

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聆訊後資料集的內容概不負責，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聆訊後資料集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。



PATEO CONNECT Technology (Shanghai) Corporation

博泰車聯網科技（上海）股份有限公司

（「本公司」）

（於中華人民共和國成立的股份有限公司）

的聆訊後資料集

警告

本聆訊後資料集乃根據香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）與證券及期貨事務監察委員會（「證監會」）的要求而刊發，僅用作提供資料予香港公眾人士。

本聆訊後資料集為草擬本，其所載資料並不完整，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、其聯席保薦人、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所載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、其聯席保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員在香港或任何其他司法管轄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實際最終的上市文件內全部或部分轉載；
- (d) 本聆訊後資料集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管轄區的公眾人士提呈出售任何證券的招股章程、發售通函、通告、通函、小冊子或廣告，亦非邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約，且不在邀請公眾人士提出認購或購買任何證券的要約；
- (f) 本文件不應被視為勸誘認購或購買任何證券，亦不擬構成該等勸誘；
- (g) 本公司或其任何聯屬人士、聯席保薦人、整體協調人、顧問或包銷團成員概無於任何司法管轄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) 本文件所述的證券並非供任何人士申請認購，即使提出申請亦不予接納；
- (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）或美國任何州證券法註冊；
- (j) 由於本文件的發佈或本文件所載任何資料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。

倘於適當時候向香港公眾人士提出要約或邀請，有意投資者務請僅依據於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人士提供。

重要提示

重要提示：閣下如對本文件任何內容有任何疑問，應尋求獨立專業意見。

PATEO

PATEO CONNECT Technology (Shanghai) Corporation

博泰車聯網科技（上海）股份有限公司

(於中華人民共和國成立的股份有限公司)

[編纂]

[編纂]項下的[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（可予重新分配）
[編纂]數目：[編纂]股H股（可予重新分配及視乎[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、0.00015%會財局交易徵費、0.0027%證監會交易徵費及0.00565%聯交所交易費（須於申請時以港元繳足，多繳款項可予退還）
面值：每股H股人民幣1.00元
[編纂]：[編纂]

[聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、
[編纂]、[編纂]及[編纂]]

 CICC 中金公司

 國泰君安國際
GUOTAI JUNAN INTERNATIONAL

 CMBI 招銀國際

 華泰國際
HUATAI INTERNATIONAL

 中信證券

[編纂]

香港交易及結算所有限公司、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也不發表任何聲明，並明確表示概不就因本文件全部或任何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。

本文件連同附錄七「送呈公司註冊處處長及展示文件」所指文件，已遵照香港法例第32章公司（清盤及雜項條文）條例第342C條規定由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]（為其本身及代表[編纂]）與本公司於[編纂]協定。[編纂]預期將為[編纂]（香港時間）或之前，且無論如何不遲於[編纂]中午十二時正（香港時間）。[編纂]將不高於每股[編纂][編纂]港元，而目前預期將不低於每股[編纂][編纂]港元。[編纂]的[編纂]須於[編纂]時繳付最高[編纂]每股[編纂][編纂]港元，連同1%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，如最終確定的[編纂]低於[編纂]港元，則多繳股款可予退回。如因任何理由，[編纂]（為其本身及代表[編纂]）與本公司未能於[編纂]中午十二時正（香港時間）前協定[編纂]，則[編纂]不會進行並將告失效。

[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可於其認為適當及取得我們的同意後，在遞交[編纂][編纂]的截止日期上午或之前任何時間，調減[編纂]項下[編纂]的[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍至低於本文件所述者。在該情況下，我們將在作出上述調減決定後，在實際可行情況下盡快及無論如何不遲於遞交[編纂][編纂]的截止日期上午分別在聯交所網站www.hkexnews.hk及本公司網站www.pateo.com.cn刊登有關調減[編纂]數目及／或指示性[編纂]範圍的通知。有關詳情，請參閱「[編纂]的架構」及「如何申請[編纂]」。

如果於[編纂]上午八時正前出現若干事件，則[編纂]（為其本身及代表[編纂]）可終止[編纂]根據[編纂]須承擔的責任。有關詳情，請參閱「[編纂]」。

在作出[編纂]決定前，有意[編纂]應審慎考慮本文件所載的一切資料，包括「風險因素」所載的風險因素。

[編纂]未曾亦不會根據美國證券法或美國任何州證券法例於美國登記，且不得在美國境內或向[編纂]（定義見S規例）或以其名義或為其利益[編纂]、出售、抵押或轉讓，惟在獲豁免遵守美國證券法登記規定或不受該等登記規定規限的交易中進行者除外。[編纂]僅可根據S規例於美國境外以離岸交易方式[編纂]、[編纂]或[編纂]。

[編纂]

[編纂]

重 要 提 示

[編纂]

重 要 提 示

[編 纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

預 期 時 間 表

[編 纂]

目 錄

致有意[編纂]的重要通告

本文件由本公司僅就[編纂]及[編纂]而刊發，並不構成[編纂]本文件內根據[編纂][編纂]的[編纂]以外任何證券的[編纂]或[編纂]購買上述任何證券的[編纂]。在任何其他司法管轄區或在任何其他情況下，本文件不得用作亦不構成[編纂]或[編纂]。概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]及派發本文件。於其他司法管轄區派發本文件進行[編纂]以及[編纂]及[編纂][編纂]須受限制，除非根據有關證券監管機構登記或獲其授權而獲得該等司法管轄區適用證券法批准或就此獲得豁免，否則不得進行以上事項。

閣下應僅依賴本文件所載資料作出[編纂]決定。[編纂]僅依據本文件所載資料及所作聲明進行。我們並無授權任何人士向閣下提供有別於本文件所載的資料。對於並非本文件所載或所作的任何資料或聲明，閣下不應視為已獲本公司、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事、高級人員、員工、代理人、或彼等任何代表或參與[編纂]的任何其他各方授權而加以依賴。我們的網站(www.pateo.com.cn)所載資料並不構成本文件的一部分。

頁碼

預期時間表.....	iv
目錄	vii
概要	1
釋義	28
技術詞彙表.....	39
前瞻性陳述.....	47

目 錄

風險因素.....	49
豁免嚴格遵守上市規則	91
有關本文件及[編纂]的資料	95
董事、監事及參與[編纂]的各方	100
公司資料.....	110
歷史、發展及公司架構	112
行業概覽.....	157
監管概覽.....	184
業務	217
與控股股東的關係	320
董事、監事及高級管理層.....	324
股本	345
主要股東.....	351
財務資料.....	361
未來計劃及[編纂].....	445
[編纂].....	449
[編纂]的架構	463
如何申請[編纂]	473
附錄一 會計師報告	I-1
附錄二 未經審核[編纂]財務資料	II-1
附錄三 稅項及外匯	III-1

目 錄

附錄四	主要法律及監管條文概要	IV-1
附錄五	公司章程概要	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

本概要旨在為閣下提供本文件所載資料的概覽。由於此為概要，故並未載有可能對閣下而言屬重要的所有資料。此外，任何[編纂]均附帶風險。[編纂]於[編纂]的部分特定風險載於「風險因素」一節。閣下決定[編纂]於[編纂]前，務請細閱整份文件。

概覽

我們是中國智能座艙解決方案的領先供應商。根據灼識諮詢的資料，按2024年的出貨量計，我們是中國乘用車智能座艙域控制器解決方案的第三大供應商，市場份額7.3%，僅次於市場份額為21.7%及10.4%的參與者。我們是最早開發智能座艙解決方案的少數企業之一，領先大多數同類企業。與其他智能座艙解決方案供應商主要側重於硬件相比，我們通過提供軟件、硬件及雲端服務相結合的智能座艙解決方案實現差異化，該模式使我們可以提供量身定制的一體化解決方案以滿足客戶的多樣化需求。

智能座艙是汽車行業智能化轉型的必要組成部分，可為用戶提供汽車智能技術帶來的最直觀具象化的體驗。高端和新興汽車品牌的消費者正日益追求更佳的車內體驗。這種日益增長的需求推動汽車行業的智能化轉型，從而提升智能座艙的價值。根據灼識諮詢的資料，按收入計，中國乘用車智能座艙解決方案行業的規模預期將從2024年的人民幣1,290億元增至2029年的人民幣2,995億元，複合年增長率為18.4%。根據同一來源，中國OEM正在中國汽車行業中佔據越來越高的市場份額，並正向開發具有先進汽車智能功能的高端汽車方向轉變。預計該轉變將帶來對智能座艙解決方案的更高需求。憑藉我們在中國OEM中的重要地位，我們完全能夠從行業增長中受益。

我們為OEM及一級客戶提供域控制器（智能座艙的支柱）作為我們的核心產品。我們的客戶可以靈活選擇集成解決方案，將部署的域控制器與我們的操作系統以及我們組裝的各種硬件組件（如顯示屏等設備）相結合，以根據其車輛的設計量身定制。另外，部分客戶根據其特定需求選擇向我們購買域控制器或其他駕駛艙組件，如顯示屏及軟件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。除提供域控制器及其他組件外，我們亦向客戶提供獨立的研發服務，並於該等客戶專門聘請我們進行研發活動以根據彼等與我們的合約並按彼等的要求設計及開發產品或解決方案時向彼等收取研發服務費。由於我們根據客戶需求定制智能座艙解決方案，因此我們與客戶的合作一般以項目為基礎。根據

概 要

灼識諮詢的資料，2023年，我們成為首批在中國提供採用高通公司第四代驍龍8295芯片的智能座艙解決方案的公司之一。該款芯片是具有最高算力的智能座艙解決方案的主流車規級芯片之一。根據灼識諮詢的資料，截至2024年12月31日，按搭載高通驍龍8295芯片的高端智能座艙解決方案的定點數量計算，我們在中國智能座艙解決方案供應商中排名第一。我們亦主要向OEM提供網聯服務，協助彼等提升車主駕駛體驗。根據灼識諮詢的資料，按2024年的銷量計，中國前五大OEM中的三家部署了我們的智能座艙解決方案，其中兩家亦同時部署了我們的網聯服務。我們戰略性地將中國領先的汽車OEM作為我們的核心客戶，包括主要的中國OEM及其正處於快速發展階段的新能源汽車品牌（如阿維塔及嵐圖），以及國際OEM。我們相信，我們聚焦戰略客戶的策略有利於我們擴大市場份額。

我們為汽車行業智能轉型作出關鍵貢獻，不斷推進創新。根據灼識諮詢的資料，我們於2013年推出中國首款由民營企業開發的車規級操作系統。目前，我們正與一家全球領先的科技公司及部分中國汽車OEM合作，開發首個完全擁有自主知識產權的車載操作系統。於2023年，我們與中國領先的半導體供應商及其他行業合作夥伴成立了一間公司，致力於國產車規級芯片的研發。

憑藉行業領先的研發能力，我們自成立以來取得眾多技術創新成果，擁有整合了軟件、硬件和雲端服務的全方位技術。2023年，國家發改委等國家級政府部門集體認定我們為國家企業技術中心。我們與智能座艙解決方案和網聯相關的兩項自有技術創新經國家新能源汽車技術創新中心（「國創中心」）認定達到國際先進水平。根據灼識諮詢的資料，截至2024年12月31日，我們的註冊發明專利數量在國內智能座艙和網聯服務解決方案供應商中排名第一。

我們的創始人及董事會主席應先生以富有遠見的領導力和豐富的行業經驗指導我們的發展。早在2010年3G網絡問世之際，應先生就將其應用於智能網聯，為我們在未來十年引領汽車行業的智能轉型奠定堅實的基礎。應先生在業內享有廣泛聲譽，在多

概 要

個行業組織任職，包括全國汽車標準化技術委員會委員，並曾榮獲多項殊榮，包括上海市五一勞動獎章、上海市優秀企業家、第五屆上海市工商業領軍人物及2023世界物聯網大獎－年度傑出人物。

我們通過整合汽車智能生態系統的上下游資源，實現與各種不同的合作夥伴的協同合作。我們憑藉市場領導地位和強大的技術實力，與上游企業（如車規級芯片和操作系統供應商）、下游OEM客戶以及內容和其他服務供應商建立互惠互利的合作關係。例如，通過與高通公司的廣泛合作，我們成為首批在中國提供搭載高通驍龍8295芯片的智能座艙解決方案的公司之一，並獲得知名客戶的定點。此外，我們與黑莓公司建立緊密的合作關係，推出了基於黑莓QNX平台（一款內置確定性實時操作系統的全功能開發環境）的智能座艙解決方案，目前已被阿維塔及其他OEM品牌的多款車型所採用。

憑藉我們在市場的領先地位，我們於往績記錄期間實現大幅增長。於往績記錄期間，我們共售出約4.6百萬台智能座艙產品。我們的域控制器出貨量由2022年的48.8萬台按36.9%的複合年增長率增長至2024年的91.5萬台，且較截至2024年5月31日止五個月的22.1萬台增長20.4%至截至2025年5月31日止五個月的26.6萬台。我們的收益由2022年的人民幣1,217.8百萬元增加22.8%至2023年的人民幣1,495.8百萬元，進一步增加70.9%至2024年的人民幣2,557.0百萬元。我們的收益由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增加34.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元。我們的淨虧損由2022年的人民幣452.2百萬元減少至2023年的人民幣283.8百萬元，並增加至2024年的人民幣540.8百萬元。我們的淨虧損由截至2024年5月31日止五個月的人民幣244.8百萬元減少10.2%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣219.9百萬元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣390.5百萬元、人民幣218.4百萬元、人民幣352.4百萬元、人民幣167.6百萬元及人民幣164.5百萬元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣(317.6)百萬元、人民幣(126.6)百萬元、人民幣(215.3)百萬元、人民幣(114.9)百萬元及人民幣(100.8)百萬元。關於我們的淨虧損與經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「財務資料－主要全面收益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。截至2025年5月31日，我們的現金及現金等價物為人民幣900.7百萬元，再加上[編纂][編纂]，我們相信我們擁有充足的資金支持我們的持續運營和戰略增長計劃。

概 要

我們的產品及收入模式

我們為OEM和一級客戶提供智能座艙解決方案及網聯服務。於往績記錄期間，我們的收入大部分來自智能座艙解決方案，且該業務的收入的絕對金額及佔總收入的百分比均持續增長。同時，我們繼續主要為OEM客戶提供網聯服務，並保持該業務規模穩定。此外，我們自其他來源產生一小部分收入，主要來自銷售車規級芯片，用於我們自身的貿易目的或應若干OEM的委託。我們不將芯片銷售視作我們的核心業務，且我們來自此來源的收入於2022年至2024年大幅減少。我們計劃於未來五年內進一步減少芯片銷售。下表載列我們於所示期間按產品及服務組合劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審核)										
智能座艙解決方案										
域控制器 ⁽¹⁾	674,302	55.4	784,850	52.4	1,959,008	76.6	458,149	81.7	599,769	79.6
座艙組件 ⁽²⁾	238,284	19.6	208,829	14.0	158,507	6.2	50,258	9.0	61,534	8.2
研發服務	165,963	13.6	358,719	24.0	323,893	12.7	23,157	4.1	62,415	8.2
小計	<u>1,078,549</u>	<u>88.6</u>	<u>1,352,398</u>	<u>90.4</u>	<u>2,441,408</u>	<u>95.5</u>	<u>531,564</u>	<u>94.8</u>	<u>723,718</u>	<u>96.0</u>
網聯服務	89,326	7.3	122,370	8.2	110,228	4.3	27,036	4.8	27,535	3.7
其他 ⁽³⁾	49,882	4.1	21,049	1.4	5,367	0.2	2,255	0.4	2,323	0.3
總收入	<u>1,217,757</u>	<u>100.0</u>	<u>1,495,817</u>	<u>100.0</u>	<u>2,557,003</u>	<u>100.0</u>	<u>560,855</u>	<u>100.0</u>	<u>753,576</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「業務－智能座艙解決方案－智能座艙解決方案的主要組成部分－域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。
- (3) 主要包括我們銷售車規級芯片（根據市場狀況及芯片存貨水平用於OEM調試或用於我們自身貿易目的）所產生的收入。

概 要

智能座艙解決方案

我們利用在產品設計及開發、功能開發及內部生產方面的核心垂直整合能力，為主機廠及一級客戶開發智能座艙解決方案及產品。智能座艙解決方案由域控制器和與其連接的許多其他設備支持，包括顯示屏、T型盒、攝像頭、麥克風、揚聲器、電線和天線。域控制器由操作系統和應用軟件等各層軟件賦能，集車輛交互及控制、導航、增強現實平視顯示器（「AR-HUD」）、組合儀表顯示器、駕駛者監控系統（「DMS」）、乘員監控系統（「OMS」）、信息娛樂以及與其他設備和網絡的連接。我們的客戶可以靈活選擇集成智能座艙解決方案，該解決方案結合了部署有我們專有操作系統（即擎OS）的域控制器，以及由我們組裝並針對其車輛設計量身打造的各種硬件元件（例如顯示器及其他裝置）。該等產品統稱為我們的軟硬件一體化解決方案。此外，若干客戶亦會根據其特定需求，選擇向我們購買個別元件，包括域控制器、車載應用軟件、顯示器或其他硬件元件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。我們亦為智能汽車行業的各類參與者（如OEM、一級客戶、車載應用程序供應商）提供獨立的研發服務，將其對智能座艙硬件及軟件（包括操作系統、應用軟件及雲軟件）的概念需求變為現實。我們的研發服務使我們的客戶能夠增強智能座艙功能並豐富智能汽車生態系統。如果我們的合作從研發服務客戶擴展到生產我們在研發項目中開發的智能座艙解決方案的項目中，我們將依據出貨量從產品銷售中產生收入，其獨立於過往我們就研發服務收取的費用。

概 要

下表載列我們於所示期間智能座艙產品（包括域控制器及座艙組件）的主要指標：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
域控制器⁽¹⁾					
出貨量(千件).....	488	793	915	221	266
平均單價(人民幣元).....	1,382	990	2,141	2,075	2,257
收入(人民幣千元).....	674,302	784,850	1,959,008	458,149	599,769
佔總收入百分比(%).....	55.4	52.4	76.6	81.7	79.6
座艙組件⁽²⁾					
出貨量(千件).....	681	513	750	393	183
平均單價(人民幣元).....	350	407	211	128	337
收入(人民幣千元).....	238,284	208,829	158,507	50,258	61,534
佔總收入百分比(%).....	19.6	14.0	6.2	9.0	8.2

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「業務－智能座艙解決方案－智能座艙解決方案的主要組成部分－域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。

於往績記錄期間，域控制器出貨量穩步上升，反映我們域控制器的需求增長，而我們成功開拓新客戶並擴大與現有客戶的業務。域控制器的平均單價由2022年的人民幣1,382元減少至2023年的人民幣990元，主要由於市場競爭加劇，配備低端SoC域控制器的價格下降，而該等域控制器佔2023年域控制器總出貨量的相當大部分。域控制器的平均單價於2024年增加至人民幣2,141元，再增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣2,257元，主要由於我們的戰略重心是開發及生產配備高端SoC的域控制器（例如高通的驍龍8295），以滿足消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型增加的需求。

概 要

下表載列我們於所示期間按相關芯片類型劃分的域控制器解決方案出貨量及收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	數額	佔總數的百分比	數額	佔總數的百分比	數額	佔總數的百分比	數額	佔總數的百分比	數額	佔總數的百分比
出貨量(千件)										
高端SoC ⁽¹⁾	零	零	12	1.5	351	38.4	82	37.1	136	51.1
中端SoC.....	174	35.7	248	31.3	306	33.4	79	35.7	67	25.2
低端SoC.....	314	64.3	533	67.2	258	28.2	60	27.1	63	23.7
總計.....	488	100.0	793	100.0	915	100.0	221	100.0	266	100.0
收入(人民幣千元)										
高端SoC.....	零	零	13,176	1.7	1,100,907	56.2	230,456	50.3	402,252	67.1
中端SoC.....	296,364	44.0	467,570	59.6	601,210	30.7	172,995	37.8	135,638	22.6
低端SoC.....	377,938	56.0	304,104	38.7	256,891	13.1	54,698	11.9	61,879	10.3
總計.....	674,302	100.0	784,850	100.0	1,959,008	100.0	458,149	100.0	599,769	100.0
平均價格(人民幣元)										
高端SoC ⁽²⁾	零		1,137		3,136		2,807		2,951	
中端SoC.....	1,703		1,882		1,965		2,197		2,037	
低端SoC.....	1,203		571		995		913		985	

附註：

- (1) 此類別包括(i)由我們使用客戶提供的原材料(包括SoC)組裝的域控制器，以及(ii)根據OEM客戶特定需求，由我們採購原材料(包括SoC)所生產的域控制器。
- (2) 此類別包括(i)由我們使用客戶提供的原材料(包括SoC)組裝、單價低於人民幣1,000元的域控制器，以及(ii)根據OEM客戶特定需求，由我們採購原材料(包括SoC)所生產、單價高於人民幣5,000元的域控制器。

根據灼識諮詢的資料，高端SoC的CPU運算能力通常超過150k DMIPS，中端SoC通常介於80k到150k DMIPS之間，而低端SoC通常低於80k DMIPS。我們在智能座艙域控制器中使用的典型SoC包括(i)高端SoC，例如高通的第四代驍龍8295芯片組及麒麟9610A；(ii)中端SoC，例如高通的SA8155P及MTK8666；及(iii)低端SoC，例如高通的QCM6125。於2022年至2024年，配備中高端SoC的域控制器的出貨量及收入持續呈上升趨勢。相反，雖然配備低端SoC的域控制器在2023年的出貨量較2022年有所增

概 要

長，但2024年的出貨量有所下降，且該類型的域控制器的收入自2022年至2024年持續下降。該等變化反映我們戰略性地專注於開發及生產高階智能座艙解決方案，以滿足消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型增加的需求。隨着我們業務擴張，截至2025年5月31日止五個月，配備高端SoC的域控制器的出貨量及收入較2024年同期有所增長。同期，配備中端SoC的域控制器的出貨量及收入有所下降，主要是由於與一名主要客戶的項目完成。由於客戶需求增加，配備低端SoC的域控制器的出貨量及收入亦於同期增加。

