內向中國證監會報告具體情況。

合併與分立

公司可通過吸納合併或新設合併實體方式進行合併。倘公司採用吸納合併方式，則被吸納的公司須予解散；倘公司以組成新公司的方式合併，則兩家公司均會解散。

證券法律法規

中國已頒佈多項有關股份發行及交易以及信息披露方面的法規。於1992年10月，國務院成立證券委員會及中國證監會。證券委員會負責協調起草證券法規、制定證券相關政策、規劃證券市場發展，指導、協調及監督中國所有證券相關的機構，並管理中國證監會。中國證監會是證券委員會的監管部門，負責起草證券市場的監管規定、監督證券公司、監管中國公司在國內外公開發售證券、監管證券交易、編製證券相關的統計資料，並進行有關研究及分析。於1998年4月，國務院合併這兩個部門，並對中國證監會進行改革。

附錄四

主要法律及監管規定概要

《股票發行與交易管理暫行條例》涉及公開發售股本證券的申請和批准程序、股本證券的交易、上市公司的收購、上市股本證券的保管、清算和過戶、有關上市公司的信息披露、調查和處罰及爭議解決。

中國證券法於1999年7月1日開始實施，並分別於2004年8月28日、2005年10月27日、2013年6月29日、2014年8月31日及2019年12月28日修訂。該法是中國第一部全國性證券法，分為14章226條，規範（其中包括）證券的發行和交易、上市公司收購、證券交易所、證券公司和國務院證券監督管理機構的義務和責任等。中國證券法全面監管中國證券市場的活動。中國證券法第224條規定，境內企業必須遵守國務院的有關規定才能將股份在中國境外上市。目前，發行和買賣境外發行的股份主要受國務院和中國證監會頒佈的規則和條例監管。

仲裁及仲裁裁決的執行

於1994年8月31日，全國人大常委會通過《中華人民共和國仲裁法》（「**仲裁法**」），該法於1995年9月1日開始生效，並於2009年8月27日及2017年9月1日修訂。根據仲裁法，仲裁委員會可以在中國仲裁協會頒佈仲裁規例之前，根據仲裁法及民事訴訟法制定仲裁暫行規則。倘當事人通過協議規定以仲裁作為解決爭議的方法，則人民法院將拒絕受理有關案件，除非仲裁協議被認定為無效。

根據仲裁法及民事訴訟法規定，仲裁裁決是終局，對仲裁雙方均具有約束力。倘仲裁一方未能遵守仲裁裁決，則仲裁裁決的另一方可以向人民法院申請執行裁決。倘仲裁的程序或仲裁庭的組成違反法定程序，或倘裁決超出仲裁協議的範圍或超出仲裁委員會的管轄範圍，則人民法院可以拒絕執行仲裁委員會作出的仲裁裁決。

尋求執行中國仲裁庭就並非身在或其財產不在中國境內的一方作出的仲裁裁決的當事人，可以向對案件有司法管轄權的外國法院申請執行。同樣地，外國仲裁機構作出的仲裁裁決也可以按照互惠原則或中國簽訂或承認的任何國際條約由中國法院承認及執行。中國根據於1986年12月2日通過的全國人大常委會決議承認於1958年6月10日通過的《承認及執行外國仲裁裁決公約》（「**紐約公約**」）。紐約公約規定，紐約公約成員

附錄四

主要法律及監管規定概要

國作出的所有仲裁裁決須得到紐約公約所有其他成員國的承認及執行，但是在某些情況下，紐約公約成員國有權拒絕執行，包括執行仲裁裁決與向其提出執行仲裁申請的所在國的公共政策存在衝突等。全國人大常委會在中國加入紐約公約時同時宣佈：(i) 中國只會根據互惠原則承認及執行外國仲裁裁決及(ii)中國只會對根據中國法律認定由契約性及非契約性商務法律關係所引起的爭議應用紐約公約。

香港及最高人民法院之間就相互執行仲裁裁決問題達成一項安排。於1999年6月18日，最高人民法院採納《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，自2000年2月1日起生效。根據該項安排，中國內地仲裁機構根據仲裁法作出的裁決可以在香港執行。香港仲裁裁決也可在中國內地執行。

司法判決及其執行

根據最高人民法院於2008年7月3日頒佈並於2008年8月1日開始實施的《最高人民法院關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排》，對於中國內地法院和香港特別行政區法院在具有書面管轄協議的民商事案件中作出的須支付款項的具有執行力的終審判決，當事人可根據該項安排向中國內地人民法院或香港特別行政區法院申請認可和執行；「書面管轄協議」指當事人為解決與特定法律關係有關的已經發生或可能發生的爭議，以書面形式明確約定中國內地人民法院或香港特別行政區法院具有專屬管轄權的協議。由此，對於符合前述法規若干條件的中國內地或香港的終審判決，可以經當事人申請由中國內地法院或香港特別行政區法院予以認可和執行。

於2019年1月18日，中國最高人民法院與香港政府簽署《關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行民商事案件判決的安排》(或新安排)，尋求在香港地區與中國之間建立認可和執行更廣泛的民商事案件判決的更加清晰明確的機制。新安排終止了

附錄四

主要法律及監管規定概要

對相互認可及執行管轄協議的規定。新安排僅在最高人民法院頒佈司法詮釋及香港地區完成相關立法程序以後方會生效。新安排將在生效後取代該安排。

滬港通

於2014年4月10日，中國證監會與香港證監會發佈《中國證券監督管理委員會香港證券及期貨事務監察委員會聯合公告－預期實行滬港股票市場交易互聯互通機制試點時將需遵循的原則》，原則上批准上海證券交易所（以下稱為「上交所」）、聯交所、中國證券登記結算有限責任公司（以下稱為「CSDCC」）及香港結算開展滬港股票市場交易互聯互通機制試點（以下稱為「滬港通」）。滬港通包括滬股通和港股通兩部分，其中港股通是指中國投資者委託中國證券公司，經由上交所設立的證券交易服務公司向聯交所進行申報，買賣規定範圍內的聯交所上市的股票。試點初期，港股通的股票範圍是聯交所恒生綜合大型股指數、恒生綜合中型股指數的成份股和同時在聯交所、上交所上市的A+H股公司股票。港股通總額度為人民幣2,500億元，每日額度為人民幣105億元。試點初期，香港證監會要求參與港股通的中國投資者僅限於機構投資者及證券賬戶及資金賬戶餘額合計不低於人民幣50萬元的個人投資者。

於2014年11月10日，中國證監會與香港證監會發佈聯合公告，批准上交所、聯交所、CSDCC及香港結算正式啟動滬港通。根據聯合公告，滬港通下的股票交易於2014年11月17日開始。

於2016年9月30日，中國證監會修訂《關於港股通下香港上市公司向境內原股東配售股份的備案規定》，並於同日生效。港股通下香港上市公司向境內原股東配售股份的行為應當向中國證監會備案。香港上市公司配股申請在取得聯交所核准後，應當將申請材料、核准文件報中國證監會。中國證監會基於香港方面的核准意見和結論進行監督。

附錄五

組織章程細則概要

本附錄載有於2023年3月23日採納的組織章程細則的主要條文概要，其將於H股於聯交所[編纂]之日生效。本附錄主要目的在於為潛在[編纂]提供組織章程細則的概覽，故可能未有盡錄對於潛在[編纂]而言屬重要的所有資料。誠如本文件「附錄七－送呈公司註冊處處長及展示文件」附錄所討論，組織章程細則的中文全文可供查閱。

1 董事及董事會

(1) 配發及發行股份的權力

組織章程細則並無載有任何條文授權董事會配發或發行股份。董事會須就股份配發或發行編製建議，其須經股東在股東大會以特別決議案形式批准後方可作實。任何該等配發或發行須按照適用法律、行政法規及股份上市區監管規則所規定的程序進行。

(2) 處置本公司或其附屬公司資產的權力

董事會應確定對外投資、收購及出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託財務管理、關連交易、外部捐贈的權限，並建立嚴格的審查和決策程序；重大投資項目應當由有關專家及專業人員進行評審，並報股東大會批准。

本公司日常業務範圍內符合以下其中一項標準的交易應提交董事會審議：

- i. 交易金額佔本公司最近一期經審計資產總值超過50%，及絕對金額超過人民幣100百萬元；
- ii. 交易金額佔本公司最近會計年度經審計經營收入或經營成本超過50%，並超過人民幣100百萬元；
- iii. 預計從交易中產生的總利潤佔本公司最近會計年度經審計淨利潤超過50%，並超過人民幣5百萬元；
- iv. 根據上市規則及本公司股份上市地的其他證券監管規則的相關規定應提交董事會審議的交易；
- v. 可能對本公司資產、負債、股權及經營業績造成重大影響的其他交易。

附錄五

組織章程細則概要

(3) 向董事、監事或其他管理層人員提供貸款擔保

本公司的外部擔保事宜應提交董事會或股東大會（「股東大會」）審議。

本公司的以下外部擔保行為（包括抵押、質押或擔保）應於董事會審議及批准後提交股東大會審議及批准：

- i. 任何單一擔保金額超過本公司最近一期經審計淨資產的10%；
- ii. 本公司或其控制的附屬公司提供的對外擔保總額超過本公司最近一期經審計淨資產的50%後須提供的任何擔保；
- iii. 公司對外擔保總額超過最近一期經審計資產總額的30%後須提供的任何擔保；
- iv. 為負債與資產比率超過70%的一方提供的任何擔保；
- v. 本公司一年內擔保的金額超過其最近一期經審計資產總額的30%；
- vi. 向股東或最終控制人或關聯方提供的任何擔保；
- vii. 其他符合法律、法規、規範性文件和上市規則規定並經股東大會審議通過後生效的對外擔保。