下表載列我們於所示期間按客戶類型劃分的智能座艙產品（包括域控制器及座艙組件）出貨量及收入明細：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	絕對值	佔總值的百分比	絕對值	佔總值的百分比	絕對值	佔總值的百分比	絕對值	佔總值的百分比	絕對值	佔總值的百分比
出貨量(千件)										
OEM客戶	1,130	96.7	840	64.3	1,116	67.0	493	80.3	295	65.7
其他客戶 ⁽¹⁾	39	3.3	466	35.7	549	33.0	121	19.7	154	34.3
總計	<u>1,169</u>	<u>100.0</u>	<u>1,306</u>	<u>100.0</u>	<u>1,665</u>	<u>100.0</u>	<u>614</u>	<u>100.0</u>	<u>449</u>	<u>100.0</u>
收入(人民幣千元)										
OEM客戶	876,576	96.1	748,257	75.3	1,838,218	86.8	456,442	89.8	584,326	88.4
其他客戶 ⁽¹⁾	36,010	3.9	245,422	24.7	279,297	13.2	51,965	10.2	76,977	11.6
總計	<u>912,586</u>	<u>100.0</u>	<u>993,679</u>	<u>100.0</u>	<u>2,117,515</u>	<u>100.0</u>	<u>508,407</u>	<u>100.0</u>	<u>661,303</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 包括一級客戶及其他汽車行業價值鏈中的參與者。

聯網支持服務

我們主要向OEM客戶提供(i)聯網支持服務，其協助OEM向車主提供技術支援、道路救援及應急響應服務；及(ii)聯網平台的維護服務，包括基礎設施維護及服務應用程序維護，確保該等平台穩定運營，並向其收取服務費。我們提供與智能座艙解決方

概 要

案分開的聯網支持服務。OEM客戶可以選擇購買我們的智能座艙解決方案及聯網支持服務中的一項或兩項。

下表載列我們於所示期間網聯服務的主要運營數據：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
用戶支持服務：				
服務的OEM數目	5	7	8	8
營運客服中心數目	10	10	11	10
平台維護服務：				
服務的OEM數目	13	12	10	10
我們維護的平台數目	14	14	14	14

我們的優勢

我們認為以下競爭優勢為我們的成功作出了貢獻，並使我們從競爭對手中脫穎而出：

- 中國汽車智能化轉型的先行者，以創新解決方案引領發展；
- 以軟件為核心的全方位自主研發能力；
- 高度可擴展的業務模式，具備強大的量產能力；
- 以用戶為中心的解決方案為駕駛員和乘客帶來卓越體驗；
- 利用各類資源的強大能力；及
- 備受尊敬的行業知名創始人以及經驗豐富的高級管理層。

請參閱「業務－我們的優勢」。

概 要

我們的增長策略

我們的業務目標是進一步增強我們的競爭優勢，為蓬勃發展的汽車智能市場提供智能座艙解決方案和網聯服務。我們的關鍵戰略要素包括：

- 擴大我們的市場份額，鞏固我們的行業領先地位；
- 持續創新以把握行業發展機遇；
- 深化海外拓展，打造國際知名品牌；
- 整合產業資源，培育綜合產業生態系統；及
- 提高運營效率，優化生產管理流程。

請參閱「業務－我們的增長策略」。

風險因素

[編纂][編纂]涉及若干風險，如本文件「風險因素」所述，該等風險可分類為(i)與我們的業務及行業有關的風險；(ii)與我們營運所在司法管轄區有關的風險；及(iii)與[編纂]有關的風險。以下為我們面臨的若干主要風險：

- 我們所在的汽車智能行業競爭激烈，發展迅速。任何與我們競爭對手有效競爭的失敗都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大負面影響；
- 我們的過往收入增長可能不代表我們未來的增長或財務業績。如果我們未能有效管理我們的業務增長或執行我們的增長策略，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；
- 如果我們的產品及解決方案無法滿足汽車行業不斷變化的市場需求，或汽車智能解決方案及技術的採用率下降，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響；
- 未能按特定數量或價格從現有客戶進行採購、吸引新客戶或提升客戶消費，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；

概 要

- 我們於往績記錄期間錄得淨虧損及經營現金流出淨額，且無法確定未來能否獲利；
- 我們已經並打算繼續在研發方面投入大量資源。然而，概不保證這些努力將取得成功，且我們將取得預期取得的成果；
- 我們的業務依賴芯片供應商；
- 我們依賴於我們的主要管理層以及合格且經驗豐富的人員的持續努力，任何未能吸引、激勵並留住此類人員的行為都將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響；及
- 我們無法保證我們尋求產品及解決方案定點的努力一定會成功；

我們的客戶及供應商

我們的客戶主要包括在其車輛上安裝我們的智能座艙解決方案及產品或購買我們的網聯服務的中國OEM、中外合資企業OEM及國際OEM。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年度及截至2025年5月31日止五個月，來自我們的前五大客戶的總收入分別為人民幣1,018.5百萬元、人民幣966.4百萬元、人民幣1,902.1百萬元及人民幣610.8百萬元，分別佔我們相關年度／期間總收入的83.6%、64.6%、74.4%及81.1%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月來自最大客戶的收益為人民幣404.4百萬元、人民幣428.2百萬元、人民幣998.5百萬元及人民幣375.4百萬元，佔我們總收入的33.2%、28.6%、39.1%及49.8%。

我們的供應商主要包括SoC解決方案提供商、智能座艙零部件提供商及軟件提供商。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，向我們的前五大供應商採購的總採購額分別為人民幣313.8百萬元、人民幣400.5百萬元、人民幣1,075.9百萬元及人民幣383.6百萬元，分別佔我們於相關年度／期間採購總額的32.2%、40.8%、56.6%及60.5%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，向我們最大供應商的採購金額為人民幣79.9百萬元、人民幣136.4百萬元、人民幣478.8百萬元及人民幣192.8百萬元，分別佔我們總採購額的8.2%、13.9%、25.2%及30.4%。

概 要

對高通的依賴

於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們購買的高通SoC分別佔我們SoC購買總值的67.3%、44.2%、87.0%及80.5%，並分別佔我們總採購量的54.9%、56.6%、68.3%及63.9%。具體而言，我們直接向高通購買高通SoC分別佔我們SoC總購買價值的16.0%、16.5%、77.6%及73.6%，餘下部分則自高通SoC分銷商購買。

由於特別重視獲得穩定及高質量的芯片供應，我們自2021年起與高通建立了牢固的業務關係，根據灼識諮詢的資料，是首批使用其第四代驍龍8295芯片開發智能座艙解決方案的公司之一。於2021年，我們與高通訂立一份供應框架協議。當高通根據框架協議接獲及接納我們的採購訂單，其有義務按照採購訂單中指定的金額提供所要求的元件。為促進元件製造及交付的規劃，我們向高通提供我們每月按客戶需求計算的預期需求的預測。為了確保供應穩定，高通須就任何產品停產至少提前180日以書面形式通知我們，並允許我們提出最後一次採購訂單。框架協議的初始期限為五年，並將逐年自動續期，除非根據其條款終止。於最後實際可行日期，我們並不知悉亦未涉及與高通之間的任何爭議。詳情請參閱「業務－我們的戰略合作夥伴－SoC解決方案提供商－對高通的依賴」。

歷史財務資料概要

下表載列我們於往績記錄期間綜合財務資料的財務數據概要，乃摘錄自本文件附錄一所載的會計師報告。下文所載綜合財務數據概要應與本文件附錄一所載會計師報告（包括相關附註）一併閱讀，以保證其完整性。我們的綜合財務資料乃根據國際財務報告準則會計準則編製。

概 要

綜合損益表概要

下表載列我們於所示期間按佔我們收入的百分比列示的綜合全面收益表概要：

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
收入	1,217,757	100.0	1,495,817	100.0	2,557,003	100.0	560,855	100.0	753,576	100.0
銷售成本	(1,046,635)	(85.9)	(1,264,729)	(84.6)	(2,256,001)	(88.2)	(532,486)	(94.9)	(654,921)	(86.9)
毛利	171,122	14.1	231,088	15.4	301,002	11.8	28,369	5.1	98,655	13.1
其他收入	46,949	3.9	30,820	2.1	59,884	2.3	20,950	3.7	35,843	4.8
預期信貸虧損模式下的										
減值虧損，扣除撥回	(5,400)	(0.4)	(14,170)	(0.9)	(149,945)	(5.9)	4,341	0.8	19,025	2.5
其他收益及虧損	(178)	(0.0)	108,431	7.2	50,853	2.0	9,718	1.7	(43,697)	(5.8)
銷售開支	(109,709)	(9.0)	(116,838)	(7.8)	(148,891)	(5.8)	(49,477)	(8.8)	(48,569)	(6.4)
行政開支	(250,397)	(20.6)	(259,797)	(17.4)	(370,379)	(14.5)	(137,404)	(24.5)	(145,067)	(19.3)
研發成本	(277,424)	(22.8)	(235,440)	(15.7)	(207,279)	(8.1)	(90,985)	(16.2)	(98,011)	(13.0)
分佔聯營公司業績	-	-	-	-	(733)	(0.0)	(86)	0.0	(5,682)	(0.8)
分佔合營企業業績	-	-	-	-	(10)	(0.0)	-	-	(4)	(0.0)
[編纂]開支	-	-	-	-	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
融資成本	(27,113)	(2.2)	(27,788)	(1.9)	(44,074)	(1.7)	(17,165)	(3.1)	(23,170)	(3.1)
除稅前虧損	(452,150)	(37.1)	(283,694)	(19.0)	(540,793)	(21.1)	(244,772)	(43.6)	(219,921)	(29.2)
所得稅	(3)	(0.0)	(67)	(0.0)	(27)	(0.0)	-	-	-	-
期內虧損	(452,153)	(37.1)	(283,761)	(19.0)	(540,820)	(21.1)	(244,772)	(43.6)	(219,921)	(29.2)

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，我們還採用了並非國際財務報告準則所規定或據此呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，該非國際財務報告準則計量可消除若干項目的潛在影響，有利於比較不同期間及不同公司間的經營表現。我們認為，該計量為[編纂]及其他人士提供有用信息，以與幫助我們管理層相同

概 要

的方式幫助其了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們所呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似計量工具相比。該等非國際財務報告準則計量工具用作分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為就以權益結算之股份支付及[編纂]開支進行調整的年／期內虧損。我們以權益結算之股份支付包括向合資格個人授出受限制普通股產生的非現金開支。[編纂]開支指與建議[編纂]及[編纂]有關的活動產生的開支。

我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回(i)融資成本、(ii)所得稅、(iii)物業、廠房及設備折舊及(iv)使用權資產折舊，以及扣除銀行存款利息收入而進行調整的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）。國際財務報告準則並無界定「經調整淨虧損」及「經調整EBITDA」這兩個詞彙，與其他公司使用的其他類似名稱的計量可能不具有可比性。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
年／期內虧損	(452,153)	(283,761)	(540,820)	(244,772)	(219,921)
加：					
以權益結算之股份支付	61,638	65,363	157,186	64,092	46,128
[編纂]開支	—	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整淨虧損（非國際 財務報告準則計量）	<u>(390,515)</u>	<u>(218,398)</u>	<u>(352,413)</u>	<u>(167,647)</u>	<u>(164,549)</u>
加：					
融資成本	27,113	27,788	44,074	17,165	23,170
所得稅開支	3	67	27	—	—
物業、廠房及設備折舊	25,517	30,276	39,539	11,629	17,203
使用權資產折舊	24,855	35,415	55,430	24,245	23,946
減：					
銀行存款利息收入	<u>(4,596)</u>	<u>(1,756)</u>	<u>(1,956)</u>	<u>(331)</u>	<u>(538)</u>
經調整EBITDA（非國際 財務報告準則計量）	<u>(317,623)</u>	<u>(126,608)</u>	<u>(215,299)</u>	<u>(114,939)</u>	<u>(100,768)</u>

概 要

我們經營業績的波動

於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的收入分別為人民幣1,217.8百萬元、人民幣1,495.8百萬元、人民幣2,557.0百萬元、人民幣560.9百萬元及人民幣753.6百萬元。於往績記錄期間，我們的收入整體增加主要是由於(i)域控制器的出貨量由2022年的約0.5百萬件增加至2023年的約0.8百萬件，並進一步增加至2024年的約0.9百萬件，而出貨量則由截至2024年5月31日止五個月的約0.2百萬件增加至截至2025年5月31日止五個月的0.3百萬件，這主要受客戶需求不斷增長所推動；及(ii)我們的戰略重心是生產配備高端SoC、價格相對較高的域控制器，以滿足消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型不斷增加的需求。

我們的毛利率由截至2024年5月31日止五個月的5.1%上升至截至2025年5月31日止五個月的13.1%，主要由於我們的戰略重心是生產配備高端SoC且毛利率較高的域控制器。截至2024年5月31日止五個月，我們的毛利率相對較低，主要係因新增產線成本及為支援某主要OEM客戶搭載高端SoC的域控制器量產而增聘人力資源所致。由於該OEM客戶的域控制器生產處於產能爬坡階段，截至2024年5月31日止五個月，營收成長未能同步反映成本增加。此OEM客戶的域控制器出貨量在爬坡階段結束後已逐步提升，帶動2024年下半年及截至2025年5月31日止五個月整體毛利率增長。我們的毛利率由2023年的15.4%減少至2024年的11.8%，主要由於域控制器銷售收入貢獻增加，而域控制器的毛利率與我們的研發服務及網聯服務的毛利率相比相對較低。我們於預期信貸虧損模式下的減值虧損由2023年的人民幣14.2百萬元增加至2024年的人民幣149.9百萬元，主要由於我們就應收來自一名出現營運困難的OEM客戶的貿易應收款項確認人民幣117.6百萬元的信貸虧損。

我們的淨虧損由截至2024年5月31日止五個月的人民幣244.8百萬元減少10.2%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣219.9百萬元。經以權益結算之股份支付及[編纂]開支調整後，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）由截至2024年5月31日止五個月的人民幣167.6百萬元減少至截至2025年5月31日止五個月的人民幣164.5百萬元。虧損淨額及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）減少，主要由於我們的毛利從截至2024年5月31日止五個月的人民幣28.4百萬元增加至2025年同期的人民幣98.7百萬元，但被以下因素抵銷：(i)截至2025年5月31日止五個月錄得其他虧損人民幣43.7百萬元，主要歸因於按公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動虧損人民幣36.1百萬元（主要與我們截至2025年5月31日止五個月對一家新能源汽車製造商的股權投資有關），以及出售物業、廠房及設備的虧損與租賃提前終止虧損合計人民幣4.2百萬元，而我們在2024年同期這兩項則錄得收益；(ii)行政開支從截至2024年5月31日止五個月的人民幣137.4百萬元增加至2025年同期的人民幣145.1百萬元；(iii)研

概 要

發開支從截至2024年5月31日止五個月的人民幣91.0百萬元增加至2025年同期的人民幣98.0百萬元；及(iv)財務成本從截至2024年5月31日止五個月的人民幣17.2百萬元增加至2025年同期的人民幣23.2百萬元。

我們的淨虧損由2023年的人民幣283.8百萬元增加至2024年的人民幣540.8百萬元。經以權益結算之股份支付及[編纂]開支調整後，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）由2023年的人民幣218.4百萬元增加至人民幣352.4百萬元，主要由於(i)確認應收一名OEM客戶貿易應收款項減值虧損增加，其出現經營困難，(ii)銷售開支由2023年的人民幣116.8百萬元增加至2024年的人民幣148.9百萬元，反映我們為擴展業務增加銷售力度，及(iii)其他收益由2023年的人民幣108.4百萬元減少至2024年的人民幣50.9百萬元，主要由於我們於一家智能新能源汽車製造商股權相關金融資產公允價值變動。

我們的淨虧損由2022年的人民幣452.2百萬元減少至2023年的人民幣283.8百萬元。經以權益結算之股份支付調整後，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）由2022年的人民幣390.5百萬元減少至2023年的人民幣218.4百萬元，主要由於(i)毛利由2022年的人民幣171.1百萬元增加至2023年的人民幣231.1百萬元，及(ii)2023年確認其他收益人民幣108.4百萬元，而2022年則確認其他虧損人民幣0.2百萬元。其他收益及虧損主要是由於我們於一家智能新能源汽車製造商股權相關金融資產公允價值變動。

概 要

綜合財務狀況表概要

下表載列截至所示日期我們綜合財務狀況表的選定資料，乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告：

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
非流動資產.....	288,359	464,387	726,531	777,773
流動資產.....	1,998,542	2,116,364	3,581,219	3,350,012
資產總值.....	2,286,901	2,580,751	4,307,750	4,127,785
非流動負債.....	156,065	266,168	429,925	483,929
流動負債.....	1,313,574	1,715,679	2,331,769	2,271,930
負債總額.....	1,469,639	1,981,847	2,761,694	2,755,859
流動資產淨值.....	684,968	400,685	1,249,450	1,078,082
資產淨值.....	817,262	598,904	1,546,056	1,371,926

我們的資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣1,546.1百萬元減少至截至2025年5月31日的人民幣1,371.9百萬元，主要由於期內全面開支總額人民幣220.3百萬元所致，部分由截至2025年5月31日止五個月以權益結算的以股份為基礎的付款人民幣46.1百萬元抵銷。我們的資產淨值由截至2023年12月31日的人民幣598.9百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣1,546.1百萬元，主要由於發行普通股人民幣1,330.8百萬元，部分被年內全面開支總額人民幣540.8百萬元所抵銷。我們的資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣817.3百萬元減少至截至2023年12月31日的人民幣598.9百萬元，主要由於年內全面開支總額人民幣283.7百萬元。

我們的流動資產淨值由截至2024年12月31日的人民幣1,249.5百萬元減少至截至2025年5月31日止五個月的人民幣1,078.1百萬元，主要由於貿易及其他應收款項和現金及現金等價物減少，以及銀行借款增加。我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣685.0百萬元減少至截至2023年12月31日的人民幣400.7百萬元，主要由於現金及現金等價物減少、銀行借款增加以及應付票據、貿易及其他應付款項增加。截至2024年12月31日，我們錄得流動資產淨值人民幣1,249.5百萬元，而截至2023年12月31日的流動資產淨值則為人民幣400.7百萬元，主要由於貿易及其他應收款項、現金及現金等價物以及存貨及合約成本增加。截至2025年5月31日，我們錄得流動資產淨值人民幣1,078.1百萬元，而截至2024年12月31日的流動資產淨值則為人民幣1,249.5百萬元，主要由於貿易及其他應收款項減少及短期貸款增加。有關更多詳情，請參閱「財務資料－對綜合財務狀況表中選定項目的討論－流動資產及負債」。

概 要

綜合現金流量表概要

下表載列我們於所示期間的綜合現金流量表概要：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			(未經審核)	
經營活動 (所用)					
所得現金淨額	(463,725)	(270,571)	(705,789)	(414,523)	90,404
投資活動 (所用)					
所得現金淨額	(378,129)	(410,990)	(315,298)	19,495	(265,648)
融資活動所得現金淨額	1,341,641	350,760	1,741,065	894,827	99,265
現金及現金等價物					
增加(減少)淨額	499,787	(330,801)	719,978	499,799	(75,979)
年／期初之現金及現金等價物	88,018	587,863	257,038	257,038	977,006
匯率變動的影響	58	(24)	(10)	(17)	(293)
年／期末之現金及現金等價物	587,863	257,038	977,006	756,820	900,734

我們於2022年、2023年及2024年的經營現金流出淨額分別為人民幣463.7百萬元、人民幣270.6百萬元及人民幣705.8百萬元，主要由於我們的除稅前虧損。截至2025年5月31日止五個月，我們的經營現金流入淨額為人民幣90.4百萬元，主要由於貿易及其他應收款項減少。由於OEM較長的付款週期，以及我們為支持及時客戶交貨而將製成品作為存貨的策略性水位，在收入確認後現金收取時間延長的情況下，我們的貿易應收款項周轉率、存貨及合約資產周轉率也對現金狀況和現金轉換週期產生了影響。

我們密切監控營運資金水平，並審慎評估未來現金流需求，必要時調整營運及擴張計劃，以確保維持足夠營運資金支持業務運作。於往績記錄期間，我們主要通過股東注資及[編纂]前投資融資來滿足現金需求。我們的現金總餘額足以應付經營活動所用現金流量淨額，並為業務擴張提供充足流動性。因此，我們相信在考量現有財務資源下，包括充足現金及流動性資產在內的營運資金，足以滿足當前需求及文件日期起未來12個月所需。此外，我們已實施一系列策略性措施來管理較長的現金轉換週期，

概 要

旨在確保充足營運資金並改善整體流動性。為加強對貿易應收款項週轉率的管理，我們定期進行賬齡分析以監察貿易應收款項的收回情況。針對收款週期較長的客戶，我們指派專人通過結構化追蹤機制主動聯繫，動態監控其營運狀況，與客戶協商還款方案並在必要時採取法律行動。當客戶財務狀況出現重大變化時，我們會相應升級催收措施。為進一步優化並加速收款流程，我們積極採用電子發票並減少紙本發票依賴，藉此簡化開票程序以加快發票傳遞與處理速度。同時我們透過與供應商協商更彈性的付款條件，持續改善存貨週轉率與供應鏈管理。我們與銀行及金融機構保持緊密合作關係，確保取得並充分運用各項授信額度，維持必要資金來源的暢通。經綜合考慮聯席保薦人進行的獨立盡職審查，並基於本公司就營運資金充足性提供的書面確認、對會計師報告及本公司負債狀況的審閱、對本集團於往績記錄期間歷史財務資料進行的財務盡職審查，以及與董事進行的討論後，聯席保薦人並未發現任何重大事項會對本公司得出具備充足營運資金以滿足當前需求及自本文件日期起計至少未來12個月所需的結論產生質疑。

於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的投資活動所用現金淨額分別為人民幣378.1百萬元、人民幣411.0百萬元、人民幣315.3百萬元及人民幣265.6百萬元，主要由於我們購買物業、廠房及設備。於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們來自融資活動的現金淨額分別為人民幣1,341.6百萬元、人民幣350.8百萬元、人民幣1,741.1百萬元及人民幣99.3百萬元，主要由於銀行借款及發行普通股的所得款項。

概 要

主要財務比率

下表載列截至所示日期及於所示期間我們的若干主要財務比率：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年 (未經審核)	2025年
收入同年／同期增長.....	41.0%	22.8%	70.9%	不適用	34.4%
毛利率 ⁽¹⁾	14.1%	15.4%	11.8%	5.1%	13.1%
淨虧損率 ⁽²⁾	(37.1)%	(19.0)%	(21.2)%	(43.6)%	(29.2)%
經調整淨虧損率(非國際 財務報告準則計量) ⁽³⁾	(32.1)%	(14.6)%	(13.8)%	(29.9)%	(21.8)%
經調整EBITDA利潤率(非國際 財務報告準則計量) ⁽⁴⁾	(26.1)%	(8.5)%	(8.4)%	(20.5)%	(13.4)%
	截至12月31日			截至5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	
流動比率 ⁽⁵⁾		1.5	1.2	1.5	1.5
速動比率 ⁽⁶⁾		1.2	0.9	1.3	1.2

附註：

- (1) 按期內毛利除以期內收入再乘以100%計算。
- (2) 按期內淨虧損除以期內收入乘以100%計算。
- (3) 計算方法為經調整虧損淨額(非國際財務報告準則計量)除以期內收入乘以100%。參閱「財務資料－主要全面收益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。
- (4) 按年內經調整EBITDA(非國際財務報告準則計量)除以本年度收入再乘以100%計算。參閱「財務資料－主要全面收益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。
- (5) 按期末流動資產總額除以流動負債總額計算。
- (6) 按期末流動資產總額減存貨總額再除以流動負債總額計算。

概 要

盈利途徑

自成立以來，我們從未於任何財政年度實現盈利。於往績記錄期間，我們的收入大幅增加，由2022年的人民幣1,217.8百萬元增至2023年的人民幣1,495.8百萬元，並進一步增至2024年的人民幣2,557.0百萬元。我們的收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增加34.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元。然而，儘管收入增長強勁，但仍不足以完全抵銷於往績記錄期間產生的各種成本與費用。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們分別產生淨虧損人民幣452.2百萬元、人民幣283.8百萬元、人民幣540.8百萬元、人民幣244.8百萬元及人民幣219.9百萬元，於該等期間，我們分別產生經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）人民幣390.5百萬元、人民幣218.4百萬元、人民幣352.4百萬元、人民幣167.6百萬元及人民幣164.5百萬元。於往績記錄期間，我們的經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）（即經調整淨虧損佔收入的百分比）持續收窄，由2022年的32.1%降至2023年的14.6%，再降至2024年的13.8%。截至2025年5月31日止五個月，我們的經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）為21.8%，高於2024年全年的經調整淨虧損率，主要是由於我們的解決方案需求的季節性波動所致。我們於往績記錄期間產生的虧損主要由於(i)智能座艙解決方案的經營歷史有限；(ii)大量研發投資；(iii)規模經濟仍在實現中；(iv)溫和定價方針以獲取更大市場份額；及(v)投資於吸引及保留人才。然而，我們認為我們強大的客戶群、扎實的技術和產品能力以及可靠的量產能力為長期可持續發展奠定了堅實的基礎。我們計劃通過以下方法來實現盈虧平衡和盈利：

- **提高業績。**我們認為我們強大的客戶群、紮實的技術和產品能力以及可靠的量產能力為長期可持續增長奠定了堅實的基礎。我們計劃主要通過(i)把握市場機遇；(ii)加強現有合作並吸引新客戶；及(iii)擴張海外市場實現盈虧平衡和盈利。
- **提高毛利率。**我們提高毛利率的能力對我們的業務成功及盈利能力至關重要。我們計劃通過以下方式進一步提高毛利率：(i)通過分配資源以促進創新及開發先進技術，創新及完善我們的產品；(ii)管理製造我們智能座艙解決方案的材料及組件成本，包括系統芯片、其他車規級芯片、各類模組、印刷線路板、顯示屏及其他用於我們的解決方案的設備，(iii)通過提高內部生產能力提高生產效率，及(iv)通過建立庫存管理系統及ERP系統加強庫存管理，其可監察我們倉儲過程。

概 要

- **強化經營槓桿。**展望未來，我們的目標為完善不同職能，有效管理運營效率，以支持我們的持續增長。利用我們過往在研發方面的投資為我們營運所奠定的基礎，我們預計研發費用佔收入的比例將逐漸下降。我們亦將積極監控行政開支，提高運營效率。此外，我們亦將利用穩固的客戶關係及溝通渠道，爭取更多的合約，以更具成本效益的方式獲取客戶，從而控制我們的銷售開支。

我們相信，收入規模的擴大、毛利率的提高及運營槓桿的增強將推動我們實現盈利。我們的董事認為我們的業務是可持續的。考慮到我們目前可動用的財務資源，包括手頭現金及現金等價物及內部產生的資金，但不計及[編纂]估計[編纂]淨額，我們的董事認為，我們有充足的營運資金來滿足我們目前直至2026年12月31日的需求。

有關盈利途徑的分析詳情，請參閱「財務資料－盈利途徑」。

COVID-19疫情的影響

自2019年12月底以來，新型冠狀病毒（或COVID-19）的爆發對中國及全球經濟造成重大不利影響。COVID-19疫情對汽車OEM的營運造成不利影響，因為其製造及銷售普遍放緩，且由於若干原材料及組件的全球供應短缺，其生產計劃出現延誤。上述因素影響了受COVID-19疫情影響的OEM對我們智能座艙產品的需求，進而導致我們未能實現2022年的業務增長目標。COVID-19亦對若干原材料的供應造成不利影響。例如，我們於2022年購買的SoC的平均單位價格上漲了約4%。我們與若干客戶磋商並成功達成協議，以為我們增加的將用於客戶域控制器上的芯片成本獲得補償。

中國爆發COVID-19疫情及為遏制疫情擴散而採取的措施，導致若干現場辦公活動、製造過程及研發活動延遲或取消。我們通過採取多項措施，包括就研發活動實施遠程工作安排及儲備原材料、維持工廠的持續運營，以及與物流及運輸合作夥伴合作以保證產品的及時交付，從而減輕了對我們的營運及業績的影響。我們的生產活動並

概 要

無因COVID-19爆發而嚴重中斷。我們認為，於往績記錄期間，我們的經營及財務表現並未受到COVID-19疫情的重大不利影響。自2023年初COVID-19疫情消退後，我們的業務及營運已恢復正常。

我們的控股股東

截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事會主席、執行董事兼總經理應先生有權通過以下方式行使本公司約34.14%的投票權：(i)其直接持有的32,295,581股股份（約佔本公司23.14%的投票權）；及(ii)僱員激勵平台持有的15,350,000股股份（約佔本公司11.00%的投票權），而僱員激勵平台由應先生（作為其各自普通合夥人）控制。

緊隨[編纂]完成後，應先生將有權通過本身及僱員激勵平台行使本公司約[編纂]%的投票權（假設[編纂]未獲行使且不計及根據[編纂]前購股權計劃將予發行的任何股份）或本公司約[編纂]%的投票權（假設[編纂]獲悉數行使且不計及根據[編纂]前購股權計劃將予發行的任何股份）。因此，應先生及僱員激勵平台在[編纂]完成後構成一組控股股東。

[編纂]前投資者

截至最後實際可行日期，我們自我們成立以來已吸引若干[編纂]前投資者並完成八輪融資，以籌集資金發展我們的業務。有關[編纂]前投資者身份及背景、所籌金額及所得款項用途的進一步詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構—[編纂]前投資」。

A股上市籌備

於2022年1月，我們與國泰君安證券股份有限公司簽訂輔導協定，並作為保薦人經歷A股可能在上交所科創板上市的輔導期（「A股上市籌備」）。截至最後實際可行日期，我們並無向中國證監會或任何證券交易所提交任何A股上市申請以供審閱，亦無收到中國證監會（包括其證監局）或任何證券交易所就A股上市籌備提出的任何意見或

概 要

問題。[編纂]及在聯交所[編纂]完成後，本公司將繼續監察市場動向及監管條件，考慮及或會尋求在中國證券交易所上市股份。於上市完成前或上市後六個月內，本公司不會尋求在中國任何證券交易所上市。請參閱「歷史、發展及公司架構－A股上市籌備」。

近期發展

儘管我們的業務營運持續增長，我們預期截至2025年12月31日止年度繼續大幅增加淨虧損，主要是因為(i)我們預期於截至2025年12月31日止年度以權益結算的以股份為基礎的付款開支將進一步增加，此乃考慮到本公司於2025年8月採納的[編纂]前購股權計劃項下以股份為基礎的薪酬獎勵將對我們的經營業績造成一次性影響，及(ii)截至2025年5月31日止五個月，我們於一家新能源汽車製造商的股權相關的按公允價值計量且其變動計入損益的金融資產公允價值變動而產生虧損，而我們於2024年則確認收益。我們亦預期於截至2025年12月31日止年度繼續錄得經營活動所用現金淨額。

董事已確認，自2025年5月31日（即本文件附錄一所載會計師報告中我們最新綜合財務報表的截止日期）起直至本文件日期止，我們的財務或貿易狀況或前景並未發生重大不利變動。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或分派任何股息。根據公司章程，經董事會及股東批准後，於我們有可分派利潤並在確保本公司擁有充足營運資金並作出規定的法定儲備直至該等儲備的總額達致其註冊資本的50%（該等儲備不可作為現金股息進行分派）後，我們可向股東分派股息。任何未來派付股息的決定將由董事酌情作出，並可能基於多項因素，包括我們未來營運及盈利、資本要求及盈餘、整體財務狀況、合約限制及董事可能認為相關的其他因素。我們並無預先設定派息比率。中國的法規目前僅允許中國公司以累計可供分派的稅後利潤（經扣除對任何累計虧損的彌補以及根據其公司章程及中國會計準則及規定須作出的法定及其他儲備撥付）派付股息。誠如我們的中國法律顧問所告知，本公司不得在根據中國法律法規彌補累計虧損及提撥法定儲備金之前宣派及派付股息。概不保證每年或任何一個年度均會宣派或分派有關金額或任何金額的股息。

概 要

申請於[編纂][編纂]

基於（其中包括）我們符合上市規則第8.05(3)條下的市值／收入測試（鑒於(i)我們截至2024年12月31日止年度的收入超過500百萬港元，及(ii)我們預期於[編纂]時的市值（基於指示性[編纂]範圍的下限）超過40億港元），我們已向[編纂][編纂]委員會申請批准根據[編纂]將予發行的H股及由內資股轉換的H股[編纂]及[編纂]。

[編纂]

概 要

[編纂]開支

我們的[編纂]開支主要包括[編纂]、專業費用及與[編纂]及[編纂]有關的其他費用。[編纂]的估計[編纂]開支總額（基於我們的[編纂]指示性價格範圍的中位數，並假設[編纂]未獲行使）約為人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%。估計[編纂]開支總額包括(i)保薦及[編纂]相關開支（包括但不限於[編纂]）約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），及(ii)非[編纂]相關開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），其中包括法律顧問及申報會計師的費用及開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元）以及其他費用及開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元）。

於2022年及2023年，我們就[編纂]產生的[編纂]開支為零。於2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們分別產生[編纂]開支人民幣[編纂]元及人民幣[編纂]元，並已計入綜合損益表。我們預期產生額外[編纂]開支(i)約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），預期將於往績記錄期間後於損益扣除，及(ii)約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），預期將直接歸因於發行[編纂]，並將於[編纂]後直接於權益中確認為扣減。此計算方法乃根據已產生或將予產生的實際金額作出調整。

[編纂]

假設[編纂]為每股[編纂]港元（即指示性[編纂]範圍每股[編纂]港元至[編纂]港元的中位數），並假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]、費用及開支後，我們估計我們將自[編纂]收取[編纂]淨額約[編纂]港元。

我們目前擬將[編纂][編纂]用作以下用途：

- 約[編纂]%[編纂]（或[編纂]港元）預計將用於擴大產品組合和解決方案以及增強技術，進一步加強涵蓋軟件、硬件和雲端車聯網的全方位自主能力。

概 要

- 約[編纂]%(編纂) (或[編纂]港元) 預計將分配用於提高我們的生產、測試及驗證能力。
- 約[編纂]%(編纂) (或[編纂]港元) 預計將用於擴大我們的銷售和服務網絡，以提高我們的品牌知名度。
- 約[編纂]%(編纂) (或[編纂]港元) 預計將用於旨在進一步整合行業資源的戰略性收購。
- 約[編纂]%(編纂) (或[編纂]港元) 將分配用於營運資金及一般企業用途。

請參閱「未來計劃及[編纂]」。

釋 義

於本文件，除文義另有所指外，下列詞彙及表達具有下文所載涵義。若干其他詞彙的解釋載於「技術詞彙表」。

「會計師報告」	指	本公司會計師報告，全文載於「附錄一 — 會計師報告」
「聯屬人士」	指	就任何特定人士而言，直接或間接控制該特定人士或受其控制或與該特定人士受到直接或間接共同控制的任何其他人士
「會財局」	指	香港會計及財務匯報局
「公司章程」或「細則」	指	本公司於2024年6月24日有條件採納並於[編纂]生效及經不時修訂、補充或以其他方式修改的公司章程，其概要載於「附錄五 — 公司章程概要」
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「審核委員會」	指	董事會審核委員會
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行一般開門為公眾辦理正常業務的日子，且並非星期六、星期日或香港公眾假期

[編纂]

「中國」或「中國內地」	指	中華人民共和國，但僅就本文件及僅作地區參考而言，除文義另有所指外，本文件提及的「中國」不適用於香港特別行政區、澳門特別行政區及台灣地區

釋 義

「灼識諮詢」或「行業顧問」	指	灼識行業諮詢有限公司，為我們的行業顧問，是一家獨立市場研究及諮詢公司
「緊密聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「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
「公司」或「本公司」	指	博泰車聯網科技（上海）股份有限公司，一家於2021年12月2日在中國成立的股份有限公司，或如文義所指（視情況而定），其前身，於2009年10月20日在中國成立的有限責任公司上海博泰悅臻電子設備製造有限公司
「合規顧問」	指	國泰君安融資有限公司
「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「關連交易」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義以及除文義另有所指，指應先生及僱員激勵平台，有關其進一步詳情載於「與控股股東的關係」
「核心關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「企業管治守則」	指	上市規則附錄C1所載的企業管治守則
「中國結算」	指	中國證券登記結算有限責任公司

釋 義

「中國證監會」	指	中國證券監督管理委員會
「董事」	指	本公司董事
「內資股」	指	本公司股本中每股面值為人民幣1.00元的普通股，以人民幣[編纂]和繳足且未於任何證券交易所[編纂]或[編纂]
「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
「僱員激勵平台」	指	上海汝佳、上海晉鄰、上海楚水、上海妙瀧、上海鳳午麟、上海應知、上海葉赫或如文義所需彼等中的任何公司
「聯交所參與者」	指	(a)根據聯交所規則可於聯交所或通過聯交所進行交易的人士；及(b)名列聯交所存置的名單、登記冊或名冊作為可於聯交所或通過聯交所進行交易的人士

[編纂]

「本集團」或「我們」	指	本公司及我們不時的附屬公司
「新上市申請人指南」	指	由聯交所發行的《新上市申請人指南》，經不時修訂、補充或以其他方式修改

釋 義

「H股」 指 本公司股本中每股面值為人民幣1.00元的普通股，
以港幣[編纂]和[編纂]並於聯交所[編纂]

[編纂]

「港元」 指 香港法定貨幣港元

[編纂]

「香港」或「香港特別
行政區」 指 中國香港特別行政區

[編纂]

釋 義

[編纂]

「國際財務報告準則」	指	國際財務報告準則，包括國際會計準則理事會所頒佈的準則、修訂及解釋
「獨立第三方」	指	據董事作出一切合理查詢後所知、所悉及所信，並非本公司關連人士（定義見上市規則）的實體或個人

[編纂]

釋 義

[編纂]

「最後實際可行日期」	指	2025年9月9日，即於本文件付印前為確定當中所載若干資料而設定的最後實際可行日期

[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

「澳門」或 「澳門特別行政區」	指	中國澳門特別行政區

釋 義

「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及與其並行運作
「應先生」	指	本集團創始人、董事會主席、執行董事兼本公司總經理應臻愷先生
「國家發改委」	指	中華人民共和國國家發展和改革委員會
「提名委員會」	指	董事會提名委員會

[編纂]

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「中國公司章程指引」	指	《上市公司章程指引》，經不時修訂、補充或以其他方式修改

釋 義

「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
「中國法律顧問」	指	競天公誠律師事務所，我們有關中國法律的法律顧問
「 [編纂] 前投資」	指	[編纂] 前投資者於本公司作出的投資，其詳情載於「歷史、發展及公司架構」
「 [編纂] 前投資者」	指	載於「歷史、發展及公司架構」的投資者
「 [編纂] 前購股權計劃」	指	本公司於2025年8月4日採納的 [編纂] 前購股權計劃

[編纂]

「研發」	指	研究及開發
「S規例」	指	美國證券法S規例
「薪酬委員會」	指	董事會薪酬委員會
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「國家外匯管理局」	指	中華人民共和國國家外匯管理局
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「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

釋 義

「上海楚水」	指	上海楚水燕關企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2018年12月5日在中國成立的有限合夥企業
「上海鳳午麟」	指	上海鳳午麟企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2019年4月3日在中國成立的有限合夥企業
「上海晉鄰」	指	上海晉鄰企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2016年3月10日在中國成立的有限合夥企業
「上海妙瀧」	指	上海妙瀧企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2020年4月24日在中國成立的有限合夥企業
「上海汝佳」	指	上海汝佳企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2016年3月10日在中國成立的有限合夥企業
「上海葉赫」	指	上海葉赫企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2020年4月24日在中國成立的有限合夥企業
「上海應知」	指	上海應知企業管理合夥企業（有限合夥），一家於2019年4月3日在中國成立的有限合夥企業
「股份」	指	本公司股本中每股面值為人民幣1.00元的普通股，包括內資股和H股
「股東」	指	股份的持有人

釋 義

「四川基金僱員」 指 鄭晏華、安帥、周彥羽、周新築、馮月倩、白棟宇、郭慶、楊晶昊、吳丹、唐可欣、何瑞雪及雍若辰，彼等均為四川基金普通合夥人的僱員

「上交所科創板」 指 上海證券交易所科創板

[編纂]

「國務院」 指 中華人民共和國國務院

「戰略委員會」 指 本公司戰略委員會

「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 具有上市規則賦予該詞的涵義

「主要股東」 指 具有上市規則賦予該詞的涵義

「監事」 指 我們的監事會成員

「監事會」 指 本公司監事會

「收購守則」 指 證監會發佈的《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

「往績記錄期間」 指 截至2022年、2023年及2024年12月31日止財政年度及截至2025年5月31日止五個月

「庫存股」 指 具有上市規則賦予該詞的涵義

「試行辦法」或「境外上市試行辦法」 指 由中國證監會於2023年2月17日頒佈的《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》

釋 義

「美國」	指	美利堅合眾國，其領土、屬地、美國的任何州及哥倫比亞特區
「美元」	指	美國法定貨幣美元
「美國出口管制法律顧問」	指	Hogan Lovells，本公司有關美國出口管制法律的法律顧問
「美國證券法」	指	《1933年美國證券法》及據此頒佈的規則及規例，經不時修訂、補充或以其他方式修改

[編纂]

「增值稅」	指	增值稅

[編纂]

「%」	指	百分比

為便於參考，中國法律法規、政府部門、機構、自然人或其他實體（包括我們若干附屬公司）的中文及英文名稱均已載入本文件，若有歧義，概以中文版本為準。

就本文件而言，中國的「省」包括省、中央政府直接管轄的市以及省級自治區。

本文件所載的若干金額及百分比數字已作約整。因此，若干表格所示總計數字可能並非其前列數字的算術總和。任何表格或圖表中所示總額和所列金額之和的任何差異乃因約整所致。

技術詞彙表

本詞彙載有本文件所採用與本公司有關的若干技術詞彙。這些術語及其含義可能有別於標準的行業定義或用法。

「3G」	指	繼第一代(1G)及第二代(2G)後的第三代移動通信技術
「4G」	指	繼第三代(3G)後的第四代移動數據技術
「5G」	指	繼第四代(4G)後的第五代移動數據技術及相關技術
「2K」	指	當用於顯示分辨率時，指的是任何水平像素數約為2,000的分辨率
「4K」	指	當用於顯示分辨率時，指的是任何水平像素數約為4,000的分辨率
「AI」	指	人工智能，計算機科學的一個領域，專注於用機器模擬人類的智能
「ACL」	指	存取控制名單，即存取檔案、文件夾或其他數據對象的用戶許可名單
「API」	指	應用程序界面，即程序員可用以設計軟件或與外部系統互動的一套指令、功能、協定及目標
「APK」	指	Android套件，在安卓操作系統上使用的應用檔案格式
「智能駕駛輔助系統」	指	智能駕駛輔助系統，或先進駕駛員輔助系統，指旨在實現車輛系統自動化、適應性和增強性而開發的電子系統，以提高安全性和更好的駕駛體驗，通常具備1級和2級（含2+級）自動駕駛功能，為人類駕駛員提供支持