(4) 為收購本公司股份或任何附屬公司股份提供財務資助

本公司或其附屬公司（包括其附屬公司）不會以饋贈、墊款、擔保、補償或貸款的形式向購買或擬購買公司股份的人士提供任何財務資助。

(5) 酬金

董事會和監事會成員的任免及其報酬和支付方式應由股東大會以普通決議案通過。

附錄五

組織章程細則概要

(6) 委任、辭任及解僱

董事會由九名董事組成，包括三名獨立董事。本公司董事由股東大會選舉產生。任何時候，董事會應有1/3以上的獨立董事，且獨立董事總數不得少於三人。

董事會設主席一名。董事會主席由全體董事的過半數選舉產生。董事由股東大會選舉或更換，並可在任期屆滿前由股東大會以普通決議案罷免。

董事會主席及其他董事任期三年，任期屆滿董事可連選連任。總經理或其他高級管理人員可兼任董事。然而，兼任總經理或其他高級管理人員的董事總數不得超過公司董事總數的一半。組織章程細則並無規定董事須強制退任的任何年齡限制。

下列人員不得擔任我們的董事、監事或高級管理人員：

- i. 無民事行為能力或限制民事行為能力的人士；
- ii. 因干犯貪污、賄賂、侵佔財產、挪用財產罪或者破壞社會經濟秩序罪而被判監禁，且自執行完結之日起計未逾五年的人士；或者因刑事定罪被剝奪政治權利，且自執行完結之日起計未逾五年的人士；
- iii. 擔任破產清算的公司或企業的董事、廠長，或經理，並負有個人破產責任，且自公司或企業破產清算完結之日起未逾三年的人士；
- iv. 擔任因違法被吊銷營業執照或者責令關閉的公司或企業的法定代表，並負有個人責任，且自被吊銷營業執照之日起未逾三年的人士；
- v. 擁有相對大額債務且未於到期時償付的人士；

附錄五

組織章程細則概要

- vi. 被中國證監會禁止進入證券市場且任期末屆滿的人士；
- vii. 最近三年內受到中國證監會行政處罰，或者最近12個月被證券交易所公開譴責的人士；
- viii. 因涉嫌犯罪被司法機關立案調查或因涉嫌違法違規被中國證監會立案調查，且尚未得出明確結論的人士；
- ix. 法律、行政法規、部門規章、其他規範性文件、上市規則及公司股份上市地其他證券監管規則規定的其他內容。

董事、監事或其他高級管理人員的選舉、委任或聘用違反組織章程細則的規定，該等選舉、委任或聘用無效。董事、監事或高級管理人員在任職期間出現上述情形的，本公司將予以辭退。

(7) 借款權力

董事會有權在股東大會授權範圍內決定借款，或根據本公司上市地證券交易所的上市規則要求借款。

董事會有權就本公司發行債券及股份上市提出建議，而該等債券發行須經股東於股東大會以特別決議案批准。

(8) 職責

董事應當遵守法律、行政法規和組織章程細則的規定，並對本公司負有下列忠實責任：

- i. 不得濫用職權收受賄賂或其他非法收入，不得侵佔公司財產；
- ii. 不得挪用公司資金；
- iii. 不得將公司資產存入以其自身名義或任何其他個人名義持有的賬戶；

附錄五

組織章程細則概要

- iv. 未經股東大會或董事會批准，不得違反組織章程細則的規定，向任何其他人士借出本公司資金或以本公司資產作為債務擔保；
- v. 不得違反組織章程細則的規定或未經股東大會批准與本公司訂立任何合約或進行任何交易；
- vi. 未經股東大會批准，不得利用自己的職位優勢，為自己或任何其他人士的利益尋求適當屬於本公司的業務機會，以從事與本公司相同的業務；
- vii. 不得接受其他人士就與本公司進行的交易支付的佣金歸為己有；
- viii. 不得擅自洩露本公司機密信息；
- ix. 不得濫用關連關係損害本公司利益；
- x. 不得利用在本公司的職權謀取不正當利益；
- xi. 法律、行政法規、部門規章、上市規則、公司股份上市地的其他證券監管規則及組織章程細則規定的其他受信義務；

董事違反前款規定取得的收入，歸本公司所有；給本公司造成損失的，應當承擔賠償責任。

董事應當遵守法律、行政法規和組織章程細則，對本公司負有下列勤勉義務：

- i. 應當審慎、認真、勤勉地行使本公司賦予其的權力，確保本公司的商業活動符合國家法律、行政法規和國家經濟政策的規定，及本公司的商業活動不超出本公司營業執照規定的業務活動範圍；
- ii. 公平對待所有股東；
- iii. 應保持對本公司經營管理的及時意識；

附錄五

組織章程細則概要

- iv. 應簽署書面聲明，確認本公司定期報告，並確保本公司披露的信息真實、準確及完整；
- v. 向監事會提供準確的信息和資料，不得妨礙監事會或個別監事履行職責；
- vi. 確保有足夠的時間和精力參與本公司事務，審慎判斷所考慮事項可能產生的風險和利益；原則上應親自出席董事會會議。倘彼等因故授權其他董事代為出席會議，彼等應審慎選擇受託人。授權事項和決策意圖應當具體明確，不得全權委託；
- vii. 關注本公司業務狀況及其他事項，及時向董事會報告相關問題及風險，不得以不熟悉本公司業務或不了解相關事項為由主張免責；
- viii. 積極推進本公司規範運作，及時糾正本公司違規行為，並支持本公司履行社會責任；
- ix. 法律、行政法規、部門規章、上市規則、本公司股份上市地的其他證券監管規則及組織章程細則規定的其他勤勉義務。

董事所承擔的忠實義務在辭職報告尚未生效或生效後的合理期間內及任期結束後的合理期間內不得自動解除。本公司的商業機密保密義務在辭職報告生效或任期屆滿後仍然有效，直至該機密公開為止。

董事在辭任生效或任期屆滿後承擔忠實義務的具體期限為辭任生效或任期屆滿之日起2年。其他義務的期限應根據公平原則確定，取決於事件發生與離職之間的時間長短，以及與本公司關係結束的情況和條件。

附錄五

組織章程細則概要

未經組織章程細則規定或董事會的合法授權，任何董事不得以個人名義代表本公司或董事會行事。董事以個人名義行事時，如第三方合理地認為該董事代表本公司或董事會行事，則該董事應事先聲明其職務及身份。

董事或高級管理人員在執行公司職務時，違反任何法律、行政法規或組織章程細則，給本公司造成損失的，單獨或者合計持有本公司1%以上股份連續超過180日的股東，可以向監事會提出書面請求，向人民法院提起訴訟。監事會在執行公司職務時，違反任何法律、行政法規或組織章程細則的規定，給本公司造成損失的，股東可以書面形式要求董事會向人民法院提出訴訟。

監事會或董事會收到前款規定的股東書面請求後拒絕起訴，或者自收到請求之日起30日內不起訴，或者情況緊急，倘不提起訴訟將會對本公司利益造成無法彌補的損害，則前款規定的股東可以為本公司的利益直接以自己的名義提起訴訟。

倘任何其他人士侵犯本公司的合法權益並造成其損失，組織章程細則規定的股東可依照前兩款的規定向主管法院提起訴訟。

倘董事或高級管理人員違反法律、行政法規或本公司的組織章程細則，從而損害股東利益，股東可向主管法院提起訴訟。

2 組織章程細則的修訂

本公司可根據法律、行政法規及組織章程細則的規定修訂組織章程細則。

股東大會通過的組織章程細則修訂，如需經主管部門審查批准，應報經股東大會批准。組織章程細則的修訂涉及登記的，應當依法履行登記變更手續。

3 特別決議案需要以絕對多數票通過

股東大會決議案應分為普通決議案和特別決議案。

普通決議案可由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持簡單多數票通過。

特別決議案可由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持三分之二多數票通過。

4 投票權

本公司股東所持股份為普通股，無特別表決權。股東（包括代理人）根據其所代表的有表決權的股份數目行使表決權，每一股份有一票表決權。

股東大會以公開投票方式進行表決。同一表決權僅可選擇現場表決或其他表決方式中的一種。同一表決權的重複表決，以第一個表決結果為準。

出席股東大會的股東應當對提交表決的提案發表以下其中一項意見：贊成、反對或棄權。證券登記結算機構為內地和香港股票市場互聯互通機制股份的名義持有人，但按照實際持有人的意圖進行申報的除外。倘任何投票未完整填寫、填寫有誤或無法理解，或無投票記錄，則該投票人將被視為已放棄其投票權，其所持股份的投票結果將被視為「棄權」。