技術詞彙表

「ADSP」	指	聲學數字信號處理器，一種專門設計用於在數字域音頻信號的專用微處理器
「APA」	指	自動泊車輔助，一種使用傳感器協助車輛停在停車位的功能
「AR HUD」	指	增強現實抬頭顯示，一種將數字信息直接投射到駕駛員視野內的透明顯示器（如擋風玻璃）上的技術
「ASIL」	指	汽車安全完整性等級，一種由ISO 26262《道路車輛功能安全》標準定義的風險分類方案。該標準確定四個ASIL，即ASIL-A、ASIL-B、ASIL-C及ASIL-D
「AutoSAR」	指	汽車開放系統架構，汽車相關方於2003年7月成立的一種開發合作夥伴關係
「AVM」	指	自動車輛監控，一個使用GPS實時跟蹤車隊中車輛位置的系統
「BSP」	指	板級支持包，在SoC環境中，BSP猶如一個必要軟件的「啟動工具包」，幫助操作系統直接與SoC的個別硬件通信
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「CAN」	指	控制器局域網，一種允許微控制器及其他設備在沒有主機的情況下相互通信的標準
「CAN FD」	指	具有靈活數據的CAN，一種在電子系統部件之間發送控制信息及傳感器數據的數據通信協議
「CPU」	指	中央處理器，計算機中處理指令的主要元件

技術詞彙表

「中國OEM」或 「國內OEM」	指	中國本土汽車製造商，不包括由中國汽車企業和 國外汽車企業建立的合營企業OEM
「中國汽車品牌」	指	由一家中國OEM擁有並控制的汽車品牌
「CMS」	指	電子外後視鏡
「定點」	指	一家公司的產品被一家OEM或OEM一級供應商 選中並獲准納入特定車型或模塊化汽車平台的成 就
「DIP」	指	雙列直插封裝，一種包含集成電路等設備的電子 元件座體
「DMIPS」	指	Dhrystone每秒百萬指令，一種評估整數處理能力 的標準化指標
「DMS」	指	駕駛監控系統，一種先進的安全技術，旨在跟蹤 和分析駕駛員在駕駛車輛時的行為和生理狀態
「域控制器」	指	在智能汽車領域中，指整合各類軟件與硬件組件 以實現針對特定領域（或稱「域」）的車輛功能之 無縫高效控制的中央處理器。車輛的功能域主要 包括智能座艙、智能駕駛、動力總成、底盤及車 身；智能座艙域控制器指管理及控制包括車輛交 互與控制、導航、AR-HUD、儀表顯示屏等在內 的客艙相關體驗的各個範疇的中央處理器
「DVR」	指	行車記錄儀，一種在車輛行駛時記錄車輛內部或 外部視圖的監視器
「E/E」	指	電子電氣架構，指車輛內集成及管理所有電子和 電氣系統的結構框架

技術詞彙表

「ECNR」	指	回聲消除和降噪，電話通訊中用於通過防止回聲產生或在回聲已經存在後將其去除以提高語音質量的方法
「ECU」	指	電子控制單元，汽車電子系統中用以控制汽車或其他機動車輛中一個或多個電氣系統或子系統的嵌入式系統
「EMC」	指	電磁兼容性，一種電氣及電子設備的特性，允許其在其他電氣及電子設備存在的情況下按預期運行，且不會對其他設備產生不利干擾
「ERP」	指	企業資源規劃，此用語涵蓋企業業務的所有資源，如會計、人力資源及銷售營運
「EQ算法」	指	均衡算法，一種數字信息處理技術，用於調整音頻信號不同頻率成分之間的平衡
「FOTA」或「空中韌體下載」	指	一種允許設備製造商及網絡提供商以無線方式遠程更新聯網設備固件的技術
「全雙工」	指	在語音系統中，全雙工允許同時講話和收聽，實現自然的雙向對話，而無需在講話和收聽之間交替切換
「GPS」	指	全球定位系統，用於確定物體地面位置的衛星導航系統
「GPU」	指	圖形處理器，旨在處理二維及三維計算及渲染等圖形操作的處理器
「HD」	指	高清

技術詞彙表

「HMI」	指	人機界面，使人類操作員可與機器、系統或設備之間實現交互和信息互換的用戶界面，便於進行控制、監控和數據交換
「HPA」	指	記憶泊車輔助，一種幫助駕駛員將車輛停在私人或地下停車位的功能
「HUD」	指	抬頭顯示器，一種將重要信息投射到擋風玻璃或透明屏幕上的技術
「IATF 16949」	指	確立質量管理系統(特別是汽車行業)規定的標準
「IMS」	指	座艙監控系統，包括一組傳感器和攝像頭，旨在觀察和分析車內乘客的行為和狀況
「ICT」	指	電路測試，旨在評價及查驗印刷電路板組裝上個別元件的測試機制
「IoT」	指	物聯網，通過網絡進行通信和數據交換的互聯設備網絡
「LCD」	指	液晶顯示器，一種在玻璃或塑料層之間使用液晶的屏幕技術
「LIN」	指	局域互聯網絡，一種低成本的單線串行網際協議，允許車輛中的組件相互通信
「LLM」	指	大型語言模型，一種旨在理解和生成基於大量數據的類人文本的人工智能系統
「MCU」	指	微控制器單元，在單個集成電路上集成處理器核心、存儲器和可編程輸入／輸出的小型計算機
「新能源汽車」	指	新能源汽車

技術詞彙表

「NVH」	指	噪聲、振動及聲振粗糙度，在汽車行業中用於描述車輛質量的術語，包括汽車所產生的聲音、振動及以及傳遞給用戶的整體粗糙或平順感
「OEM」	指	整車廠，在汽車行業指設計、開發及製造車輛的公司
「OMS」	指	乘客監測系統，一種可跟蹤及評估車內乘客的存在、位置和狀況的技術
「開源軟件」	指	一種軟件，其源代碼可以自由地用於可能的修改和再部署
「OTA」	指	遠程雲端下載技術，指無綫傳輸軟件更新、數據或配置更改，使車輛等設備能夠通過網絡升級和修復
「PCB」	指	印刷電路板，一種為電子元件提供支撐及利用蝕刻在其表面的導電通路和電子元件通電以促進其運行的平面板
「PLM」	指	產品生命周期管理，指貨品經過產品壽命典型階段（如開發及推售、成長、成熟／穩定及衰退）的處理過程
「PPAP」	指	生產件批准程序
「高端品牌」	指	車型擁有不同配置且在中國通常以平均製造商建議零售價（介乎人民幣250,000元至人民幣500,000元）出售的乘用車品牌
「QNX」	指	一種類Unix即時微核心操作系統，主要在嵌入式系統市場中使用

技術詞彙表

「RPM」	指	每分鐘轉數，用於描述發動機或車輛其他旋轉部件轉速的測量單位
「RPA」	指	遙控泊車輔助，一種幫助駕駛員實現人在車外進出停車位的功能
「RFQ」	指	詢價，公司邀請及選擇供應商及分包商提交報價並競投完成某些工作或項目的機會的流程
「RTOS」	指	實時操作系統
「SDK」	指	軟件開發套件，用於開發指定設備或操作系統應用程序的一套軟件
「SMT」	指	表面組裝技術，一種將電氣部件直接安裝在印刷電路板表面的方法
「SOA」	指	面向服務的架構，一種設計范式，其中軟件應用程序被結構化為離散的、可互操作的服務，該等服務通過網絡通信，以提供功能並實現不同系統間的集成
「SoC」	指	片上系統，集成電腦或電子系統的多數或所有重要元件的可編程集成電路，如在單個基板或微芯片上集成CPU、存儲器接口、片上輸入／輸出設備、輸入／輸出接口及輔助存儲接口，通常還包括無線調製解調器及圖形處理單元在內的其他組件
「SOR」	指	要求陳述書，界定及列明項目需求、要求及目標的文件，並載列為實現有關目標而必須符合的要求
「T-Box」	指	智能車載終端，嵌入車輛的電子設備，通過蜂窩網絡或V2X標準將車輛連接到雲端或其他車輛

技術詞彙表

「一級客戶」	指	本集團身為OEM一級供應商的客戶
「一級供應商」	指	直接向OEM供應汽車部件或系統的公司。除非另有說明，本術語並非指我們的客戶，而是指更廣泛的汽車供應鏈中的供應商
「TSP」	指	遠程信息服務提供商
「UBI」	指	根據使用率保險，又稱遠距保險，為按個別使用率及駕駛行為確定保費的模式
「V2X」	指	車聯網，一種通信框架，使車輛能夠相互之間、與基礎設施及其他實體交換信息
「VLAN」	指	虛擬局域網，在計算機網絡的數據鏈路層中進行分區和隔離的廣播域

前 瞻 性 陳 述

本文件與通過提述而納入的文件或載有我們未來目標、信念、期望、意圖或預測的前瞻性陳述。該等前瞻性陳述主要載於「概要」、「風險因素」、「行業概覽」、「業務」、「財務資料」及「未來計劃及[編纂]」。前瞻性陳述常用「旨在」、「預想」、「渴望」、「相信」、「繼續」、「可能」、「估計」、「預期」、「預報」、「目標」、「擬」、「可能」、「目標」、「應該」、「展望」、「計劃」、「潛在」、「預測」、「時間表」、「尋求」、「應」、「指標」、「前景」、「將會」、「會」等其他類似詞彙表示。前瞻性陳述反映我們的董事對未來事件、運營、流動資金和資金來源的現時觀點。其中若干觀點可能不會實現或可能會改變。該等陳述受若干風險、不確定因素及假設所規限，包括載於「風險因素」的該等陳述，其超出我們的控制範圍，並可能導致我們的實際業績、表現或成就與前瞻性陳述所表達或暗示的任何未來業績、表現或成就有重大差異。

我們的前瞻性陳述乃以有關未來事件的假設及因素為依據，該等假設及因素可能被證實為不準確。該等假設及因素乃基於我們目前可得的有關我們經營業務的資料。可能會影響實際業績的風險、不確定因素及其他因素（其中大部分超出我們的控制範圍）包括但不限於：

- 我們的經營及業務前景；
- 我們的業務及經營策略以及實施有關策略的能力；
- 我們的未來業務發展、財務狀況及經營業績；
- 我們發展及管理我們經營及業務的能力；
- 我們控制成本和費用的能力；
- 我們的資本開支計劃；
- 我們對我們的產品及服務的需求及市場接受度的預期；
- 我們對與客戶、供應商和其他合作夥伴開展業務的關係的期望；
- 我們[編纂]的計劃[編纂]；
- 我們經營或計劃經營所在行業及市場的未來發展、趨勢及競爭格局；

前 瞻 性 陳 述

- 與我們行業有關的相關政府政策及法規；及
- 資本市場的開發。

因其性質使然，與上述及其他風險有關的若干披露僅為估計。如果（其中包括）出現一項或多項該等風險或不確定因素，或如果相關假設被證實為不正確，則實際結果可能與該等估計、預期或預測以及過往業績有重大差異。因此，閣下不應過度依賴任何前瞻性陳述。

任何前瞻性陳述僅在做出該聲明之日有效。除適用法律、規則及法規（包括上市規則）規定外，我們概無責任更新任何前瞻性陳述，以反映作出該陳述之後發生的事件或情況，或反映意外事件的發生。有關我們或我們的任何董事意向的陳述或提述均於截至本文件日期作出。任何有關意向均可能根據未來發展而變動。

本文件的所有前瞻性陳述均受警示聲明明確限制。

風 險 因 素

[編纂]股份涉及多種風險。閣下在[編纂]股份前，應審慎考慮本文件載列的全部資料，包括下述風險及不確定因素。下文為我們認為屬重大風險之概述。以下任何風險均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及增長前景造成重大不利影響。在任何該等情況下，股份市價可能大幅下跌，而閣下或會損失全部或部分[編纂]。

這些因素為未必發生的或然事項，我們無法就任何該等或然事項發生的可能性發表意見。除非另有說明，否則已提供的資料均為截至最後實際可行日期，在此日期後將不會更新，且受限於本文件「前瞻性陳述」中的警示聲明。

與我們的業務及行業有關的風險

我們所在的汽車智能行業競爭激烈，發展迅速。任何與我們競爭對手有效競爭的失敗都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大負面影響。

我們主要在競爭激烈的中國汽車智能行業運營，提供智能座艙解決方案及網聯服務。我們從多個維度與國內外公司競爭，包括技術創新、產品定價、產品質量及安全、客戶獲取及留存、品牌和人才獲取。我們的部分競爭對手可能在獲得財務、技術及運營資源方面具有優勢，這使彼等能夠在研發、製造、銷售及營銷以及產品及服務的客戶支持方面投入比我們更多的資源。此外，彼等可能比我們擁有更大的客戶群和更穩固的市場關係，這使彼等能夠比我們更快地響應客戶的需求。

中國智能座艙解決方案及網聯服務市場也在不斷變化，包括技術演變、推出新產品及解決方案，以及客戶需求的不斷變化。除現有競爭對手外，我們可能面臨來自市場新進入者的挑戰，包括成熟的OEM與其附屬公司以及其他技術公司。該等新競爭對手可能以激進的定價策略及嶄新技術進入市場，使其產品獲得比我們更高的客戶或消費者接受程度，這可能對我們的市場地位及增長前景造成重大影響。

來自具規模的企業和新進入者的激烈競爭會導致巨大的定價壓力，迫使我们降低價格以保持競爭力。該定價壓力會壓縮我們的利潤空間，影響我們的整體盈利能力。

風 險 因 素

此外，競爭對手激進的定價策略及不斷的產品創新可能會使我們保持或提高銷量的能力面臨挑戰。如果我們未能在市場上成功競爭，我們的市場份額可能下降，且我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響。

我們的過往收入增長可能不代表我們未來的增長或財務業績。如果我們未能有效管理我們的業務增長或執行我們的增長策略，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。

近年來，我們經歷了大幅增長。於往績記錄期間，我們合共售出約4.6百萬套智能座艙產品。我們的域控制器出貨量由2022年的48.8萬台按36.9%的複合年增長率增長至2024年的91.5萬台，由截至2024年5月31日止五個月的22.1萬台增長20.4%至截至2025年5月31日止五個月的26.6萬台。我們的收益由2022年的人民幣1,217.8百萬元增加22.8%至2023年的人民幣1,495.8百萬元，再增加70.9%至2024年的人民幣2,557.0百萬元，及由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元進一步增加34.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元。然而，我們的過往業績可能無法為評估我們的業務、經營業績、財務狀況和前景提供有意義的基礎，我們可能會在業務增長中遇到不可預見的費用、困難、複雜情況及延遲。未來我們的收入增長可能因多種原因而放緩甚至下降，包括對我們解決方案及技術的需求放緩、競爭加劇、技術發生重大變化或我們整個潛在市場的增長率下降。如果我們對風險和未來收入增長的假設被證明是不正確的，或者如果我們沒有有效地應對不確定性及挑戰，我們的經營及財務業績可能與我們的預測不同，我們的經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

我們的業務、經營業績及財務狀況部分取決於我們有效管理增長或實施增長策略的能力。所有這些工作均涉及風險，並將需要大量管理、財務及人力資源。我們可能會因業務快速增長而在經營的各個方面遇到挑戰，例如監管供應鏈以支持業務快速增長、開拓新市場、維護與客戶、業務合作夥伴及服務提供商的關係，以及管理我們的財務資源及流動資金狀況。如果我們未能有效管理我們的業務增長，我們的成本及費用可能會比我們計劃的增加更多，我們可能無法成功留住現有客戶和吸引新客戶、應對競爭，或以其他方式執行我們的業務策略。任何上述情況均可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成不利影響。

風 險 因 素

如果我們的產品及解決方案無法滿足汽車行業不斷變化的市場需求，或汽車智能解決方案及技術的採用率下降，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們主要向OEM銷售產品及解決方案，以部署其車型，該等車型隨後售予消費者。因此，我們的成功在很大程度上取決於我們的產品及解決方案以及相關技術的市場接受度。我們無法向 閣下保證我們的產品及解決方案將會或將繼續被市場接受。

我們的業務及前景也在很大程度上依賴於我們滿足新技術標準和消費者期望的能力。我們已開發軟件、硬件及雲端服務的全方位技術能力，以提供一體化智能座艙解決方案。我們亦開發可支持用戶體驗的技術，例如車輛多屏顯示器、可定制的導航系統及緊急救援系統。然而，我們無法向 閣下保證我們所有的解決方案及技術都經久不衰，並持續獲得市場的高度認可。如果我們未能開發及引進新技術或改進現有技術，或我們的解決方案不能充分滿足新興行業的需求，我們會面臨市場認可度降低及業務績效下降的風險。

除我們提高自身能力的戰略之外，對我們產品及解決方案的增長的需求主要取決於中國採用的汽車智能解決方案及技術，包括用以提升駕駛員和乘客車內體驗的智能座艙解決方案及技術。智能座艙解決方案及產品在市場上的選擇採用取決於多種因素，其中包括功能的全面性、成本考慮、駕駛員及乘客的偏好以及消費者對汽車智能解決方案及產品的認識。概不保證我們的解決方案及產品將在市場上獲得廣泛認可，且OEM可實現提高消費者接受度的目標。如果我們的解決方案不能恰當地應對汽車行業或汽車智能技術的發展，我們的業務可能會受到不利影響。

未能按特定數量或價格從現有客戶進行採購、吸引新客戶或提升客戶消費，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。

為了增加我們的收入並保持我們的增長，我們致力於留存現有客戶及吸引新客戶。我們的客戶主要包括為其車型購買我們的智能座艙解決方案及產品或我們的網聯服務的中國OEM、中外合資OEM和國際OEM。我們已積極與多家OEM保持長期戰略合作關係。然而，我們無法保證我們的現有客戶將繼續為其新車型向我們採購智能座艙解決方案及網聯服務，或將就我們正在進行的項目或未來項目與我們保持合作夥伴關係。

風 險 因 素

在從若干OEM獲得定點後，我們開發定制的智能座艙解決方案，以裝備在OEM客戶的特定車型上。我們一般與OEM客戶訂立合約，其中載列產品規格、定價、保證及賠償等重要條款。然而，我們與OEM客戶的合約一般並無訂明固定採購數量，而是我們通常從OEM處獲得有關其定點相關車型的預期產量的初步估計。有關估計可能由OEM修訂，該修訂可能大大高於或低於初步估計，從而增加所產生收入的不確定性。

我們留存現有客戶、吸引新客戶或增加客戶支出的能力還取決於以下因素，其中部分因素並非我們所能控制：

- 我們的定價及付款條款對客戶的競爭力，這可能會受到我們的資本及財務資源的限制；
- 市場對我們可能推出的新產品、服務及功能的接受程度；
- 我們持續投資研發以滿足客戶需求的能力；
- 市場參與者之間的合併、收購或其他整合；及
- 國內及全球經濟狀況對汽車行業發展的總體影響。

此外，OEM可能通過年度重新談判或削減成本的舉措施加價格壓力，而部分OEM可能要求在量產階段後每年降低價格。若我們無法降低生產成本或推出更高價值的產品以抵銷該等降價，則可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。若我們的現有客戶減少或停止購買，或倘我們未能吸引新客戶或擴大銷售，則我們維持或增加收入的能力將受到重大不利影響。

我們於往績記錄期間錄得淨虧損及經營現金流出淨額，且無法確定未來能否獲利。

我們於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月分別產生淨虧損人民幣452.2百萬元、人民幣283.8百萬元、人民幣540.8百萬元、人民幣244.8百萬元及人民幣219.9百萬元。同期，我們的研發開支分別為人民幣277.4百萬

風 險 因 素

元、人民幣235.4百萬元、人民幣207.3百萬元、人民幣91.0百萬元及人民幣98.0百萬元，為我們淨虧損的主要來源。由於我們正處於中國快速增長的汽車智能市場擴展業務及運營的階段，我們可能會在短期內繼續產生淨虧損。由於我們將繼續提升現有產品及服務、開發新產品、聘用合資格人才並尋求技術突破，我們預期將於不久將來繼續增加對經營活動的投資。我們亦將因業務增長而產生大量行政開支，包括與內部系統及於[編纂]後作為[編纂]公司營運有關的成本。另一方面，我們可能無法增加足夠的收入來抵銷該等投資引起的經營開支增加。未能擴大客戶群、擴大產品及服務供應、實施有效的定價策略、管理原材料成本、以具成本效益的方式執行銷售及營銷以及提高運營效率，不可預見的客戶需求變化趨勢、行業格局的重大變化、競爭加劇或投資、收購及資本開支機會均可能導致收入減少以及成本及開支大幅增加。因此，我們無法向閣下保證我們日後不會產生虧損。

我們於2022年、2023年、2024年分別錄得經營現金流出淨額人民幣463.7百萬元、人民幣270.6百萬元及人民幣705.8百萬元，主要因為我們錄得經營虧損。儘管我們於截至2025年5月31日止五個月錄得經營現金流入淨額人民幣90.4百萬元，但我們無法向閣下保證我們日後將能夠從經營活動中產生正現金流量。如果我們日後繼續錄得經營現金流出淨額，我們的營運資金可能受到限制，從而可能對我們的財務狀況造成不利影響。

如果我們部分OEM客戶決定自行開發智能座艙及網聯服務，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。

我們的客戶主要包括在其車輛上安裝我們智能座艙解決方案及產品或購買我們的網聯服務的中國OEM、中外合資企業OEM及國際OEM。有關我們與該等OEM合作的詳情，請參閱「業務－我們的客戶」。近年來，OEM一直致力自主開發智能座艙解決方案及聯網解決方案，以應對汽車智能化的趨勢，且若干OEM已成功開發出自有解決方案。根據灼識諮詢的資料，具備智能座艙解決方案自主開發能力的OEM通常專注於自主開發軟件，同時將硬件製造外判予專業供應商。例如，在配備域控制器的所有乘用車中，約34.0%配備帶有由OEM開發的操作系統及軟件的域控制器。未來，我們部分OEM客戶或會選擇自行開發智能座艙解決方案及網聯服務，此舉或會減少彼等對我們解決方案及產品的需求。我們無法向閣下保證我們現有的OEM客戶將繼續購買我們的產品及解決方案而不會自行開發專有解決方案。如果我們部分OEM客戶選擇自行開發該等解決方案，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