5 股東大會規則

股東大會分為年度股東大會和臨時股東大會。年度股東大會應每年召開一次，並於上一財政年度結束後六個月內舉行。

6 會計及審計

(1) 財務及會計政策

本公司根據法律、行政法規及主管部門制定的規則制定財務會計政策。股份上市地的證券交易所上市規則有特別規定的，以特別規定為準。

本公司應當在每個財政年度結束後4個月內編製年度財務及會計報告，並在各財政年度上半年結束後兩個月內編製其中期財務及會計報告。上述財務及會計報告乃根據相關法律、行政法規、部門規章、上市規則及公司股份上市地的其他證券監管規則編製。

本公司不得設立除法定賬簿以外的其他賬簿。本公司的資產不得存入以任何個人名義開立的賬戶。

(2) 聘任及解聘會計師

本公司聘請符合證券法、上市規則及公司股份上市地其他證券監管規則規定的會計師事務所進行會計報表審計、淨資產核查等相關諮詢服務。聘期為一年，可續期。

本公司聘用會計師事務所須經股東大會決定，在股東大會決定前，董事會不得聘用會計師事務所。會計師事務所的審計費用由股東大會決定。

本公司應當保證向其聘用的會計師事務所提供真實完整的會計憑證、會計賬簿、財務及會計報告以及其他會計資料，不得拒絕、隱瞞或作出虛假陳述。

本公司解聘或不再續聘會計師事務所，應當提前10日通知會計師事務所。股東大會表決解聘會計師事務所時，應當允許會計師事務所發表意見。會計師事務所提出辭職的，應當向股東大會說明公司有無不當情形。

7 股東大會通告及議程

股東大會是本公司依法履行職責和行使職權的授權機構。

有下列情形之一的，本公司應當在兩個月內召開臨時股東大會：

- i. 董事人數少於公司法規定的人數或少於組織章程細則規定人數的三分之二；
- ii. 本公司的未彌補虧損達到實繳股本總額的三分之一；
- iii. 持有本公司10%以上股份的股東單獨或者共同要求召開大會；
- iv. 董事會認為必要時；
- v. 監事會建議召開有關大會時；
- vi. 獨立董事人數少於最低法定人數時；
- vii. 法律、行政法規、部門規章、上市規則及本公司股份上市地其他證券監管規則或組織章程細則規定的任何其他情形。

董事會同意召開臨時股東大會的，應當在董事會作出決議案後5日內發出召開臨時股東大會的通知。監事會提議召開臨時股東大會，如董事會不同意或在收到提議後10日內未作出回應，則視為董事會不能履行或者不履行召集股東大會的會議職責及監事會可以自行召集和主持會議。

單獨或者合計持有10%或以上股份的股東，可以書面要求召開臨時股東大會。董事會在收到上述書面要求後10日內未發出召開會議的通知，或者拒絕召開會議的，作出要求股東可以書面要求監事會召開會議。倘監事會在收到上述書面要求後5日內未發出召開會議的通知，提出要求的股東可自行召集和主持會議。

附錄五

組織章程細則概要

倘召開股東大會，董事會、監事會和單獨或者合計持有本公司3%以上股份的股東可在會議召開10日前提出提案。

本公司召開股東大會，應當在召開21日前發出書面通知。本公司召開臨時股東大會，應當在召開15日前發出書面通知。本公司計算「21日」及「15日」的起始期間時，不包括會議日期，但包括通知日期。

股東大會通知應當以書面形式作出，包括以下內容：

- i. 會議地點、日期及時間；
- ii. 會議擬討論的事項；
- iii. 一份重要書面說明如下：所有股東均有權出席股東大會並可以書面形式授權委任代表（其未必為公司股東）出席會議並投票；
- iv. 有權出席股東大會的股東的股權登記日；
- v. 常設事務聯絡人的姓名及電話號碼；
- vi. 網絡或其他方式的投票時間及投票程序（如有）。

股東大會通知和補充通知應當充分及完整地披露所有提案的全部具體內容，以及使股東能夠對擬討論的事項作出合理判斷所需的全部材料或說明。擬討論事項需要獨立董事發表意見的，在發出股東大會通知或補充通知的同時披露獨立董事的意見及理由。股東大會以網絡或其他方式表決開始時間（如有）不得早於現場股東大會召開前一日的下午3時正，但不遲於現場股東大會當日的上午9時30分，結束時間不得早於現場股東大會當日下午3時正。

股權登記日期與會議日期之間的時間不得超過7個工作日。股權登記日期一經確認，不得更改。

附錄五

組織章程細則概要

股東大會決議案包括普通決議案和特別決議案。下列事項須經股東大會以普通決議案通過：

- i. 董事會及監事會的工作報告；
- ii. 董事會擬定的盈利分配方案及彌補虧損方案；
- iii. 董事會及監事會成員的聘任或解聘及其付款及支付方式；
- iv. 年度預算及決算報告；
- v. 本公司年度報告；
- vi. 作出本公司聘用、解聘或不再聘用會計師事務所或者會計師事務所報酬的決議案；
- vii. 法律、行政法規、上市規則、股份上市地證券交易所的上市規則或組織章程細則規定的特別決議案批准以外的其他事項。

下列事項須經股東大會以特別決議案通過：

- i. 增加或減少註冊資本；
- ii. 本公司分立、分拆、合併、解散及清算（包括公司自願清算）；
- iii. 修訂組織章程細則；
- iv. 本公司計算的一年內購買及出售主要資產或擔保的累計金額超過本公司最近一期經審計總資產的30%；
- v. 股權激勵計劃；及
- vi. 法律、行政法規、上市規則、本公司股份上市地的其他證券監管規則或組織章程細則規定的其他事項，以及股東大會認定對本公司造成重大影響且須以特別決議案通過的其他事項。

附錄五

組織章程細則概要

倘股東大會的任何決議案或董事會決議案違反法律或行政法規，任何股東有權請求法院認定其無效。

倘股東大會或董事會會議的召集程序或表決方式違反任何法律、行政法規或組織章程細則的規定，或其決議案違反組織章程細則的，股東有權於決議案通過後60日內請求法院推翻。

8 股份轉讓

出資人持有的本公司股份，自本公司成立之日起一年內不得轉讓。公司[編纂]股份前已發行的股份，自公司股份在聯交所主板[編纂][編纂]之日起一年內不得轉讓。

本公司董事、監事及高級管理人員須向本公司申報其持有本公司股份及其變動的資料。其在任期內每年可轉讓的股份不得超過其持有的本公司股份總數的25%。彼等持有的本公司股份，自本公司股票上市交易之日起一年內不得轉讓。上述人士自其辭職之日起半年內不得轉讓其所持本公司股份。

持有本公司股份超過5%的公司董事、監事或高級管理人員在有關購買後6個月內出售其持有的公司股份，或購買有關出售后6個月內已出售的任何股份，由此產生的收益應計入公司的利潤，且公司董事會應收回所得款項。然而，證券公司因盡力承銷剩餘股份而持有5%以上股份或國務院證券監督管理機構和公司股份上市地證券監督管理機構的規定適用的情形除外。

前款所稱董事、監事、高級管理人員及個人股東持有的股份或其他具有股權性質的證券，包括其配偶、父母或子女持有或由其配偶、父母或子女通過使用其他人士的賬戶持有的股份或其他具有股權性質的證券。倘本公司董事會未能遵守本條前款規定，股東有權在30日內要求董事會遵守。倘本公司董事會未能在上述期限內遵守，則股東有權為本公司的利益以自己的名義直接向人民法院提起訴訟。董事會不執行本條規定的，負有責任的董事依法承擔連帶責任。

9 本公司購回其發行在外股份的權利

本公司在下列情況下，可以根據法律、行政法規、部門規章及組織章程細則的規定收購其本身的股份：

- i. 減少其註冊資本；
- ii. 與持有其股份的其他公司合併；
- iii. 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；
- iv. 股東因對股東大會作出的本公司合併、分立決議持異議，要求本公司收購其股份；
- v. 將其股份用於轉換公司發行的可轉換為股份的公司債券；
- vi. 本公司為維護其價值及股東權益所必需。

公司收購本身股份，可以通過公開的集中交易方式，或者法律、行政法規、上市規則和公司股份上市地其他證券監管規則或中國證監會（如要求）認可的其他方式進行。本公司因其組織章程細則第24條第3項、第5項或第6項規定的情形收購本身股份的，應通過公開的集中交易方式進行。

本公司回購股份後，應根據法律、行政法規、規則、規範性文件及上市規則等有關規定履行信息披露義務。本公司股份上市地相關監管規則對股份回購涉及事項另有規定的，從其規定。

10 本公司任何附屬公司擁有其母公司股份的權力

組織章程細則並無關於本公司的附屬公司擁有其母公司股份的規定。

11 股息及其他分派方式

本公司注重給予股東合理的投資回報，利潤分配應遵循重視對股東的合理投資回報、有利於本公司長遠發展的原則。本公司的利潤分配政策應保持連續性和穩定性，並符合法律法規的相關規定。本公司可以現金或股票方式分派股息。在本公司有可分配利潤的情況下，本公司董事會可以根據本公司的業務及財務狀況制定現金分紅方案或／及股票分紅方案。

本公司股東大會對股息分派方案作出決議後，董事會應在股東大會召開後2個月內完成分派事項。

12 股東代理人

股東可以親身出席股東大會，或委託代理人代為出席及表決。

股東出具的委託代理人代其出席股東大會的授權書應載明下列內容：

- i. 代理人的姓名；
- ii. 代理人是否獲授表決權；
- iii. 分別對列入股東大會議程的每一審議事項投同意、反對或棄權票的指示；對可能納入股東大會議程的臨時提案是否有表決權，如有表決權應行使何種表決權的具體指示；
- iv. 授權書簽發日期和有效期限；
- v. 股東簽名（或蓋章）。股東為法人的，應加蓋法人印章。

授權委託書應註明如股東不作具體指示，股東代理人是否可以按自己的意志表決。股東代理人毋須為本公司股東。

股東委託他人簽署授權書行使表決權的，授權簽署的授權委託書或者其他授權文件應經過公證。經公證的授權委託書或者其他授權文件應同時備置於本公司住所或者會議通知中指定的任何其他地點。股東為法人的，由其法定代表人或者董事會或其他決策機構決議授權的任何人士作為其代理人出席股東大會。

附錄五

組織章程細則概要

如股東為香港不時的相關法規所界定的認可結算所（或其代理人），該股東可以授權其認為合適的一名或以上人士在任何股東大會上擔任其代表；但是，如一名以上的人士獲得授權，則授權委託書應載明每名該等人士經此授權所涉及的股份數目和種類，並由獲結算所正式授權的人士簽署。經此授權的人士可以代表認可結算所（或其代理人）出席會議（不用出示經公證授權的股票及／或進一步的證據證實其獲正式授權）並行使全部權利（包括發言及表決權），猶如該人士是本公司的個人股東。

13 查閱股東名冊及股東的其他權利

本公司依據證券登記機構提供的憑證建立股東名冊。股東名冊是證明股東持有本公司股份的充分證據。股東按其持有股份的種類享有權利，承擔義務；持有同一種類股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

股東名冊香港分冊必須可供股東查閱，但可容許本公司按與以下等等的條件暫停辦理股東登記手續：

- i. 本公司可在按照第(2)款發出通知後，將其股東名冊閉封一段或多於一段期間，但在任何一年之中，閉封期合計不得超過30日；
- ii. 第(1)款所指的通知如由本公司發出，則須按照適用於有關證券市場的上市規則發出；或須藉在一份於香港廣泛流通的報章上的廣告發出；及如由任何其他公司發出，則須藉在一份於香港廣泛流通的報章上的廣告發出；
- iii. 就任何一年而言，第(1)款所述的30日期間，可藉於該年內通過的本公司股東的決議，予以延長；
- iv. 第(1)款所述的30日期間，不得在任何年度延長一段超過30日的額外期間，或多於一段合計超過30日的額外期間。

當本公司召開股東大會、派付股息、清盤或涉及其他要求確認身份的行為時，董事會或股東大會召集人應根據股東名冊確定享有相關權益的股東。

附錄五

組織章程細則概要

14 控股股東權利的限制

本公司控股股東及實際控制人不得利用其關連關係損害本公司和其他股東的合法利益；違反相關法律、法規及組織章程細則，給本公司和其他股東造成損失的，應承擔賠償責任。

本公司控股股東及最終控制人對本公司和其他股東負有勤勉義務。控股股東應嚴格依法行使投資人的權利，不得利用利潤分配、資產重組、對外投資、佔用公司資金、提供借款擔保等方式損害本公司或公眾股東的合法利益，不得濫用其控制地位損害本公司或公眾股東的利益。

15 清算程序

在下列任何一種情況下，本公司應依法解散並進行清算：

- i. 組織章程細則規定的營業期限屆滿，或組織章程細則規定的其他解散事由出現；
- ii. 股東大會通過決議案解散本公司；
- iii. 因本公司合併或分立需要解散；
- iv. 本公司未能清償到期債務被依法宣告破產；
- v. 本公司依法被吊銷營業執照，或責令關閉或被清盤；或
- vi. 當本公司經營出現重大困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，通過其他途徑不能解決的，持有全部表決權10%以上的股東，可以請求人民法院解散本公司。

本公司因本條上述第i、ii、v或vi項規定而解散的，應在解散事由出現之日起15日內成立清算組。清算組應由董事或股東大會確定的人員組成。如本公司在規定期間內未成立清算組進行清算，其債權人可以申請人民法院指定有關人員成立清算組進行清算。

附 錄 五

組 織 章 程 細 則 概 要

清算組成立後，董事會及總經理的職權應立即終止。清算期間，本公司不得進行新的經營活動。

清算組應自成立之日起10日內通知債權人，並於60日內在至少一份報章上刊發公告。債權人應自接到通知書30日內，或未接到通知書的，自首次公告之日起45日內，向清算組申報其債權。

債權人申報債權，應說明債權的所有有關事項，並提供證明材料。清算組應對債權進行登記。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行清償。

清算組在清理本公司財產、編製資產負債表和財產清單後，應當制定清算方案，並報股東大會或者人民法院確認。本公司財產在分別支付所有清算費用、職工的工資、社會保險費用，繳納所欠稅款，清償公司債務後的剩餘財產，按照股東持有的股份比例分配。

清算期間，本公司存續，但不得開展與清算無關的經營活動。本公司財產在未按前述規定悉數支付有關款項前，將不會分配財產給股東。

清算組在清理本公司財產、編製資產負債表和財產清單後，發現本公司財產不足清償債務的，應當依法向人民法院申請宣告破產。

本公司經人民法院裁定宣告破產後，清算組須將清算事項移交給人民法院。

本公司清算結束後，清算組應編製清算報告、清算期內的收支報表和財務賬冊，報股東大會或者人民法院確認。清算組應自股東大會或者人民法院確認清算報告之日起報送本公司登記機關，申請註銷本公司登記，公告本公司終止。

16 有關本公司或股東的其他重要規定

(1) 一般規定

本公司為一家永久存續的股份有限公司。

本公司的全部資本劃分為等額股份，每一股的金額相等。本公司的股東以其認購的股份為限對公司承擔責任。本公司以其全部財產對公司的債務承擔責任。

組織章程細則自生效之日起，即成為規範本公司的組織與行為、本公司與股東、股東與股東之間權利義務關係的具有法律約束力的文件，並對本公司、股東、董事、監事、高級職員具有法律約束力。根據組織章程細則，股東可以起訴其他股東、董事、監事、經理或任何其他高級職員，股東可以起訴本公司，本公司可以起訴任何股東、董事、監事、經理或任何其他高級職員。

本公司應根據中國共產黨章程的規定，設立共產黨組織，開展黨的活動。本公司應為黨組織的活動提供必要條件（如需要）。

(2) 股份及轉讓

本公司可以採取下列方式增加股本：

- i. 公開發售股份；
- ii. 非公開發行股份；
- iii. 向現有股東派送紅股；
- iv. 以公積金轉增股本；
- v. 法律、行政法規及相關監管機構批准的其他方式。

本公司可以減少註冊股本，並按照公司法、其他有關規定、上市規則、本公司股份上市地其他證券監管規則和組織章程細則規定的程序辦理。

附錄五

組織章程細則概要

本公司發行的境內未上市股份與境外上市外資股，對以股息（包括現金及實物分派）或其他形式作出的任何分配享有同等權利。不得僅因直接或間接擁有權益的人士未向公司披露其權益而行使任何權力，以凍結或以其他方式損害其股份附帶的任何權利。

公司[編纂]的H股集中存放於[編纂]。

(3) 股東

股東按其持有股份的種類和比例享有權利，承擔義務。持有同一種類股份的股東，享有同等權利，承擔同種義務。

股東享有下列權利：

- i. 有權根據其所持有的股份數目收取股息和以其他形式分配的利益；
- ii. 有權依法請求、召集、主持、參加或授權股東代理人參加股東大會並行使相應的表決權；
- iii. 有權監督公司運作及提出建議或質詢；
- iv. 有權依照法律、行政法規及組織章程細則的規定轉讓、贈與或質押其股份；
- v. 有權閱覽組織章程細則、股東名單、公司債券存根、股東大會會議記錄、董事會會議決議、監事會會議決議及財務會計報告；
- vi. 有權在本公司清盤或清算時，按其所持有的股份數目參與本公司剩餘財產的分配；
- vii. 對股東大會作出的本公司合併、分立決議持異議的股東，有權要求本公司購買其股份；及
- viii. 法律、行政法規、部門規章及組織章程細則規定的其他權利。

附錄五

組織章程細則概要

股東要求閱覽有關資料或索取上述任何材料的，應當向本公司提供證明其所持股份種類和股份數目的書面文件。本公司在核實股東身份後，按股東要求提供有關資料或材料。

股東的義務如下：

- i. 遵守法律、行政法規及組織章程細則；
- ii. 根據認購的股份和參股方式提供股本；
- iii. 除法律及行政法規另有規定外，不得返還股份；
- iv. 不得濫用股東權利損害本公司或其他股東的利益；不得濫用本公司法人獨立地位或股東有限責任損害本公司債權人的利益。公司股東濫用股東權利給本公司或其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任。公司股東濫用本公司法人獨立地位或股東有限責任，逃避債務，嚴重損害本公司債權人利益的，應當對本公司債務承擔連帶責任；
- v. 履行法律、行政法規及組織章程細則規定的其他職責；

(4) 董事會

董事會對股東大會負責，行使下列職權：

- i. 召開股東大會，並向股東大會作出報告；
- ii. 執行股東大會通過的決議案；
- iii. 決定本公司的經營計劃和投資方案；
- iv. 擬訂本公司年度財務預算方案和決算方案；
- v. 擬訂公司的利潤分配方案和彌補虧損方案；