風險因素

我們已經並打算繼續在研發方面投入大量資源。然而，概不保證這些努力將取得成功，且我們將取得預期取得的成果。

我們在競爭激烈的汽車智能行業的長期成功取決於我們不斷開發並商業化產品及解決方案的能力。我們堅定不移地投入大量資源在研發活動中。我們在中國設立了多個研發中心，包括南京、深圳、大連、瀋陽、長春及武漢，使我們能夠與不同地區的OEM密切合作，同時吸引全國頂尖的研發人才。截至2025年5月31日，我們已經建立了一個由709名專家組成的研發團隊，佔我們員工總數的33.7%。我們於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月分別產生研發開支人民幣277.4百萬元、人民幣235.4百萬元、人民幣207.3百萬元、人民幣91.0百萬元及人民幣98.0百萬元。我們目前的研發工作集中在智能座艙軟件及硬件方面的關鍵技術。

然而，我們能否繼續大量投資於研發，取決於可獲得的財務資源。此外，我們無法保證我們將準確預測市場發展，及我們在研發方面的大量開支將產生我們預期的積極成果。如果我們對技術發展作出任何錯誤判斷，或在研發工作中遇到任何延誤或其他挫折，可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。此外，即使我們的研發工作取得了成功，我們也無法保證我們的研發成果將使我們能夠成功開發出被OEM及消費者接受且有利可圖的產品及解決方案。這種不確定性可能會限制我們收回研發成本的能力，導致收入及盈利能力的潛在下降，並影響我們的市場地位。因此，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到重大不利影響。

我們依賴高通穩定供應SoC。

我們已與我們的主要SoC供應商高通建立了長期穩定的業務關係，並依賴該關係開展業務。我們於2021年與高通訂立框架協議，據此，高通將為我們長期供應SoC。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們採購的高通SoC分別佔我們SoC總採購額的67.3%、44.2%、87.0%及80.5%。高通與我們之間的框架協議初始期限為五年，將於2026年8月到期，並將以相同條款每年自動續約。更多詳情，請參閱「業務－我們的戰略合作夥伴－SoC解決方案提供商－對高通的依賴」。

我們預期高通SoC在可預見的未來仍將佔我們採購SoC的相當大比重。我們無法保證能與高通維持良好業務關係，或未來能持續從與高通的合作中獲益。鑒於高通已佔且將持續佔我們SoC供應的顯著份額，若我們與高通的關係惡化或無法維持商業可

風 險 因 素

行條款，或高通未履行與我們的框架協議承諾、部分或完全停止供應SoC，我們將需向其他供應商採購SoC，且可能無法在短期內找到替代SoC供應商。此外，若發生任何導致高通中止供貨的情況（部分情況非我們所能控制），我們將須與採用高通SoC開發智能座艙解決方案的OEM客戶商議轉用其他替代SoC，並需耗時重新設計域控制器的系統架構圖。OEM客戶可能要求我們通過其採購流程才能基於新SoC獲得新定點，在此情況下，我們將面臨來自其他智能座艙解決方案供應商的競爭。若高通終止向我們供應SoC，我們無法保證所有OEM客戶都會同意轉用其他替代SoC，或我們能夠從轉用其他SoC的OEM客戶處獲得新定點。因此，我們維持歷史銷售水平的能力可能受到重大不利影響，這可能導致虧損或對我們的業務、財務表現及整體前景造成重大不利影響。

由於整合至我們產品的芯片和模組乃從一個或少數供應商來源採購，我們易受供應短缺、芯片和模組的較長交貨期、供應變動以及業務關係變化的影響，以上任何一項均可能引致供應鏈中斷，並可能引致延遲向客戶交付產品。

芯片和模組是開發先進智能座艙解決方案的關鍵組件，使我們的業務依賴芯片供應商。於往績記錄期間，於各年度向最大供應商的採購額（供應商全為芯片或模組供應商）為人民幣79.9百萬元、人民幣136.4百萬元及人民幣478.8百萬元，分別佔總採購額的8.2%、13.9%及25.2%。由於芯片及模組行業（特別是中端和高端SoC及模組行業）集中，我們只能從一個或少數供應商採購。因此，我們倚賴這些供應商，為持續生產維持可靠及可持續的供應鏈。

過往，我們的車規級芯片價格有一些波動。自2020年年底起，COVID-19疫情對全球供應鏈造成不利影響，並引致全球芯片短缺，導致芯片價格大漲，一直維持至2022年。自2023年以來，芯片供應趨於穩定，導致芯片價格下跌。根據灼識諮詢的資料，於2022年、2023年及2024年，乘用車智能座艙解決方案主流SoC的平均價格為每片人民幣791.1元、每片人民幣684.5元及每片人民幣699.2元。儘管自2023年起芯片價格趨向穩定，我們仍面臨潛在的短缺或供應中斷風險。如果芯片價格繼續上漲，我們的生產成本可能會增加。該成本上升可能迫使我们承擔更高的費用，從而對我們的財務業績產生不利影響，或使我們將增加的成本轉嫁給客戶，這可能導致市場份額虧損及競爭劣勢。供應商可能會根據客戶的重要性或行業需求確定分配的優先順序，導致芯片的選擇性供應。於該情況下，我們可能無法在有利的商業條件下獲得充足的芯片

風 險 因 素

供應，甚至無法獲得芯片供應，這可能導致我們無法履行對客戶的承諾。任何未能履行OEM客戶訂單的情況均可能導致我們的銷售額下降及客戶流失。此外，與芯片採購相關的交貨期延長可能會延遲我們智能座艙解決方案的開發及製造，這可能會影響我們新產品的上市時間及我們於行業內有效競爭的能力。

對我們智能座艙解決方案的需求取決於OEM客戶所生產車型的成功與市場接納度，而其乃不受我們控制，且任何負面發展均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們的業務與OEM客戶製造及銷售車輛的成功及需求密切相關。我們收入中一大部分來自集成於我們OEM客戶車型中的智能座艙解決方案。然而，該等車型的市場表現、接納度及銷售量乃受多種我們無法控制的因素影響，包括消費者偏好、產品定位、營銷效果、競爭格局、監管發展及宏觀經濟情況。即使我們提供優質且具競爭力定價的智能座艙解決方案，倘相應車型未能實現預期的商業成功，則我們的出貨量、收入及增長前景亦可能受到不利影響。此外，若OEM客戶的生產或銷售計劃出現任何延遲、取消或變動，亦可能導致訂單減少、收入確認延期，甚至庫存積壓，從而對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們依賴於我們的主要管理層以及合格且經驗豐富的人員的持續努力，任何未能吸引、激勵並留住此類人員的行為都將對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們的成功取決於我們的主要管理層及若干合格且經驗豐富人員的持續努力。如果我們失去了彼等的服務，我們可能無法及時找到、根本無法找到或需要花費巨大的成本來招募及培訓合適或合格的替代者，這可能會損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們認為，目前在招聘具備汽車智能行業經驗的高技能管理、技術、銷售及其他人員的方面繼續面臨激烈競爭。即使我們提供更高的薪酬及其他福利，也不能保證這些人會選擇加入或繼續為我們工作。如果我們無法留住及激勵現有員工並吸引合格人員擔任重要職位，我們可能無法有效管理我們的業務，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。

風 險 因 素

我們無法保證為產品和解決方案爭取定點的努力會成功，也無法保證現有OEM客戶會以特定數量或特定價格採購我們的產品和解決方案。此類產品和解決方案的銷售收入具有不確定性。

我們認為獲得定點是我們與OEM客戶關係中的一個重要里程碑，因為其帶來了進一步的合作機會，並在開發產品及解決方案方面發揮了重要作用。因此，為獲得定點，我們在向OEM展示我們的產品及解決方案方面付出了巨大的努力。截至2025年5月31日，我們已累計為逾50個汽車品牌的200多款車型提供服務。

然而，儘管我們付出了巨大努力，但我們可能無法實現智能座艙解決方案的定點，這可能會中斷我們解決方案的開發及商業化，進一步對我們的收入產生負面影響。此外，如果我們未能在特定車型上取得定點，我們將更難與同行競爭OEM的其他車型的設計。如果我們在未來未能贏得大量OEM定點，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

如果採用我們產品的車型表現不佳或未能獲得市場的廣泛認可，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。

我們的業務受到整合我們產品的車型的表現及市場認可度的重大影響，乃由於對我們解決方案的需求與該等車型的成功密切相關。該等車型的市場認可度與我們的OEM客戶的市場份額相關，並受到我們無法控制的因素的影響，如消費者對不同汽車品牌偏好的轉變、可能增強競爭產品的技術進步、影響消費者汽車消費的經濟狀況以及影響汽車生產的監管變化。此外，特定車型的成功與否亦取決於OEM客戶在投資及推廣方面的內部決策，這亦非我們所能控制。如果採用我們產品的車型表現不佳或未能獲得市場的廣泛認可，可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

由於其複雜性，我們的產品及解決方案以及相關的硬件及軟件可能存在未被發現的缺陷、錯誤或故障，或者無法按預期運行，從而可能產生安全問題、降低市場接受度、降低我們的客戶滿意度、損害我們的聲譽及品牌，並使我們面臨產品責任及其他索賠，所有這些都可能對我們的經營業績產生不利影響。

我們大部分的智能座艙產品及解決方案都出售予OEM，以部署其特定車型。我們開發的產品及解決方案技術性強且複雜，需要嚴格的製造標準。其可能包含難以發

風險因素

現及糾正的錯誤、缺陷、安全漏洞或軟件問題，尤其是在首次發佈或推出新版本或改進時。我們在有效解決問題以滿足OEM客戶期望方面或會遇到困難，這可能對我們的聲譽造成負面影響，並或會限制我們與其他OEM的合作機會。

我們的產品及解決方案中的任何真實或感知錯誤、缺陷、安全漏洞、服務中斷或軟件問題均可能削弱消費者對我們的產品及解決方案的信心及信任，甚至導致OEM客戶蒙受損失。儘管我們努力及時地解決產品及解決方案中發現的任何問題，但該等努力可能無法及時滿足OEM客戶的期望，並可能中斷我們的生產。在這種情況下，出於客戶關係或其他原因，我們可能需要或可能選擇花費額外資源來糾正問題。此外，這些問題可能會導致訴訟，包括OEM、消費者或其他方對我們提起的訴訟，使我們面臨潛在的責任及損害。隨後也可能會出現與訴訟或負面用戶體驗相關的負面宣傳，無論這些指控是否有效，也無論我們最終是否被認定負有責任。因此，我們的客戶滿意度可能會降低，我們的聲譽及品牌可能會受到嚴重損害，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們智能座艙解決方案所用原材料或零部件的供應中斷或我們網聯服務所用若干服務的供應中斷可能會對我們的業務及盈利能力造成重大不利影響。

我們未來的成功部分取決於我們管理供應鏈以及時製造及交付優質產品的能力。我們向第三方供應商採購智能座艙產品的原材料及部分零部件，此類供應商包括車規級芯片、集成電路及結構件供應商。我們的業務營運及財務狀況取決於我們高效及具成本效益地獲取原材料及零部件的能力。如果原材料及零部件價格進一步上漲，我們的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

此外，與若干原材料及部件相關的交貨期很長，無法迅速改變數量及交付計劃。未來若干關鍵零部件可能出現短缺及價格波動，且我們對其供應穩定性或價格波動的預見有限。這些潛在的短缺或成本變化可能會對我們未來的業務產生重大負面影響。

此外，我們的原材料及零部件供應鏈面臨與全球地緣政治緊張局勢或流行病相關的風險。貿易壁壘、徵稅、停工或其他干擾造成的任何中斷可能會阻礙我們從第三方供應商及時以較低價格採購原材料或零部件的能力。未來任何短缺都可能導致替代芯片的價格上漲，並可能導致芯片供應商在這些行業的客戶中更有選擇性地分配可用芯

風 險 因 素

片，這可能會干擾我們的供應鏈，並妨礙我們履行客戶承諾。此外，有關短缺可能導致原材料成本增加，並對我們未來的盈利能力產生負面影響。我們可能須維持較高水平的存貨以應對預期的短缺，從而導致存貨成本增加及潛在撇銷。請參閱「－我們可能面臨存貨過時風險」。

我們還依賴若干第三方服務提供商創建一個全面的生態系統，為終端用戶提供卓越的價值、創新及便利，這對我們業務的成功至關重要。例如，我們與雲端提供商及內容提供商合作。如果這些服務的供應中斷或延遲，無法保證額外的供應或服務可以作為足夠的替代，也無法保證供應將以對我們有利的條款提供，甚或根本無法獲得供應。此外，即使我們能夠以大致相似的條款物色足夠的替代，我們的業務仍可能受到不利影響，直至該等工作完成。這些服務供應的任何中斷或延遲可能會中斷我們為終端用戶提供的服務，或對我們的運營造成其他限制，進而可能損害我們的客戶關係，從而對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們依賴若干主要供應商。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們向各期間五大供應商的採購額分別佔總採購額的32.2%、40.8%、56.6%及60.5%，而我們向相關期間最大供應商的採購額分別佔總採購額的8.2%、13.9%、25.2%及30.4%。我們無法保證我們與這些供應商的業務關係將於未來成功維持。如果我們在與主要供應商的合作方面出現任何業務中斷或損失，則可能導致任何關鍵材料、零部件或服務的供應中斷或延遲，或我們可能無法以具成本效益及及時的方式採購替代原材料、零部件或服務。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。

我們目前的客戶群集中，主要客戶數量有限，但佔我們收入的很大一部分。如果我們失去該等主要客戶或對該等主要客戶的銷售額大幅下降，我們的收入可能會受到不利影響，我們的經營業績亦可能會受到進一步的負面影響。

我們量產車型的產品及解決方案的銷售取決於這些車型的受歡迎程度，而受歡迎程度受不斷變化的消費者偏好及技術進步的影響。因此，我們的大部分收入來自數量有限的客戶，主要是OEM客戶。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，來自我們的前五大客戶的總收入分別為人民幣1,018.5百萬元、人民幣966.4百萬元、人民幣1,902.1百萬元及人民幣610.8百萬元，分別佔我們相關年度／期間總收入的83.6%、64.6%、74.4%及81.1%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月來自最大客戶

風 險 因 素

的收益分別為人民幣404.4百萬元、人民幣428.2百萬元、人民幣998.5百萬元及人民幣375.4百萬元，分別佔我們總收入的33.2%、28.6%、39.1%及49.8%。有關詳情，請參閱「業務－我們的客戶」。在可預見的未來，我們很可能將繼續依賴數量有限的客戶以獲取大部分收入，在某些情況下，未來一名客戶應佔的收入部分可能會增加。

我們的未來業務、經營業績及財務狀況可能繼續依賴少數客戶。我們無法確保現有客戶將維持與我們的合作夥伴關係、延續其目前的業務水平或保持其市場地位及聲譽。我們現有的OEM客戶可能決定通過自行開發解決方案或選擇我們競爭對手的產品而終止在其車型中使用我們的產品。如果我們的產品成本或性能不符合客戶預期，或我們的聲譽或與一名或多名主要客戶的關係因任何原因受損，我們可能會失去與這些客戶的未來業務，因此，我們產生收入的能力將受到不利影響。此外，我們的OEM客戶的生產水平受到我們可能無法控制的各種因素的影響，包括供應鏈挑戰及市況。如果我們的主要客戶減少或終止與我們的業務，或如果我們無法與其磋商有利合約，或未能以有利條款爭取新客戶，則可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們受益於與業務合作夥伴的業務合作。這些關係可能不會帶來大量收入，且這些合作夥伴關係的任何不利變化都可能損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

建立及維持主要業務合作夥伴關係對我們業務的持續增長及繁榮至關重要。我們已在整個行業價值鏈上建立起互利共贏的合作夥伴關係。例如，我們與高通建立了戰略合作夥伴關係，並率先使用其第四代驍龍8295芯片開發智能座艙解決方案，為知名客戶的主流車型贏得了定點。我們還與黑莓合作開發定制基於黑莓QNX Neutrino實時操作系統、QNX Hypervisor及QNX IVY的智能座艙解決方案。我們亦與阿維塔簽訂了研發戰略合作協議，共同推進現有的智能座艙解決方案並開發新技術。我們高度重視我們的業務合作夥伴，並認識到不斷尋求及與其他行業參與者協商合作機會的重要性。如果我們無法維持當前的合作夥伴關係或未能以有利的條款建立新的重要關係，或者根本無法建立關係，我們可能難以及時以可接受的條款獲得替代協議，且我們可能面臨開發及提供現有合作夥伴獨立提供的能力的成本增加，這可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景產生負面影響。

我們與這些第三方合作的結果尚不確定，且我們無法向閣下保證這些合作將產生大量收入。如果我們的合作夥伴未能遵守協定的時間表或遇到產能限制，我們的業務可能會面臨障礙及延誤。此外，我們與業務合作夥伴之間可能就聯合開發項目的預

風 險 因 素

算或資金產生分歧。未來還可能與合作夥伴發生糾紛，尤其是在知識產權方面。任何這些問題都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生負面影響。

未能遵守相關法規，或未能及時取得及維持所需牌照、批准及許可證，可能會損害我們的業務、經營業績及財務狀況。

我們經營所在的行業受到嚴格監管。我們須取得及維持經營業務所需的必要牌照及批准。據我們的中國法律顧問所確認，截至最後實際可行日期，我們已取得在所有重大方面對我們在中國的業務運營至關重要的所有牌照以及向主管政府部門進行備案。有關詳情，請參閱「業務－牌照及許可證」。然而，我們無法向閣下保證我們能夠及時成功更新或續展我們業務所需的牌照，或該等牌照足以讓我們開展目前或未來的所有業務。規管我們業務活動的現行及未來的法律法規及政策的解釋及實施可能會進一步變動。我們無法向閣下保證，我們將不會因為有關部門對該等法律法規及政策的解釋發生變化而被發現違反任何未來的法律法規及政策或任何現行有效的法律法規及政策。如果我們無法完成、獲得或維持任何所需的牌照或批准，或於經營業務所處的任何司法管轄區進行必要的備案，我們可能會受到各種處罰，例如，沒收透過未經許可的互聯網或移動活動產生的收入、施加罰款及停止或限制我們的業務。任何此類處罰可能會影響業務運營，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。有關我們業務運營的必要許可及批准的詳情，請參閱「監管概覽」。

我們未來的成功部分取決於我們根據市場需求調整產能及提高生產力的能力。我們生產的任何中斷都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們在自身的製造設施中組裝大部分智能座艙產品。我們位於廈門的製造中心於往績記錄期間生產了逾2.3百萬套智能座艙硬件產品。我們計劃根據市場需求不斷調整產能並提高生產力。

我們的生產運營涉及原材料、內部生產流程及外部分銷流程的協調。我們在協調生產流程的各個方面時可能會遇到困難，從而導致停工及延誤。我們在自身的工廠生產及儲存幾乎所有產品，並開展一些開發活動。惡劣天氣、自然災害或其他不可預見的災難性事件（包括但不限於停電、缺水、風暴、火災、地震、恐怖襲擊和戰爭）導致

風 險 因 素

的生產延遲或停止，可能會嚴重損害我們生產產品及經營業務的能力。我們的設施及位於這些設施內的若干設備將難以更換，且可能需要相當長的更換準備時間。災難性事件也可能破壞我們設施中的任何庫存。儘管我們已就廈門生產基地的物業購買保險以涵蓋若干潛在風險及責任，包括火災、地震、颱風及暴雨風險，但這些事件的發生仍可能對我們的業務造成重大不利影響。任何生產中斷（即使是暫時的）或向客戶交付的延遲都可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

在我們新生產基地的建設及擴建過程中，可能會出現延誤、中斷、成本超支或不可預見的結果。

我們目前正在柳州及瑞安建立生產基地，並在全國範圍內為新生產基地進行戰略選址。擴張可能會遇到延誤或其他困難，並需要大量資金。概不保證我們能夠以具成本效益的方式完成這些建設或通過我們的生產及銷售收回這些投資。任何施工延誤或預算超支都可能對我們的產能、業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

根據中國法律及法規，建設項目須接受政府監督及審批程序，包括但不限於項目核準備案、建設用地及項目規劃審批、環境保護許可證、排污許可證、排水許可證、安全生產審批、消防審批以及相關部門的檢查及驗收。經營這些建設項目的實體可能面臨罰款或暫停項目使用，任何這些情況均會對我們的業務營運造成重大不利影響。

未能向我們的客戶提供優質的維護及支持服務可能會損害我們與客戶的關係，進而損害我們的業務。

我們留存現有OEM客戶及吸引新OEM客戶的能力取決於我們維持一貫高水平客戶支持的能力。我們的客戶依賴我們的支持團隊協助其快速解決與我們的產品及解決方案有關的問題並提供持續支持。我們為OEM客戶提供的產品保修通常為三至五年或60,000至150,000公里。在保修期內，對於OEM報告的由我們引起的任何與軟件或硬件相關的質量問題，我們將根據每個問題的具體情況及時進行維修或更換，且不收取額外費用。

風 險 因 素

隨著我們業務的擴展及對客戶增長的支持，保持高效的客戶支持以滿足更大規模的需求至關重要。然而，我們可能難以招聘或挽留足夠多對我們的產品及解決方案具有豐富經驗的合資格支持人員。我們也可能在客戶支持需求出現短期增長時無法快速響應。我們還可能無法改變我們客戶支持的性質、範圍及交付，以與競爭對手在支持服務方面做出的變動相抗衡。所有該等潛在情況均可能阻礙我們快速響應技術支持或維護需求短期激增的能力，這將進一步對我們挽留現有客戶的能力造成不利影響，並可能阻礙潛在客戶購買我們的產品或採用我們的服務。未能提供優質維護及支持服務，或市場認為我們並未提供優質維護及支持服務，均可能對我們的聲譽及業務造成重大不利影響。

我們的業務成功取決於我們塑造品牌及聲譽的能力。涉及本公司、董事、高級管理層、僱員、業務合作夥伴或我們行業的負面宣傳或法律訴訟可能對我們的聲譽、業務營運及財務表現造成不利影響。