附錄五

組織章程細則概要

- vi. 擬訂有關增加或減少註冊資本、發行債券或其他證券，或者上市的方案；
- vii. 擬訂本公司重大收購、購買公司股票，或者本公司合併、分立、變更公司形式或解散的方案；
- viii. 在股東大會授權範圍內決定本公司對外投資、資產買賣、資產抵押、對外擔保、第三方理財、關聯方交易、向其他組織捐贈等事項；
- ix. 決定本公司內部管理架構的設置；
- x. 決定聘任或解聘本公司總經理、董事會秘書及其他高級職員，並決定其報酬及獎懲措施；決定聘任或解聘本公司副經理、財務經理及經理提名的其他高級職員，並決定其報酬及獎懲措施；
- xi. 制訂本公司的基本管理制度；
- xii. 制訂組織章程細則的修改方案；
- xiii. 管理本公司資料披露事項；
- xiv. 向股東大會提請聘請或更換為本公司提供審計的會計師事務所；
- xv. 聽取本公司總經理的工作報告並監督總經理工作；
- xvi. 法律、行政法規、部門規章、上市規則及公司股份上市地其他證券監管規則或組織章程細則賦予的任何其他權力。

超出股東大會授權範圍的事項，須提交股東大會審議。

董事會會議須有過半數的董事（包括代理人）出席方可舉行。

附錄五

組織章程細則概要

(5) 獨立非執行董事

無論何時，董事會應有1/3以上獨立董事，獨立董事總數不應少於三名，其中至少應有一名獨立董事具備符合監管要求的適當的專業資格，或具備適當的會計或相關的財務管理專長。

(6) 董事會秘書

本公司須聘任一名董事會秘書，負責籌備股東大會及董事會會議、文件保管、管理股東資料及處理資料披露等工作。

(7) 監事會

本公司須設監事會。

監事會由三名監事組成，包括一名職工代表監事及一名主席。監事會主席須經半數以上監事選舉產生。

監事會由股東代表及適當比例的公司職工代表組成。職工代表的人數不得少於全體監事的三分之一。監事會中的職工代表由職工通過職工代表大會、職工大會或其他方式民主選舉產生。

監事會行使下列權力：

- i. 審查董事會編製的公司定期報告，並提出書面審查意見；
- ii. 審計本公司的財務事宜；
- iii. 監督董事或高級職員在履行職責過程中的行為，並建議罷免違反任何法律或行政法規，或者上市規則和公司股份上市地其他證券監管規則或組織章程細則的任何董事或高級職員；
- iv. 要求任何損害本公司利益的董事或高級職員採取補救措施；
- v. 提請召開臨時股東大會，在董事會未能履行公司法規定的召集和主持股東大會職責時召集和主持股東大會；

附錄五

組織章程細則概要

- vi. 向股東大會提交提案；
- vii. 依照公司法第一百五十一條的規定，對本公司任何董事或高級職員提起訴訟；
- viii. 對發現本公司經營中的任何違規行為進行調查，並在必要時聘請會計師事務所協助調查，費用概由本公司承擔；
- ix. 組織章程細則規定、股東大會授予的其他權力。

監事可列席董事會會議，並對董事會決議事項提出質詢或建議。

(8) 總經理

本公司聘任一位總經理，由董事會委任或解僱。本公司總經理對董事會負責，並行使下列權力：

- i. 管理本公司的生產及經營，組織實施董事會決議案；
- ii. 組織實施本公司的年度經營計劃和投資方案；
- iii. 擬訂本公司內部管理架構方案；
- iv. 制訂本公司的基本管理制度；
- v. 制訂本公司的具體規章；
- vi. 就副經理或財務經理的委任或罷免向董事會提出建議；
- vii. 委任或罷免本公司職員（由董事會委任或罷免者除外）；
- viii. 審批董事會或股東大會審批權限以外的其他關連交易；
- ix. 組織章程細則及董事會授予的任何其他權力。

附 錄 五

組 織 章 程 細 則 概 要

(9) 公 積 金

本公司分配當年稅後利潤時，須提取利潤的10%列入其法定公積金。

本公司法定公積金累計額達本公司註冊資本的50%以上時，可以不再提取。

倘本公司的法定公積金不足以彌補往年的虧損，在依照前款規定提取法定公積金前，須先用當年利潤彌補虧損。

本公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東大會決議案通過後，可以提取任意公積金。

除非組織章程細則另有指明，本公司彌補虧損和提取法定公積金後所餘利潤，按照股東持有的股份比例分配予彼等。

倘股東大會或董事會違反前款規定，在本公司彌補虧損和提取法定公積金之前向股東分配利潤，則所分配的利潤必須退還本公司。

本公司本身持有的股份不參與分配利潤。

本公司的公積金僅用於彌補公司虧損、擴大生產經營的規模，或轉增本公司的資本，惟資本公積金不得用於彌補公司虧損。

法定公積金轉為資本時，所剩餘的法定公積金不得少於本公司註冊資本的25%。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

A. 有關本公司及我們附屬公司的進一步資料

1. 註冊成立

本公司於2016年12月27日在中國成立為一家有限責任公司，並進一步於2022年12月29日改制為一家股份有限公司。

截至本文件日期，我們的註冊辦事處及總辦事處位於中國江蘇省蘇州市蘇州工業園區金雞湖大道88號G2棟19樓及20樓。因此，本公司的公司架構及組織章程細則受中國的相關法律法規監管。我們的組織章程細則相關條文的概要載於「附錄五－組織章程細則概要」。中國法律法規若干相關方面的概要載於「附錄四－主要法律及監管規定概要」。

本公司已於香港設立主要營業地點，地址為香港灣仔皇后大道東248號大新金融中心40樓。我們已於2023年4月3日根據《公司條例》第16部向香港公司註冊處處長登記為非香港公司。鍾明輝先生已獲委任為本公司的授權代表，以代表本公司於香港接收法律程序文件。送達法律程序文件的地址與我們在香港的主要營業地點相同。

2. 本公司股本變動

除「歷史及公司架構－公司歷史－本公司成立及主要股權變動」所披露者外，我們的股本於緊接本文件日期前兩年內並無變動。

3. 我們附屬公司的股本變動

除「歷史及公司架構－公司歷史－我們的附屬公司」所披露者外，我們附屬公司的股本於緊接本文件日期前兩年內並無變動。

4. 我們日期為2023年3月23日的股東決議案

於2023年3月23日舉行的本公司股東大會上，股東通過以下決議案（其中包括）：

- (i) 本公司發行每股面值人民幣1.0元的H股且該等H股於聯交所[編纂]；

附錄六

法定及一般資料

- (ii) 授予[編纂]的[編纂]不得超過根據本決議案將予發行H股數目的15%；
- (iii) 待完成中國證監會備案且於[編纂]完成後，股東所持有的合共79,487,685股內資股將按一比一的基準轉換為H股；
- (iv) 待[編纂]完成後，授予董事會一般授權，以於直至下屆股東週年大會結束日期或股東通過決議案撤銷或更改有關授權當日（以較早者為準）止的期間內，按董事會全權酌情認為合適的條款及條件及為董事會全權酌情認為合適的目的，隨時向董事會全權酌情認為合適的有關人士配發及發行H股，並根據相關法律法規，就上述一般授權辦理中國證監會、聯交所及／或其他相關監管機構的批准或備案，前提為要發行的H股數目不得超過[編纂]當日已發行H股數目的20%；
- (v) 待[編纂]完成後，有條件採納組織章程細則（將自[編纂]起生效），及董事會已獲授權根據聯交所及其他相關監管機構的意見修訂組織章程細則；
- (vi) 授權董事會及其授權人士根據主管監管機構的要求對決議案進行修訂，並處理其具體實施情況；及
- (vii) 授權董事會及其獲授權人士處理與（其中包括）[編纂]、H股的[編纂]及[編纂]相關的所有事宜。

5. 重組

我們並無為[編纂]而進行任何公司重組。有關本公司的歷史及發展詳情，請參閱「歷史及公司架構」。

B. 有關我們業務的進一步資料

1. 重大合約概要

本集團已於本文件日期前兩年內訂立以下屬重大或可能屬重大的合約（並非於日常業務過程中訂立的合約）：

- (a) [編纂]。

附錄六

法定及一般資料

2. 知識產權

(i) 商標

(a) 註冊商標

於最後實際可行日期，我們已註冊下列我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的商標：

序號	商標	註冊地點	註冊擁有人	類別	註冊編號	到期日
1.	iMotion Automotive	中國	本公司	35	33077181	2029年 7月6日
2.	iMotion Automotive	中國	本公司	42	33070904	2029年 5月13日
3.		香港	本公司	9、12	306204195	2033年 3月26日

(b) 申請中的商標

於最後實際可行日期，我們已申請註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的商標：

序號	商標	註冊地點	申請人	類別	申請編號	申請日期
1.	iMOTION	中國	本公司	9	68885797	2022年 12月15日
2.	iMOTION	中國	本公司	35	68880782	2022年 12月15日
3.	iMOTION	中國	本公司	42	68875150	2022年 12月15日
4.	知行	中國	本公司	9	68887142	2022年 12月15日
5.	知行	中國	本公司	12	68873250	2022年 12月15日
6.	知行	中國	本公司	42	68881863	2022年 12月15日