我們認為，塑造品牌及聲譽對我們的成功至關重要。我們的品牌聲譽及形象可能因產品缺陷、產品責任索賠、事故報告、負面媒體報道或有關我們行業、品牌、產品、本公司、董事、高級管理層、僱員或業務合作夥伴的其他形式的負面宣傳而受損。例如，有關汽車智能行業的負面宣傳（不論與我們直接或間接相關）可能影響一般消費者對智能座艙產品及解決方案的認識及接受程度。負面媒體報道，包括社交媒體平台上關於我們品牌或產品的負面評論、評價或虛假信息，或任何與本公司、董事或本公司高級管理層或本集團僱員、客戶及供應商或其他戰略合作夥伴相關的負面宣傳，無論其真實性如何，也不論是否與我們相關，都可能對消費者對我們品牌及產品的認識及信心產生不利影響。尤其是，由於我們向OEM銷售產品及解決方案，以將產品及解決方案整合至特定車型，任何與該等車型有關的負面宣傳均可能導致OEM的市場需求減少，進而損害我們向OEM的銷售。此外，我們可能不時會面臨涉及本公司、董事、高級管理層、僱員或與我們合作的業務合作夥伴的負面宣傳或法律訴訟，這可能會對我們的品牌、聲譽及業務產生不利影響，並削弱我們品牌對消費者的吸引力。若干負面宣傳可能來自第三方或我們的競爭對手的惡意騷擾或不公平行為，而部分法律訴訟可能並無根據，雖均非我們所能控制，但卻可能對我們的聲譽及業務造成重大不利影響。

風 險 因 素

我們的業務受季節性影響。

受汽車行業市場趨勢的影響，我們的經營業績受到對我們解決方案需求的季節性波動的影響。鑒於汽車行業的OEM通常在年底交付更多車型，我們的產品及解決方案交付量通常於下半年增加，根據灼識諮詢的資料，這與中國乘用車銷量的趨勢基本一致。該等波動屬季節性，因此季度或半年度業績並不代表我們全年的經營業績。

此外，由於開發新解決方案及技術、增強技術能力、擴大生產基地及銷售網絡以及擴大一般行政職能以支持我們不斷增長的業務等各種因素，我們預計未來特定期間的經營成本將大幅增加。於我們推出新產品及解決方案的期間，我們可能會產生大量研發或營銷開支而不產生相應的收入，直至產品於後續期間交付予客戶。因此，我們的增長率下降或季節性支出增加可能會對我們各期間的收入、現金流量及經營業績產生重大影響。

我們對債務的償還義務可能會限制我們可用的資金。違反融資中包含的任何契諾或其他規定都可能導致違約事件，這可能導致該等融資的未償金額立即成為到期應付，並導致我們的貸款人終止對我們所抵押關鍵資產的贖回權。

截至2025年5月31日，我們的銀行借款總額為人民幣18億元，主要包括中國商業銀行提供的貸款。履行該等債務義務可能會減少我們可用的資金。倘若我們缺乏足夠的現金或未能獲得額外的融資，或者我們的現金使用受到規管我們現有或未來債務的法律、法規或協議的限制，我們可能無法履行還款義務。此舉可能構成相關貸款融資文件下的違約事件，如果不予糾正或豁免，可能導致此類貸款融資下的未償金額立即成為到期應付，並可能導致規管我們當前和未來債務的其他協議項下的交叉違約。

我們未償還的銀行借款包含可能會對我們的經營施加限制的特定財務契諾。未來的借款還可能包括會限制我們的股權結構、業務和經營靈活性的類似限制性契諾。未能履行還款義務、遵守肯定性契諾或違反否定性契諾可能構成借款違約事件。任何此類違約事件的發生均可能對我們的財務狀況、經營業績和現金流產生重大不利影響。

風 險 因 素

一些向我們提供貸款或借款的商業銀行要求通過抵押貿易應收款項或知識產權為該等貸款或借款提供擔保。截至2025年5月31日，我們持有的1,769項授權專利中有165項專利已作為抵押品抵押給貸款人。我們可能沒有足夠的資金來償還該等貸款和借款項下的未償還金額，或沒有能力為該等貸款和借款項下的未償還金額進行再融資，或者我們的貸款人可能會終止我們所抵押關鍵資產的贖回權，包括抵押的知識產權，這可能會對我們的業務、經營業績和財務狀況產生重大不利影響。

我們的收入及財務業績可能受到中國及全球經濟放緩的不利影響。

我們業務的成功最終取決於消費者支出。我們的大部分收入來自中國。因此，我們的收入及財務業績在很大程度上受中國及全球經濟狀況的影響。全球宏觀經濟環境正面臨挑戰，包括COVID-19疫情對全球經濟及金融市場的不利影響。全球部分主要經濟體（包括美國及中國）的中央銀行及金融當局所採取的擴張性貨幣及財政政策的長期影響存在相當大的不確定性。中東、歐洲及非洲的動盪及恐怖主義威脅以及俄烏衝突備受關注。全球經濟復甦緩慢以及高通脹、高利率環境導致全球波動加劇。該等發展情況可能對全球流動資金造成不利影響，加劇市場波動，增加美元融資成本，導致全球金融狀況緊縮，引發人們對經濟衰退的擔憂。目前尚不清楚該等挑戰及不確定因素是否會得到遏制或解決，以及其可能對全球政治及經濟狀況的長期影響。全球或中國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。

將業務擴展至中國以外的國際市場帶來經營、財務及監管風險。

我們致力於開拓國際市場及增加我們的國際銷量。我們已投入資源，並與中國境外的OEM及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。我們業務的全球性質使我們面臨多項風險及不確定因素，這可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響，其中包括：

- 國際經濟及政治狀況，以及我們開展業務的國家之間的其他政治緊張局勢；
- 匯率波動；

風 險 因 素

- 全球或地區的健康危機，例如COVID-19疫情或其他衛生流行病或疾病爆發；
- 可能違反反貪污法律及法規，例如與賄賂及欺詐相關的法律及法規；
- 對本地品牌產品的偏好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；
- 知識產權保護成效較低；
- 有關出口或進口限制的出口或進口問題，包括視同出口限制、關稅、配額及其他貿易壁壘及限制；及
- 地方稅及關稅法律的修訂或有關法律的執行、應用或解釋修訂。

發生任何該等風險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造成負面影響。

我們面臨與戰略合作、聯盟或收購相關的風險。

我們日後可能會不時與諸多第三方建立戰略聯盟（包括合營企業或少數股權投資），以進一步推進我們的業務目標。這些聯盟可能會給我們帶來一系列風險（包括與共享專有信息、第三方不履約以及建立新戰略聯盟的費用增加相關的風險），其中任何風險都可能對我們的業務產生重大不利影響。我們監督或控制該等第三方行為的能力可能有限，如果任何該等第三方因與其業務相關的事件而遭受負面宣傳或聲譽受損，我們也可能因與任何有關第三方關聯而遭受負面宣傳或聲譽受損。

此外，如果出現適當機會，我們可能會收購其他資產、產品、技術或與現有業務互補的業務。除可能獲得股東批准外，我們可能須就收購事項獲得相關政府部門的批准及許可，並遵守中國或其他司法管轄區的任何適用法律及法規，這可能導致延誤及成本增加，從而可能會損害我們的業務策略。此外，物色及完成收購的成本可能高昂。再者，未來收購及隨後新資產及業務與我們自身的整合需要我們管理層的高度關

風險因素

注，並可能導致我們現有業務的資源分散，進而可能對我們的運營產生不利影響。所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、潛在攤薄發行股本證券、產生重大商譽減值費用、其他無形資產攤銷開支及面臨所收購業務的潛在未知負債。任何已收購業務均可能涉及收購前過往期間產生的法律訴訟，而我們未必能就有關法律訴訟對我們造成的任何損害獲得全面彌償，或根本無法獲得彌償，這可能對我們的財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們可能無法為我們的知識產權取得或維持足夠的保護，或有關知識產權保護的範圍可能不夠廣泛，這可能會損害我們的業務及競爭地位。

知識產權是我們業務策略的基石，對保障我們未來的商業成功至關重要。我們已投入大量資源開發自有知識產權。然而，我們無法控制的事件及因素可能會對我們的知識產權及解決方案構成風險。

我們可能無法防止他人未經授權使用我們的知識產權，這可能會損害我們的業務及競爭地位。儘管我們與僱員簽訂有保密、不競爭契諾及知識產權所有權條款的僱傭協議，我們無法向 閣下保證該等協議不會遭違反、我們能夠及時或根本不會就違反作出充分補救或我們的專有技能、專業知識或其他知識產權將不會為第三方所知。此外，他人可能會獨立發現商業機密及專有信息，從而限制我們對此類訂約方主張任何專有權利的能力。執行我們的專有權利及釐定有關權利範圍可能需涉及花費不菲及耗時的訴訟，且無法獲得或維持商業機密保護可能會對競爭地位產生不利影響。我們還綜合利用專利、版權、商標及商業秘密法律以及披露限制來保護我們的知識產權。儘管我們努力保護我們的專有權利，第三方可能會試圖複製或以其他方式獲取及使用我們的知識產權，或尋求法院宣佈彼等未侵犯我們的知識產權。監測未經授權使用我們知識產權的行為十分困難且成本高昂，且我們無法向 閣下保證我們已採取或將採取的措施將防止我們的知識產權被盜用。

我們的專利到期或不獲延長，以及對我們的專利申請及權利的潛在質疑，可能會削弱我們獲得有效保護的能力。這可能導致難以防止他人開發或利用競爭技術，這可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

截至最後實際可行日期，我們已申請6,114項專利，其中5,051項為發明專利，約佔申請量的82.6%。截至2025年5月31日，我們已獲授1,769項專利，其中921項為發明

風 險 因 素

專利，佔獲授專利量的52.1%。我們無法向 閣下保證，我們所有待審批專利申請都會獲授專利。即使我們的專利申請獲批且我們相應獲授專利，該等專利日後是否會出現競爭、被規避或失效仍不確定。我們的競爭對手可能通過以非侵權方式開發類似或替代技術或產品及解決方案來規避我們的專利。頒發一項專利並不能最終確定其發明人、範圍、有效性或可強制執行性，且我們的專利可能會在中國及其他司法管轄區的法院或專利局遭到質疑。此外，儘管可進行多次延期，但專利的期限及其提供的保護有限。例如，在中國，發明專利及實用新型專利的有效期分別為自申請日期起計20年及10年。即使我們成功獲得專利保護，一旦產品或解決方案的專利期限屆滿，我們可能會面臨對任何獲批產品或候選解決方案的競爭。因此，我們並不知悉未來我們專有技術的保護程度(如有)，且我們可能無法就我們的產品及解決方案獲得足夠的知識產權保護。上述任何情況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。

我們可能會捲入第三方提起的訴訟，聲稱我們侵犯其知識產權，這可能會非常費時，並導致我們產生大量成本。

鑒於汽車智能行業其他市場參與者之間的競爭加劇，我們可能面臨更高的侵犯或違反知識產權的風險。我們的競爭對手或其他第三方日後可能聲稱我們的產品及服務以及相關技術侵犯其知識產權，而我們可能被認定侵犯有關權利。我們可能並不知悉他人可能涵蓋我們部分或全部技術的知識產權。

任何申索或訴訟均可能導致我們產生重大開支，如果針對我們提出成功申索，則可能要求我們支付巨額損害賠償或持續支付特許權使用費、阻止我們提供產品及服務、要求我們開發替代非侵權技術或要求我們遵守其他不利條款，其中任何一項均可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。我們還可能有責任就任何有關訴訟向客戶或業務合作夥伴作出彌償，並取得許可或更改我們的產品及服務，此舉可能會進一步消耗我們的資源。即使我們在針對我們的申索或訴訟中勝訴，任何有關知識產權的申索或訴訟均可能成本高昂且耗時，並分散我們管理層及其他僱員對我們業務的注意力。

風 險 因 素

我們在應用程序中使用開源軟件可能會使我們的專有軟件普及化，對我們銷售產品及解決方案的能力造成不利影響，並可能使我們面臨訴訟、申索或法律程序。

我們在開發及部署我們的產品及服務時使用開源軟件，且我們預期未來將繼續依賴開源軟件。對產品使用開源軟件的公司不時會遇到與使用此類軟件有關的挑戰，以及可能未遵守開源許可條款的情況。因此，我們可能會面臨第三方提起的法律訴訟，該等第三方聲稱擁有我們認為屬於開源軟件類別的軟件，或聲稱我們違反開源許可條款。

若干開源軟件許可可能要求分銷含有或連接開源軟件的專有軟件的用戶公開披露該專有軟件的部分或全部源代碼及／或在同一開源許可下提供開源代碼的任何衍生作品，其中可能包括我們的專有源代碼。

我們或與我們合作的第三方的系統、基礎設施、集成軟件及相關數據的安全漏洞及其他干擾可能會削弱客戶的信任並對我們的業務產生不利影響。

我們的汽車智能解決方案及產品含有複雜的信息技術。我們已設計、實施及測試旨在防止對該等系統進行未經授權訪問的安全措施。有關詳情，請參閱「業務－隱私及數據安全」。然而，我們的系統、基礎設施、集成軟件及相關數據可能容易受到安全漏洞的影響。黑客可能會於未來試圖獲得未經授權的訪問權限以修改、更改及使用該等系統，進而控制或更改納入我們解決方案及產品的車輛功能、用戶界面及性能特徵，或訪問存儲在車輛或由車輛產生的數據。未經授權的第三方可能會規避我們的安全措施、盜用專有信息並導致我們的信息技術系統中斷。

此外，憑證填充攻擊越來越普遍，老練的行為者可掩護攻擊，使其變得越來越難以識別及預防。任何實際或被認為會導致機密資料洩露的安全漏洞，即使是匿名，仍可能會中斷我們的運營，暫時或永久癱瘓我們的平台，導致資金欺詐性轉移，損害我們與客戶及其他業務合作夥伴的關係，並使我們承擔法律責任、監管制裁、財務風險及聲譽損害，其中任何一項均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

風險因素

信息技術及通信系統的潛在中斷或故障可能會影響我們軟件系統的可用性及功能。我們的網絡及系統容易受到故障、意外故障、中斷、效率不足及安全漏洞的影響。

信息技術及通信系統的正常運作對我們的業務至關重要。信息技術及通信系統的良好性能、可靠性及可用性對我們的成功、我們吸引及留存會員與其他用戶的能力以及我們向OEM客戶及產品及服務終端用戶維持及提供一致服務的能力至關重要。然而，我們的技術或基礎設施未必始終能夠正常運行。我們的系統容易受到（其中包括）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。此外，與我們的第三方服務提供商（如雲端服務提供商及地圖服務提供商）的任何問題均可能導致我們的業務出現意外故障及長時間中斷。該等事件的發生，以及我們的信息技術及通信系統的不足及可能不時發生的安全漏洞，可能導致我們提供的服務無法使用或速度變慢，進而可能降低我們產品的吸引力，並對我們的日常運營造成嚴重干擾。因此，我們的聲譽可能會受到重大不利影響，我們的市場份額可能會下降，且我們可能會面臨責任索賠。

我們可能面臨存貨過時風險。

我們的業務擴張需要我們有效管理大量存貨。於往績記錄期間，我們的存貨及合約成本主要包括量產的原材料及零部件以及合約成本（指與履約有關的勞工成本及原材料成本）、在製品、製成品及交付中的產品。我們的存貨及合約成本由截至2022年12月31日的人民幣467.3百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣488.1百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣503.9百萬元及截至2025年5月31日的人民幣591.6百萬元。請參閱「財務資料－對綜合財務狀況表中選定項目的討論－資產－存貨及合約成本」。我們於2022年及2023年的存貨及合約資產的周轉天數保持相對穩定，分別為135天及138天，並於2024年減少至80天，主要由於我們的銷售大幅增加，令存貨周轉效率提高。截至2025年5月31日止五個月的存貨及合約資產周轉天數為127天，高於2024年全年的周轉天數，主要是由於我們業務的季節性波動。我們將製成品及主要原材料（如芯片）維持在策略水平，以支持我們及時向客戶交貨，從而推動存貨及合約資產結餘金額的增長，而截至該年度5月31日止五個月我們通常確認顯著較低的銷售

風險因素

成本金額與我們同期收益的季節性模式一致。我們無法保證我們的存貨可於其保質期內悉數動用。隨著我們業務的擴展，我們的存貨過時風險也可能隨著存貨及存貨周轉天數的增加而相應增加。

我們面臨與客戶延遲付款及拖欠有關的信貸風險。

我們面臨與延遲付款及多名客戶違約有關的信貸風險。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，我們的貿易應收款項分別為人民幣418.7百萬元、人民幣619.7百萬元、人民幣1,125.0百萬元及人民幣681.6百萬元以及我們的貿易應收款項周轉天數於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月分別為91天、127天、125天及182天。我們的貿易應收款項周轉天數於往績記錄期間增加主要是由於汽車行業市場趨勢影響下對我們智能座艙解決方案需求的季節性波動所致。我們可能因我們無法控制的因素而無法收回所有貿易應收款項，例如客戶的不利經營狀況或財務狀況，以及客戶因自身終端用戶延遲支付而無法支付。例如，2024年，我們預期信貸虧損模式下的減值虧損大幅增加至人民幣149.9百萬元，主要是由於就來自一名經營困難的OEM客戶的貿易應收款項確認信貸虧損。截至2024年12月31日及2025年5月31日，所有應收該客戶的貿易應收款項的未償還金額均為人民幣117.6百萬元，我們已就此全額計提減值虧損撥備。如果客戶延遲向我們付款或拖欠款項，我們可能需要作出減值撥備及撤銷相關應收款項。這將對我們的流動資金及財務狀況產生負面影響。

我們面臨與現金轉換週期延長有關的風險。

於往績記錄期間，我們經歷了存貨及合約成本周轉天數的波動，2022年、2023年及2024年分別為135天、138天及80天，截至2025年5月31日止五個月則為127天。此外，我們的貿易應收款項周轉天數從2022年的91天增加至2023年的127天，2024年則相對穩定維持在125天。截至2025年5月31日止五個月，我們的貿易應收款項周轉天數為182天。請參閱「財務資料－對綜合財務狀況表中選定項目的討論－資產－存貨及合約成本」及「財務資料－對綜合財務狀況表中選定項目的討論－資產－貿易及其他應收款項」。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們的貿易應付款項周轉天數分別為125天、149天、96天及132天。於往績記錄期間，我們於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月的轉換週期（按貿易應收款項周轉天數加上存貨周轉天數再減去貿易應付款項周轉天數計算）分別為101天、116天、109天及177天。

風 險 因 素

儘管我們已通過加強與客戶溝通、積極催收及協商還款時程等方式，致力改善貿易應收款項回收率及周轉天數，然此等措施可能無法奏效，若我們的存貨周轉天數及貿易應收款項周轉天數持續增加或維持相對較高水平，可能導致現金轉換週期延長，進而對現金流量及營運資金造成更大壓力，我們的財務狀況、業務及經營業績恐將受到重大不利影響。

我們已授出並可能繼續授出購股權及其他類型的股份支付，這可能導致股權激勵開支增加。

我們可能向合資格人士（主要包括我們的僱員）授出股權激勵獎勵，以激勵彼等提升業績並使彼等的利益與我們的利益保持一致。我們根據國際財務報告準則於綜合財務報表中確認以權益結算之股份支付開支。於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們分別錄得以權益結算之股份支付開支人民幣61.6百萬元、人民幣65.4百萬元、人民幣157.2百萬元及人民幣46.1百萬元。

我們認為，授出股權激勵對吸引及挽留關鍵人員及僱員至關重要，且我們日後將繼續向僱員授出股權激勵。因此，我們與股權激勵有關的開支可能會增加，這可能會對我們的經營業績產生不利影響，且現有股東的股權可能會被進一步攤薄。

我們可能無法繼續享受我們過去獲得的政府補助水平。

我們過去因持續努力進行研發活動而獲得政府補助。過去數十年，中國政府已實施多項政策支持技術創新的發展，包括提供政府補助以促進及支持研發活動。於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們就持續經營業務確認的政府補助分別為人民幣40.4百萬元、人民幣27.0百萬元、人民幣56.6百萬元及人民幣35.0百萬元。

中國政府機關可能依法決定減少或取消該等政府補助或稅收優惠待遇，或依法要求我們隨時償還我們先前獲得的部分或全部政府補助，這可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景產生不利影響。由於該等政府補助通常按一次性基準提供，概不保證日後我們將繼續獲得該等補助或受益於該等補助。此外，我們可能無法成功或及時獲得我們未來可能獲得的政府補助或稅收優惠待遇，從而可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。

風 險 因 素

我們並無向社會保險及住房公積金作出足額供款，這可能使我們受到處罰。

根據《中華人民共和國社會保險法》及《住房公積金管理條例》等相關法律法規，中國已建立社會保險制度，包括基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、失業保險、生育保險及住房公積金制度。僱主須根據相關法規規定的費率為其僱員繳納法定社會保險及住房公積金，並預扣僱員自付的供款金額。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未為部分員工全額繳納社會保險及住房公積金，主要因為(i)部分員工不願意按其薪金比例嚴格承擔社會保險和住房公積金相關費用，及(ii)部分員工在入職日期與完成必要的行政手續之間存在時間差，導致我們無法及時繳納供款。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無收到中國有關部門的任何通知，要求我們繳納欠繳的任何社會保險及住房公積金的任何未繳款項，或受到任何行政處罰。我們已就欠繳的社會保險費及住房公積金作出全額撥備。於往績記錄期間，我們欠繳的社會保險費及住房公積金累計金額約為人民幣4.2百萬元。請參閱「業務－員工」。

然而，我們無法向 閣下保證相關政府部門不會要求我們繳納欠繳的款項及向我們徵收滯納金或罰款。如果我們因其他原因受到與不遵守勞動法有關的調查，並受到嚴厲處罰或產生與勞動法糾紛或調查有關的高額法律費用，我們的業務、前景、經營業績、財務狀況及現金流量可能會受到不利影響。

與我們開展業務的任何第三方違反法律可能會干擾我們的業務，並對我們的業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

與我們開展業務的第三方（如供應商及業務夥伴）可能因不遵守有關法律或侵犯其他方的合法權利而面臨監管處罰或制裁。這可能會直接或間接干擾我們的業務運營。我們在與該等各方訂立合約前會進行全面的法律審查及核實證明，並採取措施降低與其潛在不合規相關的風險。然而，我們無法保證該等第三方並無或將不會違反監管要求或侵犯其他方的合法權利。例如，我們可能無法發現侵犯知識產權的全部情