附錄六

法定及一般資料

序號	商標	註冊地點	申請人	類別	申請編號	申請日期
7.		中國	本公司	9	68874960	2022年 12月15日
8.		中國	本公司	12	68877299	2022年 12月15日
9.		中國	本公司	35	68880774	2022年 12月15日
10.		中國	本公司	42	68873522	2022年 12月15日

(ii) 專利

(a) 註冊專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的專利：

序號	專利	註冊地點	專利編號	擁有人	到期日	應用的產品
<i>發明專利</i>						
1.	一種目標跟蹤方法、裝置、設備及介質	中國	202310293456.0	本公司	2043年 3月23日	iDC產品
2.	針對柱面圖檢測框的目標後處理方法、裝置、設備和存儲介質	中國	202211587715.2	本公司	2042年 12月11日	iDC產品
3.	一種基於環境模型的汽車高級輔助駕駛系統	中國	202110480419.1	本公司	2041年 4月29日	iDC及iFC產品

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利	註冊 地點	專利編號	擁有人	到期日	應用的產品
4.	車輛控制方法、裝置 及存儲介質	中國	202110133550.0	本公司	2041年 1月31日	iDC及iFC產品
5.	路口識別方法、裝置 及存儲介質	中國	202010434240.8	本公司	2040年 5月20日	iDC及iFC產品
6.	車輛緊急車道保持方法 及裝置	中國	202010962248.1	本公司	2040年 9月13日	iDC及iFC產品
7.	基於多傳感器的數據 融合方法、裝置 及存儲介質	中國	202110110114.1	本公司	2041年 1月26日	iDC及iFC產品
8.	一種攝像頭在線自 校準方法、裝置、 設備及介質	中國	202310443686.0	本公司	2043年 4月23日	iDC及iFC產品
<i>實用新型</i>						
9.	一種車輛及其抗 電磁干擾域控制器	中國	202223500422.4	本公司	2032年 12月26日	iDC產品
<i>外觀設計</i>						
10.	帶車輛雷達盾牌展示 圖形用戶界面的 顯示屏幕面板	中國	202230860636.9	本公司	2037年 12月25日	iDC產品
11.	車輛前視智能控制器	中國	202230806962.1	本公司	2037年 11月30日	iFC產品
12.	前視攝像頭	中國	202230765165.3	本公司	2037年 11月15日	iFC產品

附錄六

法定及一般資料

序號	專利	註冊地點	專利編號	擁有人	到期日	應用的產品
13.	風冷域控制器	中國	202330137000.6	本公司	2038年 3月20日	iDC產品
14.	域控制器	中國	202330136997.3	本公司	2038年 3月20日	iDC產品

(b) 申請中的專利

截至最後實際可行日期，我們已申請註冊以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的專利：

序號	專利	註冊地點	申請編號	申請人	申請日期	應用的產品
<i>發明專利</i>						
1.	一種目標物體周圍的障礙物檢測方法、裝置、設備及介質	中國	202211725687.6	本公司	2022年 12月30日	iDC及iFC產品
2.	一種車輛軌跡的生成方法、系統、裝置、介質及車輛	中國	202211633984.8	本公司	2022年 12月19日	iDC及iFC產品
3.	一種車輛轉向控制方法、裝置、設備及可讀存儲介質	中國	202211625061.8	本公司	2022年 12月16日	iDC及iFC產品
<i>外觀設計</i>						
4.	域控制器	中國	202330337155.4	本公司	2023年 6月2日	iDC產品

附錄六

法定及一般資料

(iii) 版權

於最後實際可行日期，我們擁有以下我們認為對我們業務屬重大或可能屬重大的版權：

序號	版權	註冊地點	註冊擁有人	註冊編號	註冊日期
1.	iMO	中國	本公司	國作登字-2023-F-00050563	2023年3月24日
2.	iMO	中國	本公司	國作登字-2023-F-00050564	2023年3月24日

(iv) 域名

截至最後實際可行日期，我們擁有以下我們認為對我們業務而言屬重大或可能屬重大的域名：

序號	域名	註冊擁有人	到期日
1.	www.imotion.ai	本公司	2025年9月14日

除上述者外，截至最後實際可行日期，再無對我們業務而言屬重大的其他貿易或服務商標、專利、知識產權或工業產權。

C. 有關董事、監事及主要股東的其他資料

1. 董事及監事

(i) 董事、監事及最高行政人員權益披露

緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使），董事、監事及最高行政人員於本公司及其相聯法團（定義見《證券及期貨條例》第XV部）的股份、相關股份及債權證中擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第7及8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉（包括根據《證券及期貨條例》的有關條文被當作或視為擁有的權益及淡倉），或根據《證券

附錄六

法定及一般資料

及期貨條例》第352條須登記於該條例所指登記冊的權益及淡倉，或根據上市規則所載《上市公司董事進行證券交易的標準守則》須知會本公司及聯交所的權益或淡倉（就此而言，《證券及期貨條例》的相關規定詮釋為猶如其適用於監事）如下：

姓名	職位	權益性質	緊隨[編纂]完成後佔本公司已發行股本總額的百分比（假設[編纂]未獲行使）	
			緊隨[編纂]完成後持有的股份數目（假設[編纂]未獲行使）	[編纂]
宋陽先生	執行董事兼首席執行官	實益擁有人	48,815,280	[編纂]%
		受控法團權益	32,666,740	[編纂]%
李雙江先生	執行董事	實益擁有人	14,238,460	[編纂]%
盧玉坤先生	執行董事	受控法團權益 ⁽¹⁾	20,595,520	[編纂]%
羅紅先生	監事會主席及監事	實益擁有人	2,921,460	[編纂]%

附註：

- (1) 截至最後實際可行日期，藍馳平台由盧玉坤先生（作為有限合夥人）擁有37.1%。因此，根據證券及期貨條例，盧玉坤先生根據證券及期貨條例被視為於藍馳平台持有的股份中擁有權益。

附錄六

法定及一般資料

(ii) 服務合約詳情

各董事及監事[已]與本公司[訂立]服務合約。該等服務協議的主要詳情為：(a)每份協議的期限為自其各自獲委任日期起三年；及(b)每份協議均可按其各自條款終止。服務協議可根據組織章程細則及適用規則續期。

除上文所披露者外，本公司並無與任何董事或監事（以其各自作為董事／監事的身份）訂立，亦不擬訂立任何服務合約（於一年內屆滿或僱主可於一年內終止而毋須支付任何賠償（法定賠償除外）的合約除外）。

(iii) 董事及監事薪酬

有關董事及監事薪酬詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層－董事、監事及五名最高薪酬人士的薪酬」及本文件附錄一會計師報告附註37。

2. 主要股東

(i) 於本公司股份的權益

有關緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）將於股份或相關股份中擁有或被視為或被當作擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的實益權益或淡倉，或直接或間接在本公司任何其他成員公司的已發行有表決權股份中擁有10%或以上權益的人士的資料，請參閱本文件「主要股東」。

除本文件「主要股東」一節所披露者外，截至最後實際可行日期，董事概不知悉有任何人士在緊隨[編纂]完成後（假設[編纂]未獲行使）將於股份或相關股份中擁有或被視為或被當作擁有根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的實益權益或淡倉，或直接或間接在本集團任何其他成員公司的已發行的有表決權股份中擁有10%或以上權益或擁有與該等股本有關的購股權。

附錄六

法定及一般資料

(ii) 本公司子公司的股份權益

緊隨[編纂]完成後，假設(i)[編纂]已成為無條件及所有[編纂]已根據[編纂]獲發行；及(ii)[編纂]未獲行使，本集團所有成員公司(本公司除外)由本公司全資擁有。

因此，概無任何人士(本公司除外)將直接或間接擁有附帶權利於任何情況下在本集團任何其他成員公司(本公司除外)股東大會上投票的任何類別股份10%或以上的權益。

3. 免責聲明

(i) 除「歷史及公司架構」及本節所披露者外，董事、監事或本節「—E.其他資料—7.專家同意書」所列任何一方概無：

(a) 於我們的發起中，或於我們在緊接本文件日期前兩年內所收購或出售或租賃，或本公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有權益；或

(b) 於截至本文件日期仍然生效且對我們業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益；

(ii) 除與[編纂]和[編纂]有關外，本節「—E.其他資料—7.專家同意書」所列各方概無：

(a) 於本集團任何成員公司的任何股份中擁有法定或實益權益；或

(b) 擁有任何可認購或提名他人認購本集團任何成員公司任何證券的權利(不論是否可依法強制執行)；

(iii) 概無董事或監事或其緊密聯繫人或本公司任何股東(據董事所知持有我們已發行股本的5%以上)在我們的前五大客戶或前五大供應商中擁有任何權益；及

(iv) 除「主要股東」所披露者外，概無董事或監事是在本公司股本中擁有權益(H股一經在聯交所[編纂]，則須根據《證券及期貨條例》第XV部第2及3分部披露)的一家公司的董事或僱員。