風 險 因 素

況，這可能導致我們承擔責任及受到損害。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。

我們無法排除因第三方的任何違規行為而產生責任或蒙受損失的可能性。我們無法向閣下保證我們將能夠識別與我們開展業務的第三方的業務慣例中的違規或不合規行為，或該等違規或不合規行為將會得到及時及適當的糾正。任何影響我們業務所涉及第三方的法律責任及監管行動均可能影響我們的業務活動及聲譽，進而可能影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

未能有效處理僱員的欺詐或非法活動或不當行為將會損害我們的業務。

我們僱員的非法、欺詐或其他不當活動可能對我們的品牌、業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。該等活動可能包括攻擊、濫用、盜竊及其他不當行為及欺詐。儘管我們努力識別及防止有關行為，但無法保證我們有關審核及批准付款賬戶、銷售及營銷活動、與業務夥伴及政府官員的接洽及其他相關事宜的政策及內部控制將防止我們僱員出現欺詐或非法活動或不當行為，亦不保證未來不會發生類似事件。此外，與上述各項有關的任何負面輿論均可能對我們的聲譽及品牌造成不利影響，從而可能導致監管或訴訟風險增加。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、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

監管機構、客戶及其他利益相關者日益關注不斷變化的環境、社會及管治事宜，可能會產生額外的風險及合規成本。

我們須遵守多項與製造產品有關的環境及安全法律及法規，包括關於製造過程及製造工廠營運中使用有害物質的法律及法規。有關法律及法規規管製造過程中有害物質的使用、儲存、排放及處置。此外，中國政府不時發佈新法規，這可能要求我們採取額外行動來遵守。若我們的廠房或任何其他未來建設未能遵守適用法規，我們可能須就清理工作、人身傷害或罰款承擔重大責任，或被迫關閉或暫時停止廠房的運營或其他相關建設，其中任何一項均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

風 險 因 素

此外，全球對製造商環保實踐的關注度越來越高。此外，未來可能會通過更為嚴格的社會責任法律及法規，這可能會導致我們的合規成本增加。在整個行業中，遵守該等法規的成本較高。隨著我們擴展至新市場，我們將受到其他環境及安全法律及法規的規限。我們可能會產生額外成本，以確保遵守有關法律及法規以及管理當地勞工慣例。

我們面臨與流行病、自然災害、恐怖活動、政治動盪、金融或經濟危機及其他不可抗力事件有關的風險，可能會嚴重干擾我們的營運。

自然災害事件（如地震、海嘯、火山爆發、水災、熱帶天氣狀況及山體滑坡）、流行病（如豬流感、禽流感、嚴重急性呼吸系統綜合症(SARS)、埃博拉、寨卡病毒及COVID-19）、恐怖襲擊、政治動盪、金融或經濟危機及其他不可抗力事件可能對我們未來可能進軍的國家的營運造成不利干擾，導致該等國家經濟疲軟並影響全球金融市場，且可能導致經濟衰退，從而可能對我們的業務營運、財務表現、財務狀況、經營業績及前景造成重大不利影響。該等事件可能導致地區及全球經濟狀況及週期突然出現重大變動。該等事件亦可能對我們的員工及業務營運構成重大風險。

我們面臨與我們的租賃物業有關的若干風險，包括該等物業的任何法律瑕疵及不可預見的租賃終止。

截至最後實際可行日期，我們在中國租賃七項物業，其中有三份租賃協議尚未在當地相關部門登記，一項物業的出租人尚未提供產權證書。概不保證出租人會及時配合完成登記。誠如中國法律顧問所告知，未能完成租賃協議的登記將不會直接影響該等租賃的合法性、有效性及執行，但如我們未能於規定時間內糾正違反行為，則可能導致就每項未登記租賃處以最高人民幣10,000元的罰款。截至最後實際可行日期，我們並無被任何中國政府部門責令登記任何租賃協議。如果我們因未能登記租賃協議而被處以任何罰款，我們可能無法向出租人追討有關損失。

此外，我們無法向 閣下保證，我們能夠在租賃到期後按商業上可接受的條款重續，或根本無法重續。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

我們的保險保障範圍可能不足以涵蓋我們的業務風險。

我們購買了保險以應對若干潛在的風險及責任，例如我們為廈門生產基地購買了財產一切險，涵蓋火災、地震、颱風和暴雨等風險。我們並無投購業務中斷保險、要員壽險或訴訟保險。發生任何未投保的業務中斷、訴訟或自然災害，或我們未投保的設備或設施受到重大損壞，均可能對我們的經營業績產生重大不利影響。我們目前的保險範圍可能不足以防止我們遭受任何損失，且無法確定我們將能夠及時根據我們目前的保單成功索賠損失，或根本無法索賠。如果我們產生任何不受保單保障的損失，或賠償金額遠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。若出現該等風險，我們亦可能因並無購買相關保險而蒙受重大損失。

我們的風險管理及內部控制系統可能不夠充分或有效。

為加強我們的營運，我們已建立為我們的業務量身定制的風險管理及內部控制系統，以盡量減少我們的實際或潛在風險。儘管我們不斷努力實施及改進有關系統，但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及時識別、預防及管理我們營運產生的所有風險，且我們為預防及解決實際或潛在風險而採取的預防措施可能無效。此外，我們的風險管理及內部控制系統的有效性亦取決於我們僱員的實施情況。我們無法向閣下保證有關實施不會涉及任何人為失誤或錯誤，從而可能對我們的營運造成不利影響。因此，若我們未能及時實施有效的風險管理及內部控制系統或我們的預防措施無效，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到不利影響。

我們或我們的業務合作夥伴未能遵守適用的反腐敗、反賄賂、反洗錢以及類似法律法規，可能會使我們受到行政、民事及刑事處罰，並損害我們的聲譽，這可能會對我們的業務、經營業績和財務狀況產生不利影響。

我們或我們的業務合作夥伴可能會受到我們或我們的業務合作夥伴開展業務活動所在的各個司法管轄區的反腐敗、反賄賂、反洗錢以及類似法律法規的約束。未能遵守適用的反腐敗、反賄賂、反洗錢以及類似法律法規，可能會導致重大處罰及損害我們的聲譽。為有效遵守該等法律法規，我們必須就反腐敗、反賄賂、反洗錢以及類似法律法規制定健全的內部控制政策及程序，該等政策及程序可能需要大量資源及支出。

風險因素

我們及我們的業務合作夥伴所採納的政策及程序未必能有效實施，以保護我們的產品、解決方案及服務免受洗錢、恐怖主義融資、賄賂及貪污、恐怖主義以及其他非法目的的利用。如果我們的產品、解決方案或服務違反任何反腐敗、反賄賂、反洗錢以及類似法律法規，我們可能會受到罰款、執法行動、監管制裁、額外合規要求、對我們業務的監管審查增加或政府部門施加的其他處罰，以及對我們聲譽的損害，所有該等情況均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成不利影響。同樣地，如果我們的任何附屬公司、聯屬實體、董事、高級管理層、僱員、業務合作夥伴或代理參與欺詐、腐敗或其他不公平的商業行為或以其他方式違反適用法律、法規或內部控制政策，我們可能會面臨一項或多項執法行動或以其他方式被發現違反該等法律，這可能會導致處罰、罰款或制裁，進而對我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況產生不利影響。

我們可能面臨與訴訟及行政程序有關的風險，該等風險可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

我們可能面臨申索及各種法律及行政程序，因此，未來可能會產生處罰及新的申索。此外，我們所訂立協議有時包括彌償條款，可能於受彌償第三方遭索償時產生成本及損害賠償。

不論具體申索、法律及行政程序（例如訴訟、禁制令及政府調查）的是非曲直如何，均可能耗資耗時或會干擾我們的營運，分散管理層精力。為此，我們可能訂立新的或進一步的許可協議或其他安排以就訴訟達成和解及調解有關糾紛。無法保證可按可接受條款取得有關協議或不會發生訴訟。該等協議亦可能導致我們的經營開支大幅增加。

董事已確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們或我們的任何董事並無涉及對其提起的任何法律或行政程序，以致個別或共同對我們的業務、財務狀況或經營業績有重大不利影響。然而，未來可能會出現新的法律或行政程序及申索，且我們目前面臨的法律或行政程序及申索存在固有的不確定性。若一項或以上法律或行政事宜判定我們敗訴或受彌償第三方申索金額超出管理層預期或授出若干禁制令防止我們在我們的解決方案中使用若干技術，則我們的業務及財務狀況可能受重大不利影響。

風 險 因 素

響。此外，有關結果可能導致我們面對重大賠償性或懲罰性的金錢損失、被迫交出收入或利潤、公司補救措施、禁令救濟或強制執行，可能對我們的財務狀況及經營業績產生重大不利影響。有關我們法律程序及合規事宜的詳情，請參閱「業務－法律訴訟與合規」。

與我們營運所在司法管轄區有關的風險

我們可能須就未來籌資活動向中國證監會或其他中國政府機關完成批准、備案或其他程序。

於2023年2月17日，中國證監會頒佈境外上市試行辦法及相關配套指引，於2023年3月31日生效。境外上市試行辦法全面完善及改革此前中國境內公司境外發行證券及上市的監管制度，並規範中國境內公司直接及間接境外發行證券及上市。任何被視為進行境外發行及上市活動的境內公司須根據境外上市試行辦法向中國證監會備案。

根據境外上市試行辦法，[編纂]將被視為中國境內公司的直接境外[編纂]及[編纂]活動。根據境外上市試行辦法，如果發行人向主管境外監管機構提交[編纂]申請，則該發行人須於提交有關申請後三個營業日內向中國證監會備案。因此，我們已根據境外上市試行辦法提交備案申請並已接獲中國證監會就[編纂]發出的備案通知。我們無法向閣下保證日後頒佈的任何新規則或法規不會對我們或我們的融資活動施加額外要求或限制。若日後確定需要中國證監會或其他監管機構的批准或備案或其他程序，我們可能無法及時獲得有關批准、履行有關備案程序或滿足有關其他要求或根本無法獲得有關批准、履行有關備案程序或滿足其他要求。我們可能因未就我們的融資活動尋求中國證監會批准或其他政府授權，或履行備案程序而面臨中國證監會或其他中國監管機構的制裁，且該等監管機構可能對我們處以罰款及處罰、限制我們在中國的經營活動、限制我們在中國境外支付股息的能力、延遲或限制[編纂][編纂]匯回中國，或採取其他行動限制我們的融資活動，此可能對我們的業務、前景、經營業績、財務狀況及現金流量造成重大不利影響。

風 險 因 素

國際關係、地緣政治緊張局勢及全球貿易保護政策的變動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

我們容易受到不斷變化的國際關係及貿易政策的影響。該等貿易政策、法律法規可能會經常變化，其解釋和執行涉及大量不確定因素，而國家安全問題或政治或其他我們無法控制的因素可能會加劇該等不確定性。中國與其他海外國家及地區（包括美國）的整體國際關係可能影響我們的業務前景、業務合作夥伴、供應商及客戶。近期，美國提議對從多個國家（包括中國）進口的廣泛商品徵收多輪關稅，而中國亦採取報復性關稅作為回應。自2025年2月起，兩國將彼此的進口商品的對等關稅上調至125%。然而，於2025年5月12日，美中兩國均修改該等關稅措施：美國取消125%的關稅，並暫停徵收24%的關稅，為期90天，藉此暫時將中國商品的關稅降至10%。中國政府宣佈相同的關稅調整，取消125%的報復性關稅，並將美國商品的關稅從34%減至10%，為期相同。於2025年8月12日，美國與中國均宣佈將該等關稅措施再延長90天。由於貿易政策引發的政治緊張局勢可能導致主要經濟體之間的貿易量、跨境投資、技術交流及其他經濟活動減少，對全球經濟狀況及全球金融及股票市場的穩定性造成重大不利影響。

此外，貿易政策、條約、政府法規和關稅的快速變化，以及任何相關的質詢或調查或任何其他政府行動，可能難以遵從或成本高昂，並可能（其中包括）對我們的業務、財務狀況、經營業績、現金流量及前景造成不利影響，需要管理層投入大量精力，使我們面臨罰款、處罰或責令我們停止或整改現有業務行為。例如，美國政府近年增加對自中國進口的若干商品徵收的關稅，以及歐盟對中國製電動車實施的關稅，可能對中國OEM所製造汽車於美國及歐盟市場的競爭力產生負面影響。美國及歐盟未來可能繼續增加對中國製造電動車及其他商品的關稅。儘管該等關稅仍受進一步談判及不確定因素影響，惟倘中國OEM不得不減少於美國及歐盟市場銷售其汽車，則該等關稅可能間接影響對我們產品的需求。

風 險 因 素

我們可能因與某些實體或特定行業進行的交易受到或將會受到美國及其他相關制裁機關的制裁及出口管制而受到不利影響。

美國已實施並提出額外限制，其中部分可能會影響中國公司。請參閱「監管概覽－美國貿易法律及法規－出口管制」。例如，美國通過美國商務部工業與安全局（「BIS」）管理的《出口管理條例》（「EAR」）加強對中國的出口管制限制，其中包括一份對其實施若干貿易限制的外國人員清單，涵蓋企業、研究機構、政府和私營組織、個人和其他類型的法人（「實體清單」）。倘外國人員被列入實體清單，除非符合規定的許可證要求，否則一般禁止出口、再出口及／或轉讓（國內）受EAR約束的物項。倘任何客戶及供應商列於實體清單，並受限於我們採購或銷售技術、軟件或產品及解決方案的限制，則不能保證我們將能夠獲得以及延展及維持涉及我們與該等客戶及供應商交易必要的監管許可，或該等許可將涵蓋我們與該等客戶及供應商的所有現有及潛在交易。

於往績記錄期間，我們採購的若干芯片受EAR約束，且我們與實體清單上的一名指定客戶有業務合作。往績記錄期間的該等活動並不違反適用的美國出口管制。有關我們遵守美國出口管制法律法規的更多詳情及分析，請參閱「業務－遵守美國出口管制法律法規」。

儘管我們的業務活動於往績記錄期間並無在任何重大方面受到美國出口管制法律及法規的影響，但我們無法確定美國政府可能採取的額外出口管制行動會否影響我們的產品服務、供應商或客戶。美國政府可能會進一步擴大受EAR管制物項的範圍，從而涵蓋我們的產品及服務。其他行動亦可能採取在實體清單中增加指定的形式，這可能使我們的產品及服務在涉及相關方的若干交易中受到EAR的限制。此外，其他國家可能會繼續採取出口管制，這可能會對我們的產品、服務以及業務運營產生影響。上述限制以及類似或更廣泛的限制或制裁，包括美國海外資產控制辦公室（「OFAC」）或其他司法管轄區的其他相關當局目前實施或未來可能實施的制裁，可能對我們的客戶和供應商獲取或使用可能對其產品、服務範圍和業務運營至關重要的技術、系統、軟件、設備或組件的能力產生重大不利影響，進而可能對我們的業務、經營業績和財務狀況產生不利影響。

風 險 因 素

此外，美國政府最近加強了對美國汽車行業的中國技術的監管審查。於2024年9月23日，BIS發佈擬議規則制定通知，禁止在美國銷售或進口特定外國對手（包括中國和俄羅斯聯邦（俄羅斯））有充分聯繫的整合特定硬件與軟件的網聯汽車，或單獨銷售或進口該等組件或軟件（「網聯汽車擬議規則」）。網聯汽車擬議規則於2025年1月16日在BIS最終規則（「最終規則」）內正式確定，其中限制範圍更窄，並減輕汽車行業的合規負擔。特別是，網聯汽車最終規則不適用於商用車，車輛總重量等級超過10,000磅的車輛不被納入網聯汽車最終規則。有關更多詳情，請參閱「監管概覽－美國貿易法律及法規－BIS網聯汽車規則」。儘管截至最後實際可行日期，我們並無向美國的客戶或（據我們所深知）向將我們的產品整合至向美國銷售的產品中的客戶銷售我們的產品，且我們亦無意在日後將美國作為市場積極發展我們的業務，但網聯汽車最終規則或類似法規可能限制我們解決方案的潛在市場，特別是針對美國市場的終端用戶。其他國家亦可能考慮並採取類似的技術限制措施。因此，我們可能會受到新的制裁、出口管制或其他貿易相關措施的不利影響，我們的業務、財務狀況及經營業績可能因此受損。

於2023年8月，美國總統拜登簽署了一項《關於處理美國在受關注國家對某些國家安全技術和產品的投資的行政命令》（「行政命令」）。於2024年10月，美國財政部發佈實施行政命令的最終規則（「Reverse CFIUS行政令」）。若中國（包括香港和澳門）實體從事的活動涉及半導體和微電子、量子信息技術及人工智能這三個領域中對國家安全至關重要的敏感技術，則Reverse CFIUS行政令規定了美國對中國某些投資的適用法規。該計劃於2025年1月2日生效，並禁止美國人進行某些交易，且要求美國人就某些投資作出通報。Reverse CFIUS行政令不包括某些「例外交易」，例如對公開交易證券的被動投資。我們無法向閣下保證我們的業務及營運將不會受到不利影響。倘日後採納美國或其他司法權區施加的任何類似或更廣泛的限制，我們的業務、經營業績、財務狀況及前景可能會受到不利影響。

汽車智能行業為中國的新興產業，可能不時受政府法規所規限。

中國的汽車智能行業仍處於起步階段，隨著發展，可能面臨監管環境的變動。隨著政府部門對這一快速發展行業的了解及規範，預期將出現新的法規及合規要求。該等不斷演變的法規可能涵蓋數據安全、安全標準、環境影響及消費者保護等多個方

風 險 因 素

面。在此不斷變化的監管環境中，我們可能需要對產品及服務進行重大調整以符合新標準，導致合規成本增加或導致運營延遲。此外，未能遵守該等法規可能會使我們面臨法律處罰及聲譽受損，並阻礙我們在中國市場經營或擴張的能力。法規變化給我們的戰略規劃增加了一定的複雜性，並可能對我們的業務運營、財務狀況和整體增長前景產生重大影響。

中國經濟及法律狀況的變動以及相關法律、規章及法規的詮釋及實施可能影響我們的業務、經營業績及財務狀況。

由於我們在中國的業務廣泛，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景受到了中國經濟及法律發展的固有影響。我們須不時遵守法律、規章及法規，包括與外商投資、公司組織及管治、商業、稅收、金融、外匯和貿易等方面有關的法律、規章及法規。中國經濟監管、政治及社會條件的任何重大變化均可能對我們的經營業績、財務業績及業務前景造成重大不利影響。無法保證我們將成功適應現行法律、法規或政府政策的詮釋或實施動態，或將生效的新法規。

我們須遵守有關網絡安全、隱私、數據保護及信息安全的法律及法規動態環境。未能或被認為未能遵守該等法律及法規，或有關我們處理數據的慣例或政策的其他問題，均可能會損害我們的聲譽，並對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

近年來，世界各地的政府機構越來越關注隱私及數據保護。特別是在我們絕大部分業務運營所在的中國，中國政府在過去數年頒佈了關於保護個人可識別數據的法律法規。我們可能會受到中國以及其他地區及司法管轄區有關隱私及數據保護的法律法規的約束。此外，隨著我們的客戶在全球範圍內擴大足跡，彼等可能會在中國以外的其他國家或地區使用我們的解決方案，因此必須遵守該等司法管轄區有關隱私及數據保護的法律法規。因此，我們可能需要升級我們的解決方案，以幫助用戶遵守有關法律及法規。

我們已採取多項措施確保合法合規。有關詳情，請參閱「業務－隱私及數據安全」。然而，中國以及其他司法管轄區有關隱私及數據保護的法律法規不斷變化，而我們無法及時適應該等法律及法規的變動。因此，我們無法向閣下保證我們的隱私及

風 險 因 素

數據保護措施根據適用法律法規現時並將一直被認為是足夠的。此外，我們的隱私及數據保護措施的有效性也受到系統故障、中斷、不足、安全漏洞或網絡攻擊的影響。若我們無法遵守當時適用的法律法規，或解決任何隱私及數據保護問題，有關實際或指稱未能符合的情況可能會損害我們的聲譽，阻礙現有及潛在用戶使用我們的解決方案，並可能使我們面臨重大法律、財務及營運後果。

匯率波動可能導致外幣匯兌虧損或毛利率下降。

人民幣兌其他貨幣的價值可能波動，視乎相關政府政策的變動而定，並在很大程度上取決於國內及國際經濟及政治發展以及當地市場的供求。難以預測市場力量或政府政策日後如何影響人民幣與港元、美元或其他貨幣之間的匯率。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的外匯虧損淨額分別為人民幣0.6百萬元、人民幣3.5百萬元、人民幣12.0百萬元、人民幣5.9百萬元及人民幣 4.0百萬元。我們的外匯收益及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收益及虧損。於往績記錄期間，我們的外幣匯率波動淨額波動主要是由於我們向中國內地境外供應商採購原材料而面臨人民幣兌美元的匯率變動風險。連同將以港元收取的[編纂][編纂]，人民幣兌港元及美元的任何升值均可能導致我們[編纂][編纂]的價值減少。相反，人民幣的任何貶值可能對以外幣計值的股份價值及就股份應付的任何股息造成不利影響。此外，我們可用於以合理成本降低外幣風險的工具有限。所有該等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，並可能減少以外幣計值的股份價值及就股份應付的任何股息。

我們的業務受中國稅務法律法規的規限。

我們須接受中國稅務機關對我們根據中國稅務法律法規履行稅務責任的定期審查。中國稅務法律及法規可能不時受到有關當局的詮釋及調整。儘管我們相信，我們過往在所有重大方面均按中國稅務法律法規的要求行事，並在會計規範方面建立了有效的內部控制措施，但我們無法向閣下保證，中國稅務機關未來的審查不會導致罰款、其他處罰或訴訟，從而可能對我們的業務、前景、經營業績、財務狀況及現金流量產生重大不利影響。