附錄六

法定及一般資料

D. 僱員激勵計劃

僱員激勵計劃已於2019年4月25日獲採納，並於2021年12月24日進一步修訂。兩個僱員激勵平台，分別是藍馳平台及紫馳平台，由宋陽先生設立以實施僱員激勵計劃。截至最後實際可行日期，這兩個僱員激勵平台總計持有自宋陽先生轉讓的27,978,820股股份，相等於本公司股本的13.7%，其中合共24,248,960股股份將用於實施僱員激勵計劃，而餘下3,729,860股股份為宋陽先生於其受控實體的個人權益，不受僱員激勵計劃規限。有關我們僱員激勵平台的詳情，請參閱「歷史及公司架構－公司歷史－僱員激勵平台」。

1. 目的

為建立及完善本公司的長期激勵機制，吸引和留住高端人才，充分調動董事、高級管理人員及其他核心僱員的積極性，本公司採納了僱員激勵計劃。

2. 管理

本公司股東大會（「股東大會」）負責審議及批准僱員激勵計劃的採納、修訂及終止。

董事會負責根據股東大會的授權制定僱員激勵計劃以及管理及實施僱員激勵計劃。

3. 參與者

參與者包括本公司或我們任何子公司的核心管理及技術人員，或其他被股東大會視為對本公司的經營業績和未來發展有重大影響的核心員工（「參與者」）。

4. 激勵獎勵的相關股份總數

參與者通過持有僱員激勵平台的有限合夥企業於合共24,248,960股股份（「激勵獎勵」）中擁有權益，激勵獎勵的相關股份對應本公司股本為人民幣24.2百萬元，相等於緊接[編纂]前本公司已發行股本的11.9%。

截至本文件日期，所有激勵獎勵均已授出及歸屬。

附錄六

法定及一般資料

5. 激勵獎勵的認購價

激勵獎勵的認購價格經綜合考慮多項因素而確定，包括參與者對本公司的貢獻及其各自的專業及技術能力。其在相關股份激勵協議或股份轉讓協議中有所規定。認購所得款項應支付予宋陽先生（作為激勵獎勵轉讓人）並由其保管。

6. 僱員激勵計劃的形式

參與者作為僱員激勵平台（以有限合夥企業的形式存在）的合夥人，應向宋陽先生（為僱員激勵計劃的普通合夥人）認購有限合夥企業權益，藉以通過其作為相關僱員激勵平台的有限合夥人的身份間接持有本公司的股份。

所有參與者約定，宋陽先生（僱員激勵計劃的普通合夥人）可行使僱員激勵平台持有的股份的投票權。

7. 授出激勵獎勵

宋陽先生有權釐定參與者的身份及授予各參與者激勵獎勵的數目，而董事會負責激勵獎勵的具體授予，並監督參與者在規定時間內與僱員激勵平台普通合夥人宋陽先生簽署股份轉讓協議，並按約定支付相應款項。

參與者應積極配合董事會簽署相關文件並及時支付對價。

8. 贖回激勵獎勵

本公司上市及僱員激勵平台禁售期屆滿後，參與者可要求普通合夥人通過出售僱員激勵平台持有的本公司股份促使贖回有限合夥權益。倘有限合夥人須兌現其持有的有限合夥權益，應當於截止期前提早15個工作日（即每年一月及七月的首個營業日）向普通合夥人提交書面申請（「贖回申請」），並註明須贖回的有限合夥權益金額。普通合夥人將於收到贖回申請後15個工作日內檢查贖回申請是否符合僱員激勵計劃的條款及

附錄六

法定及一般資料

相關適用法律及法規。倘符合規定，普通合夥人應按照所贖回的有限合夥權益金額出售相應的本公司股份，所得款項按實際出售價格扣除稅項後用於變現有限合夥權益。

9. 僱員激勵計劃的調整

於僱員激勵計劃期間，如果本公司有公積金或未分配利潤轉換為同等股本或股息，則參與者在僱員激勵平台中持有的合夥企業權益將保持不變，而參與者通過僱員激勵平台間接持有的本公司股份數目將發生相應改變。如本公司發行新股，參與者通過僱員激勵平台在本公司間接持有的股份數目保持不變。

10. 強制購回激勵獎勵

如發生任何以下事項，僱員激勵平台的普通合夥人宋陽先生有權以其自有資金購回參與者持有的所有激勵獎勵：

- (i) 參與者與本集團之間的僱傭關係因參與者自願辭任（提前終止僱傭合同）或根據適用法律法規強制退任而終止；
- (ii) 參與者身故或人民法院宣佈參與者死亡或失蹤；
- (iii) 參與者喪失民事能力或勞動能力；
- (iv) 參與者與本集團之間的僱傭關係因非過失性解僱或裁員而終止；
- (v) 參與者與本集團之間的僱傭關係經協商一致而終止；
- (vi) 參與者與本集團之間的僱傭關係因僱傭合同到期而終止；
- (vii) 參與者與本集團之間的僱傭關係因參與者違反中國法律、法規或本公司規章制度而終止；
- (viii) 根據僱員激勵計劃的規定，參與者不再符合合格參與者的資格；

附錄六

法定及一般資料

(ix) 參與者違反僱員激勵計劃規定的義務；及

(x) 董事會認為會對本公司造成不利影響的其他情形。

於[編纂]前，如發生任何上述事件，僱員激勵平台的普通合夥人有權按參與者支付的實際對價購回參與者持有的所有激勵獎勵。[編纂]後，如發生上文第(v)至(x)段規定的任何事項，普通合夥人有權按參與者支付的實際對價購回參與者持有的所有激勵獎勵；如發生上文第(i)至(iv)段規定的任何事項，普通合夥人可按照下文第10段購回參與者持有的激勵獎勵。

為免生疑問，在上文第(i)至(x)段所述的任何事件導致購回後，宋陽先生將繼續為任何購回激勵獎勵的實益擁有人。

11. 參與者自願退出

除發生上文第10段規定的事項外，參與者有權根據本股權激勵計劃的規定或經董事長同意後，通過轉讓或退夥的方式退出僱員激勵平台。

[編纂]前，參與者不得轉讓其在僱員激勵平台中的合夥企業權益，亦不得退出僱員激勵平台。然而，經董事長同意，參與者可向本公司或本公司任何子公司的其他有限合夥人或其他員工轉讓合夥企業權益，而對價應由轉讓人 and 受讓人協商確定。如概無上述人士同意收購合夥企業權益，普通合夥人有資格成為受讓人。對價按以下方式計算：轉讓人所持僱員激勵平台的合夥企業權益對應的實際出資額 $\times$ (1+10%年化利率 $\times$ 持有期)(其中，「持有期」指自授出日期起至決定轉讓日期止的天數除以365天，上限為3年)。若參與者經董事長同意後退出合夥企業，則退出的對價按參與者已付的全部激勵獎勵的實際對價確定。

附錄六

法定及一般資料

[編纂]後，雖然僱員激勵平台持有的股份仍處於禁售期：

- (i) 如發生第10段第(i)至第(iv)分段規定的任何事項，且參與者轉讓其持有的合夥企業權益，則對價由轉讓人與受讓人協商；然而，但在同等條件下，普通合夥人享有優先購買權。如果概無他人同意收購，則普通合夥人有資格成為受讓人，對價按以下方式計算：轉讓人所持僱員激勵平台的合夥企業權益對應的實際出資額 $\times (1+10\% \text{ 年化利率} \times \text{持有期})$ （其中，「持有期」指自授出日期起至決定轉讓日期止的天數除以365天，上限為3年）；
- (ii) 經董事會董事長特別同意後，轉讓的對價可由轉讓方和受讓方協商；及
- (iii) 如屬退出的情況，對價將按照當時僱員激勵平台的合夥人會議的決議案確定。

[編纂]後，且在僱員激勵平台持有的股份超過禁售期後，普通合夥人可通過出售股份的方式退出僱員激勵平台，及所得收益在扣除相關稅費後，按僱員激勵平台實際出售的退出有限合夥人間接持有的股份對應的價格變現。

12. 其他

原則上，僱員激勵平台的退出窗口每半年開放一次，即每年1月的第一個工作日及7月的第一個工作日。如果參與者發生第10段規定的任何事項，則不受上述退出窗口期的限制。

13. 本公司實際控制人的合併、分拆及變更

若本公司實際控制人發生變更或本公司因任何原因發生合併、分拆，則參與者通過僱員激勵平台間接持有的本公司合夥企業權益保持不變。因此，參與者不得要求加速退出。

附錄六

法定及一般資料

14. 根據僱員激勵計劃授出的激勵獎勵的詳情

截至最後實際可行日期，僱員激勵計劃項下的所有激勵獎勵均已授出。根據僱員激勵計劃向董事、監事、高級管理層或關連人士授出的激勵獎勵的詳情載列如下：

姓名	職位／ 關連關係	相關僱員 激勵平台	僱員激勵 平台的 概約合夥 企業權益	參與者所持 激勵獎勵 對應的股份 概約數目	於緊接 [編纂]前已 發行股份 總數中參與 者所持激勵 獎勵對應的 概約持股 百分比
盧玉坤先生	執行董事兼 首席技術官	藍馳平台	37.1%	7,647,100	3.7%
羅紅先生	監事會主席 及監事	藍馳平台	3.0%	612,260	0.3%
朱慶華先生	監事	藍馳平台	8.0%	1,651,200	0.8%
汪冰潔先生	監事	藍馳平台	7.7%	1,578,940	0.8%
劉芳女士	財務總監	藍馳平台	1.9%	400,000	0.2%

E. 其他資料

1. 遺產稅

董事獲告知，本公司或本公司任何子公司須承擔重大遺產稅責任的可能性不大。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

2. 訴 訟

截至最後實際可行日期，我們概無涉及任何重大訴訟、仲裁或申索，而據董事所知，亦不存在任何可能對我們的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的待決或造成威脅或針對我們提出的重大訴訟、仲裁或申索。

3. 聯席保薦人

聯席保薦人已代表本公司向上市委員會申請批准將由內資股轉換的H股及根據[編纂]將予發行的H股（包括可能會根據[編纂]的行使而發行的其他H股）的[編纂]及[編纂]。本公司已作出一切使H股獲准納入[編纂]的必要安排。

各聯席保薦人均符合上市規則第3A.07條所載的獨立性標準。各聯席保薦人將獲本公司支付合共600,000美元的費用，以擔任本公司關於[編纂]的保薦人。

4. 合規顧問

本公司已遵從上市規則第3A.19條委任華富建業企業融資有限公司為合規顧問。

5. 籌備費用

我們並無因註冊成立本公司而產生任何重大籌備費用。

6. H股持有人的稅項

如H股的出售、購買及轉讓按本公司的H股股東名冊完成，包括該交易在聯交所進行的情況下，該等出售、購買及轉讓須繳納香港印花稅。就該等出售、購買及轉讓而言，現時的香港印花稅率為所出售或轉讓H股的對價或公允價值（如更高）的0.13%。

7. 專家同意書

下列各專家已就本文件的刊發發出書面同意書，同意分別按本文件所示的形式及內容轉載其報告、函件、意見或意見概要（視乎情況而定）及引述其名稱，且並無撤回該等書面同意書。

附錄六

法定及一般資料

名稱	資質
花旗環球金融亞洲有限公司	根據《證券及期貨條例》可從事《證券及期貨條例》第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第4類（就證券提供意見）、第5類（就期貨合約提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）及第7類（提供自動化交易服務）受規管活動的持牌法團
華泰金融控股（香港）有限公司	根據《證券及期貨條例》可從事《證券及期貨條例》第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第4類（就證券提供意見）、第6類（就機構融資提供意見）、第7類（提供自動化交易服務）及第9類（提供資產管理）受規管活動的持牌法團
建銀國際金融有限公司	根據《證券及期貨條例》可從事《證券及期貨條例》第1類（證券交易）、第4類（就證券提供意見）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的持牌法團
競天公誠律師事務所	本公司的中國法律顧問
羅兵咸永道會計師事務所	專業會計師條例（香港法例第50章）項下的執業會計師及財務匯報局條例（香港法例第588章）項下的註冊公眾利益實體核數師
弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司	獨立行業顧問
霍金路偉律師行	本公司有關美國出口管制法的法律顧問

截至最後實際可行日期，概無任何名列上文之專家於本公司或本公司任何子公司中擁有任何股權或認購或提名他人認購本集團任何成員公司證券之權利（不論是否可依法強制執行）。

附錄六

法定及一般資料

8. 發起人

本公司的發起人為截至2022年12月29日本公司的所有32名股東。

- (i) 宋陽
- (ii) 李雙江
- (iii) 羅紅
- (iv) 蘇州藍馳管理諮詢企業(有限合夥)
- (v) 嘉興自知一號股權投資合夥企業(有限合夥)
- (vi) 北京車和家信息技術有限公司
- (vii) 深圳國中中小企業發展私募股權投資基金合夥企業(有限合夥)
- (viii) 蘇州工業園區原點正則貳號創業投資企業(有限合夥)
- (ix) 建銀科創(蘇州)投貸聯動股權投資基金(有限合夥)
- (x) 廣東粵財中小企業股權投資基金合夥企業(有限合夥)
- (xi) 珠海橫琴依星伴月投資合夥企業(有限合夥)
- (xii) 蘇州紫馳管理諮詢合夥企業(有限合夥)
- (xiii) 蘇州紅馳管理諮詢合夥企業(有限合夥)
- (xiv) 貴陽中天佳創投資有限公司
- (xv) 深圳市佳匯創耀投資合夥企業(有限合夥)

附錄六

法定及一般資料

- (xvi) 上海瑤宇企業管理諮詢合夥企業（有限合夥）
- (xvii) 中國國有企業混合所有制改革基金有限公司
- (xviii) 平陽昆毅股權投資合夥企業（有限合夥）
- (xix) 太倉衍盈貳號生物醫藥投資管理中心（有限合夥）
- (xx) 蘇州永鑫融慧創業投資合夥企業（有限合夥）
- (xxi) 訊飛海河（天津）人工智能創業投資基金合夥企業（有限合夥）
- (xxii) 合肥連山創新產業投資基金合夥企業（有限合夥）
- (xxiii) 徐景明
- (xxiv) 揚帆致遠產業投資基金（蘇州）合夥企業（有限合夥）
- (xxv) 深圳招商啟航資本合夥企業（有限合夥）
- (xxvi) 蘇州雅楓二期股權投資合夥企業（有限合夥）
- (xxvii) 蘇州工業園區科技創新投資合夥企業（有限合夥）
- (xxviii) 漢拿科銳動電子（蘇州）有限公司
- (xxix) 蘇州綠馳管理諮詢合夥企業（有限合夥）
- (xxx) 蘇州乾融泰潤創業投資合夥企業（有限合夥）
- (xxxi) 陝西德創智能汽車創業投資基金合夥企業（有限合夥）
- (xxxii) 蘇州雅楓三期股權投資合夥企業（有限合夥）

附錄六

法定及一般資料

除「歷史及公司架構」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，並無就[編纂]及本文件所述相關交易而向上列發起人支付、配發或給予現金、證券或其他利益，或建議向上列發起人支付、配發或給予現金、證券或其他利益。

9. 雙語文件

根據香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第4條的豁免規定，本文件分別以英文及中文刊發。

10. 約束力

倘根據本文件作出申請，則本文件即具效力，使一切有關人士須受公司（清盤及雜項條文）條例第44A及44B條而言適用的一切條文（罰則除外）所約束。

11. 無重大不利變動

董事確認，自2023年6月30日（即本文件「附錄一 — 會計師報告」所載我們的合併財務報表的編製日期）起直至本文件日期，我們的財務、貿易狀況或前景概無任何重大不利變動。

12. 其他事項

- (i) 除「歷史及公司架構」所披露及有關[編纂]者外，在緊接本文件日期前兩年內：
 - (a) 我們概無發行或同意發行繳足或部分繳足之股份或借貸資本以換取現金或現金以外的代價；及
 - (b) 並無就發行或出售本公司或本公司任何子公司任何股份或借貸資本而給予佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款。
- (ii) 除有關[編纂]的[編纂]外，本公司之股份或借貸資本概無附有或有條件或無條件同意附有任何購股權；
- (iii) 我們概無發行或同意發行創辦人股份、管理層股份；

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

- (iv) 並無放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (v) 並無行使任何優先購買權或認購權可轉讓性的程序；
- (vi) 我們的業務概無於過去12個月內中斷而可能或已經對我們的財務狀況產生重大影響；
- (vii) 概無對我們從香港以外地區將盈利匯回或將資金調回香港造成影響的任何限制；
- (viii) 現時概無本公司股本證券及債務證券在任何證券交易所上市或在任何交易系統交易，亦無正尋求或同意尋求在[編纂]以外任何證券交易所上市或上市的批准；及
- (ix) 本公司概無未償還可轉換債務證券或債權證。

附錄七

送呈公司註冊處處長及展示文件

送呈香港公司註冊處處長文件

連同本文件一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為（其中包括）：

- (a) **[編纂]**；
- (b) 「附錄六－法定及一般資料－E.其他資料－7.專家同意書」所述的書面同意書；及
- (c) 「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－1.重大合約概要」所述各重大合約的副本。

展示文件

下列文件的副本由本文件日期起計14日期間在聯交所網站 www.hkexnews.hk 及本公司網站 www.imotion.ai 可供展示：

- (a) 組織章程細則；
- (b) 羅兵咸永道會計師事務所發出的會計師報告，全文載於本文件附錄一；
- (c) 本集團於往績記錄期的經審計財務報表；
- (d) 羅兵咸永道會計師事務所發出的本集團**[編纂]**財務資料報告，全文載於本文件附錄二；
- (e) 中國法律顧問競天公誠律師事務所就本集團在中國的若干事宜出具的法律意見；
- (f) 霍金路偉律師行出具的有關美國出口控制法律的法律備忘錄；
- (g) 弗若斯特沙利文（北京）諮詢有限公司上海分公司編製的行業報告，其概要載於「行業概覽」；
- (h) 中國公司法、中國證券法及《上市公司章程指引（2022年修訂）》各副本連同其非官方英文譯本；

附錄七

送呈公司註冊處處長及展示文件

- (i) 「附錄六－法定及一般資料－B.有關我們業務的進一步資料－1.重大合約概要」所述的重大合約；
- (j) 「附錄六－法定及一般資料－E.其他資料－7.專家同意書」所述的書面同意書；及
- (k) 「附錄六－法定及一般資料－C.有關董事、監事及主要股東的其他資料－1.董事及監事－(ii)服務合約詳情」所述的服務協議。