風 險 因 素

H股持有人可能須繳納中國所得稅。

名列本公司H股股東名冊的H股持有人(即非中國居民個人或非中國居民企業)須就自我們獲取的股息及以出售或以其他方式轉讓H股所得的收益根據適用的稅務法律法規繳納中國所得稅。

根據於2019年1月1日起生效的《中華人民共和國個人所得稅法》以及《中華人民共和國個人所得稅法實施條例》，非中國居民個人從中國境內取得的股息或轉讓股份的所得收益，適用比例稅率，稅率為20%，由扣繳義務人代扣代繳稅款。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》(「雙重徵稅安排」)，中國政府可就中國公司支付給香港居民的股息按照中國法律徵稅，但所徵稅款(在股息受益所有人並非直接擁有支付股息公司至少25%股權的公司的情形下)不應超過股息總額的10%。

根據於2018年12月29日最新修訂並於同日實施的《中華人民共和國企業所得稅法》以及於2019年4月23日最新修訂並於同日實施的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，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、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得繳納企業所得稅，但減按10%的稅率徵收。根據雙重徵稅安排，中國居民企業支付給香港居民的股息，可以在香港徵稅，也可以按照中國法律徵稅。然而，倘股息受益所有人是香港居民，則所徵稅款不應超過：(i)如果香港居民是直接擁有支付股息的中國居民企業至少25%股權的公司，為股息總額的5%；或(ii)在其他情況下，為股息總額的10%。

鑒於上文所述，我們提請我們的非中國居民H股股東注意，其可能有義務就股息及通過出售或以其他方式轉讓H股所得的收益支付中國所得稅。

風 險 因 素

派付股息須受相關中國法律法規所規限。

根據中國法律，股息僅可從可供分派利潤中派發，而中國法律並未規定適用的會計原則。可供分派利潤為我們根據中國公認會計原則或國際財務報告準則所確定的利潤（以較低者為準），減去對累計虧損的任何彌補以及我們必須轉撥至法定及其他公積金的金額。即使我們獲得盈利，也可能沒有足夠或任何可供分派利潤以用於向我們的股東分派股息。任一年度尚未分派的任何可供分派利潤，可保留至以後年度分派。我們的中國法律顧問認為，在彌補虧損和撥付法定公積金後，我們可以分派稅後利潤。

此外，在確定我們的分紅比例時，我們須遵守中國監管機構制定的股息分派規則。中國監管機構今後可能進一步修訂[編纂]公司適用的股息分派規則，這可能會對我們的業務發展及增長的可用資金數額產生重大影響。

此外，由於根據中國公認會計原則計算的可分派溢利在若干方面與根據國際財務報告準則計算者不同，即使我們的附屬公司於該年度根據國際財務報告準則釐定有溢利，但根據中國公認會計原則未必有可分派溢利，反之亦然。因此，我們可能無法從我們的附屬公司獲得足夠的分派。我們的附屬公司未能向我們派付股息可能會對我們的現金流量及我們未來向股東作出股息分派的能力產生負面影響，包括我們的財務報告顯示我們的業務已盈利的年度。

根據其他司法管轄區之法律，儘管這亦可能適用於其他司法管轄區，但可能難以在中國向我們或我們的董事、監事及高級管理層送達法律程序文件、執行外國判決。

執行外國判決的能力在全球均不一致。我們為一家在中國註冊成立的股份公司。此外，我們的大部分董事、監事和高級管理層均居住在中國內地，且我們及彼等絕大部分資產均位於中國。因此，根據其他司法管轄區之法律，投資者可能難以在中國向我們或我們的董事、監事和高級管理層送達法律程序文件。

根據於2024年1月25日發佈並自2024年1月29日起施行的《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民商事案件判決的安排》，在中國與香港特別

風 險 因 素

行政區法院對民商事案件或刑事案件中有關民事賠償作出生效判決的情況下，任何當事人可根據本安排向中國人民法院或香港特別行政區法院申請認可和執行。

與[編纂]有關的風險

我們的H股過往並無公開市場。H股的流動性可能有限，H股的價格及[編纂]量可能出現波動。

於[編纂]完成前，我們的H股並無公開市場。概無保證於[編纂]完成後，我們的H股將形成或維持活躍的[編纂]市場。[編纂]乃本公司與[編纂]（為其自身及代表[編纂]）協商的結果，未必指示我們的H股於[編纂]完成後的交易價格。[編纂]完成後，我們H股的市價可能隨時會跌至低於[編纂]，[編纂]量亦可能隨時下降。

我們H股的[編纂]及[編纂]量可能會有波動，這可能導致在[編纂]中購買我們H股的[編纂]遭受重大損失。

我們H股的[編纂]及[編纂]量可能會大幅波動。我們的收入、淨利潤及現金流量的變化、對我們產品或服務的需求、因競爭而導致的我們定價政策的變化、新技術的出現、戰略聯盟或收購、關鍵人員的加入或離職，或涉及本集團的訴訟、法律或監管程序等因素（其中部分因素並非我們所能控制），均可能導致我們H股的交易量及價格出現重大及突然變化，並影響我們H股的流動性。此外，香港聯交所及其他證券市場不時出現與任何特定公司經營表現無關的價格及交易量大幅波動。這些波動亦可能對H股的市價造成重大不利影響，而H股的價值可能下跌。

我們未來的融資可能會攤薄 閣下的股權或對我們的營運施加限制。

為籌集資金及擴大我們的業務，我們可能考慮於未來發售及發行額外股份或可轉換或交換為我們股份的其他證券，而非按比例向我們當時的現有股東發售及發行。因此，該等股東的股權可能會面臨每股資產淨值的攤薄。如果通過債務融資籌集額外資金，可能會對我們的營運施加若干限制，這可能進一步限制我們派付股息的能力或酌情權，並增加我們在不利的經濟狀況下的風險。此外，這將對我們的現金流量產生不利影響，並限制我們在業務發展及策略計劃方面的靈活性。

風 險 因 素

我們對如何使用[編纂][編纂]淨額擁有重大酌情權，而閣下未必同意我們的使用方式。

管理層使用[編纂][編纂]淨額的方式未必會得到閣下的認同或者不會產生可觀的回報。有關我們擬[編纂][編纂][編纂]的詳情，請參閱「未來計劃及[編纂]」。然而，管理層將酌情決定[編纂]淨額的實際用途。閣下將資金委託予我們的管理層，因而對於[編纂][編纂]淨額的具體用途，閣下須信賴管理層所作出的判斷。

我們一直並將繼續受到控股股東的重大影響，控股股東的利益可能與其他股東的利益不同。

我們的控股股東將通過其在股東大會上的投票權及其在董事會上的代表對我們的業務及事務產生重大影響，包括有關合併或其他業務合併、收購或出售資產、發行額外股份或其他股本證券、派付股息的時間及金額以及我們的管理的決策。控股股東可能不會以符合少數股東最佳利益的方式行事。此外，未經控股股東同意，我們可能無法訂立或會對我們有益的交易。該等所有權的集中亦可能阻礙、延遲或阻止本公司控制權的變更，此可能剝奪股東於出售本公司股份時獲得股份溢價的機會，並可能大幅降低我們H股的價格。

內資股可能轉換為H股可能會增加H股在市場上的供應，這將對H股的[編纂]產生負面影響。

根據國務院證券監督管理機構及公司章程的規定，我們的內資股可轉換為H股，且該等經轉換H股可於境外證券交易所[編纂]或[編纂]，但於該等經轉換股份轉換及[編纂]前，須妥為完成必要的內部審批程序並完成中國證監會備案（但毋須股東批准）。此外，有關轉換、[編纂]及[編纂]須遵守國務院證券監督管理機構規定的法規及相關境外證券交易所規定的法規、要求及程序。我們可於任何建議轉換前申請全部或任何部分內資股作為H股於聯交所[編纂]，以確保轉換過程可於通知聯交所及交付股份於[編纂]登記後迅速完成。這可能會增加H股在市場上的供應，而未來出售或預期出售經轉換H股可能會對H股的[編纂]產生不利影響。

風 險 因 素

若股票研究分析師並無發佈有關我們業務的研究或報告，或若其對有關我們H股的建議作出不利變動，則我們H股的[編纂]及[編纂]可能會下跌。

我們H股的[編纂]將受到股票研究分析師發佈有關我們或我們業務的研究或報告的影響。若報導我們的一名或多名分析師下調H股評級或發佈有關我們的負面意見，則不論資料是否準確，H股的市價均可能下跌。如果一名或多名該等分析師停止對我們的報道或未能定期發佈有關我們的報告，我們可能會失去金融市場的知名度，進而可能導致我們H股的[編纂]或[編纂]下跌。

[編纂]後，我們的H股未來在公開市場上被大量出售或預期被大量出售，可能會對我們的H股價格及我們未來籌集額外資金的能力產生重大不利影響，並可能導致 閣下的股權被攤薄。

於[編纂]前，我們的H股並無公開市場。我們現有股東於[編纂]後未來銷售或預期銷售股份，可能會導致H股的當時[編纂]大幅下跌。由於對出售及發行新股的合約及監管限制，緊隨[編纂]後本公司僅有數量有限的目前發行在外股份可供出售或發行。儘管如此，於該等限制失效或被豁免之後，日後在公開市場大量出售H股或預期該等出售可能會顯著降低H股的當時[編纂]及削弱未來我們籌集股本的能力。

概不保證我們日後將宣派及分派任何金額的股息。

我們無法保證我們將宣派及派付股息，此乃由於股息的宣派、派付及金額由董事根據（其中包括）我們的營運、盈利、現金流量及財務狀況、營運及資本開支需求、我們的戰略計劃及業務發展前景、我們的章程文件及適用法律酌情釐定。請參閱「財務資料－股息」。

風 險 因 素

本文件中有關中國經濟、汽車智能及相關行業的若干事實、預測及統計數據未必完全可靠。

本文件所載有關中國經濟及中國境內外汽車智能行業的事實、預測及統計數據取自我們認為可靠的各種來源，包括官方政府刊物以及我們委託灼識諮詢編製的報告。我們、聯席保薦人、[編纂]及我們或其各自的聯屬人士或顧問均未核實從該等來源獲得的事實、預測及統計數據，亦未確認該等事實、預測及統計數據所依賴的相關經濟假設。由於收集方法可能存在缺陷或無效，或已公佈資料與實際資料之間存在差異及其他問題，本文件中的行業統計數據可能不準確，閣下不應過度依賴。我們對從各種來源獲得的該等事實、預測及統計數據的準確性不發表任何聲明。此外，該等事實、預測及統計數據涉及風險及不確定因素，可能因各種因素而發生變化，因此不應過度依賴。

本文件所載前瞻性陳述受風險及不確定因素影響。

本文件載有若干前瞻性陳述及資料，並使用「預計」、「相信」、「可能」、「展望未來」、「擬」、「計劃」、「預測」、「尋求」、「預期」、「可能」、「應當」、「應該」、「會」或「將會」等前瞻性術語及類似表述。閣下應知悉，依賴任何前瞻性陳述均涉及風險及不確定因素，且任何或所有該等假設均可能被證明不準確，因此，基於該等假設的前瞻性陳述亦可能不正確。鑒於該等及其他風險及不確定因素，本文件所載前瞻性陳述不應被視為我們聲明或保證我們的計劃及目標將會實現且該等前瞻性陳述應連同多項重要因素（包括本節所載的因素）一併考慮。除上市規則所規定者外，我們不擬因獲得新資料、未來事件或其他原因而公開更新或以其他方式修訂本文件所載前瞻性陳述。因此，閣下不應過度依賴任何前瞻性資料。本文件的所有前瞻性陳述均受警示聲明約束。

[編纂]應仔細閱讀整份文件，我們強烈建議閣下不應依賴報章或其他媒體所載有關我們或[編纂]的任何資料。

閣下作出有關我們H股的[編纂]決定時應僅依賴本文件所載資料、[編纂]及我們於香港發佈的正式公告。於本文件日期後但於[編纂]完成前，可能會有報章及媒體對我們及[編纂]作出有關報道，當中載有（其中包括）有關我們及[編纂]的若干財務資

風 險 因 素

料、預測、估值及其他前瞻性資料。我們並無授權於報章或媒體披露任何有關資料，亦不會就任何有關報章報導或其他媒體報道的準確性或完整性，或報章或其他媒體就我們的H股、[編纂]或我們所發表的任何預測、觀點或意見的公平性或適當性承擔任何責任。我們不會就任何有關報章報導或媒體報道中有關我們的任何預測、估值或其他前瞻性資料的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，有意[編纂]務請僅按照本文件所載資料作出[編纂]決定，而不應依賴任何其他資料。閣下[編纂]我們的[編纂]H股，即視為閣下同意不會依賴並非載於本文件的任何資料。

豁免嚴格遵守上市規則

為籌備[編纂]，我們已尋求在下列方面豁免嚴格遵守上市規則的相關條文：

留駐香港的管理層

根據上市規則第8.12條及第19A.15條，申請在聯交所作主要上市之新申請人，須有足夠之管理層人員在香港。一般情況下，新申請人至少須有兩名執行董事通常居於香港。上市規則第19A.15條進一步規定，經考慮（其中包括）申請人與聯交所保持定期溝通的安排，第8.12條的規定可豁免。

本公司的總部、管理、業務營運及資產主要位於中國。本公司的執行董事位於中國，原因是董事會認為其執行董事常駐本公司重大業務所在地將更有效及高效。於建議[編纂]後，執行董事並非或將不會常居於香港。董事認為，將執行董事遷往香港將對本公司造成負擔及成本高昂，且委任額外常駐香港的執行董事可能不符合本公司及股東的整體最佳利益。

因此，根據上市規則第19A.15條，本公司已向聯交所申請且聯交所[已]批准本公司豁免嚴格遵守上市規則第8.12條及第19A.15條的規定，但本公司須實施以下安排：

- (a) 根據上市規則第3.05條，本公司已委任且將繼續保持兩名授權代表（「授權代表」），即應先生及梁鵬欣女士。授權代表有權代表本公司與聯交所溝通。各授權代表將可應聯交所要求於合理時間內與香港聯交所會面，並可隨時以電話及電郵聯絡。聯交所如欲就任何事宜聯絡董事，各授權代表均有方法隨時迅速聯絡全體董事。本公司也將就授權代表的任何變動及時知會聯交所；
- (b) 本公司已向各授權代表及聯交所提供各董事的聯絡詳情（如移動電話號碼、辦公室電話號碼及電郵地址）。這將確保授權代表及聯交所可於需要時即時聯絡任何董事（包括獨立非執行董事），包括在董事旅行時與彼等溝通；

豁免嚴格遵守上市規則

- (c) 本公司確認並將確保所有並非常駐香港的董事均持有或可申請訪港的有效旅遊證件，並可於需要時在合理時間內與聯交所會面；及
- (d) 本公司已根據上市規則第3A.19條委任國泰君安融資有限公司為其**合規顧問**。合規顧問可隨時聯絡本公司的授權代表、董事及高級管理層，並將於**[編纂]**起至本公司就**[編纂]**後首個完整財政年度的財務業績符合上市規則第13.46條規定當日止期間，擔任聯交所與本公司溝通的另一個渠道。合規顧問將通過各種方式與本公司授權代表、董事及高級管理層保持持續聯繫，包括定期會議及電話討論（如有需要）。授權代表、董事及其他高級職員將就合規顧問履行上市規則第三A章所載合規顧問職責可能合理要求迅速提供有關資料及協助。

聯席公司秘書

上市規則第8.17條規定，發行人必須委任符合上市規則第3.28條規定之公司秘書。上市規則第3.28條規定，發行人必須委任一名個別人士為公司秘書，該名人士必須為聯交所認為在學術或專業資格或有關經驗方面足以履行公司秘書職責的人士。

上市規則第3.28條附註1規定，聯交所接納下列各項為認可學術或專業資格：(a) 香港公司治理公會會員；(b) 律師或大律師（由香港法例第159章法律執業者條例所界定）；及(c) 執業會計師（由香港法例第50章專業會計師條例所界定）。

上市規則第3.28條附註2規定，在評估是否具備「有關經驗」時，聯交所將考慮下列各項：(a) 該名人士任職於發行人及其他發行人的年期及其所擔當的角色；(b) 該名人士對上市規則以及其他相關法例及規則（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；(c) 除上市規則第3.29條的最低要求外，該名人士是否曾經及／或將會參加相關培訓；及(d) 該名人士於其他司法管轄區的專業資格。

豁免嚴格遵守上市規則

新上市申請人指南第3.10章第13段規定，聯交所將根據具體事實及情況考慮有關上市規則第3.28條及第8.17條的豁免申請。聯交所考慮因素包括：(a)申請人的主營業務是否主要在香港以外地方經營；(b)申請人能否證明其有必要委任不具有認可資格（定義見新上市申請人指南第3.10章第11段）或有關經驗（定義見新上市申請人指南第3.10章第11段）的人士出任公司秘書；及(c)董事何以認為擬委任的公司秘書適合擔任申請人的公司秘書。

此外，根據新上市申請人指南第3.10章，該豁免（如獲批）將適用於指定期間（「豁免期」），並附帶以下條件：(a)擬委任的公司秘書在整個豁免期內須獲得擁有上市規則第3.28條所規定的資格或經驗且獲委任為聯席公司秘書的人士協助；及(b)若發行人嚴重違反上市規則，有關豁免將予撤銷。

本集團的主要業務經營位於中國。本公司認為，除符合上市規則的專業資格或有關經驗規定外，其公司秘書亦需(i)具備與本公司營運有關經驗；(ii)與董事會的關係；及(iii)與本公司管理層工作關係密切，以履行公司秘書的職能，並以最有效及最高效的方式採取必要的行動。委任熟悉本公司業務及事務的人士為公司秘書，符合本公司之利益。

本公司已委任本公司秘書劉意成博士（「劉博士」）為聯席公司秘書之一。本公司認為，劉博士於2024年9月加入本集團以來，在業務管理及企業管治事宜方面擁有豐富經驗，以及對本集團日常營運、內部行政及財務管理深入了解。然而，劉博士目前並不具備上市規則第3.28條及第8.17條規定的任何資格，亦未必能夠獨自符合上市規則的規定。因此，本公司已委任梁皚欣女士（「梁女士」，香港會計師公會會員及英國特許公認會計師公會資深會員）擔任另一名聯席公司秘書，彼完全符合上市規則第3.28條及第8.17條訂明的規定，並向劉博士提供協助，初步年期自[編纂]起計為期三年，以使劉博士能夠獲得上市規則第3.28條附註2規定的「有關經驗」，從而完全符合上市規則第3.28條及第8.17條所列規定。有關劉博士及梁女士的資格及經驗詳情，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

豁免嚴格遵守上市規則

基於梁女士的專業資格和經驗，彼將能向劉博士及本公司解釋上市規則及其他適用香港法律法規的相關規定。梁女士亦將協助劉博士組織本公司董事會會議及股東大會，以及處理擔任公司秘書有關的本公司其他事宜。預期梁女士將與劉博士緊密合作，並與劉博士、本公司董事及高級管理層保持定期聯絡。此外，劉博士將於[編纂]起三年期間遵守上市規則第3.29條有關年度專業培訓的規定，以增進對上市規則的了解。本公司合規顧問及有關香港法例的法律顧問亦將就有關本公司持續遵守上市規則及適用法律法規事宜協助劉博士。

由於劉博士並不具備上市規則第3.28條項下的公司秘書所需正式資格，本公司已向聯交所申請且聯交所[已]授出嚴格遵守上市規則第3.28條及第8.17條規定的豁免，劉博士可獲委任為本公司聯席公司秘書。該豁免於[編纂]起首三年期間有效，條件為：(a)劉博士必須獲得梁女士（其擁有上市規則第3.28條規定的資格和經驗）的協助，並在整個豁免期內獲委任為聯席公司秘書；及(b)倘若本公司嚴重違反上市規則，有關豁免將被即時撤銷。

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

應先生	中國上海市 長寧區 黃金城道 619弄18號702室	中國

張富凱	中國上海市 浦東新區棲山路 1876弄2號101室	中國

徐真慧	中國上海市 徐匯區浦北路948弄 紫竹園54號101室	中國

賴偉林	中國上海市 徐匯區東蘭路 121弄21號304室	中國

高穎輝	中國上海市 閔行區黎明路 155弄106號601室	中國

非執行董事

王碧輝	中國浙江省 新昌縣南明街道 臨城一村 1-2幢251室	中國

王越	中國江蘇省 南京市鼓樓區 上海路203號	中國

馬曉詠	中國江蘇省 南京市鼓樓區 聚福園65號101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		
李遠鵬	中國上海市 楊浦區 邯鄲路220號	中國
王延峰	中國上海市 普陀區光復西路 2077弄85號701室	中國
龐春霖	中國廣東省 深圳市南山區 前海路 陽光棕櫚園 32棟3座9D	中國
張曉亮	中國河北省 秦皇島市海港區 新世紀小區 21棟1單元2號	中國
劉功申	中國上海市 徐匯區 華山路1954號	中國
徐黎黎	香港 北角渣華道180號 港濤軒29樓E室	中國

董 事 、 監 事 及 參 與 [編 纂] 的 各 方

監 事

姓名	地址	國籍
梁晨	中國上海市 徐匯區 梅隴路130號	中國
徐婷婷	中國上海市 長寧區 天山二村 112號407室	中國
吳藝藝	中國上海市 崇明縣堡鎮 財貿村1127號	中國
施萬	中國湖北省 武漢市漢陽區 車城北路18號	中國
李自潔	中國上海市 靜安區 石門一路262弄11號	中國

有關董事及監事的更多資料，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

中國國際金融香港證券有限公司

香港

中環

港景街1號

國際金融中心一期29樓

國泰君安融資有限公司

香港

皇后大道中181號

新紀元廣場

低座27樓

招銀國際融資有限公司

香港

中環

花園道3號

冠君大廈45樓

華泰金融控股(香港)有限公司

香港

皇后大道中99號

中環中心62樓

中信證券(香港)有限公司

香港

金鐘道88號

太古廣場一座18樓

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]

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]

本公司的法律顧問

有關香港及美國法律：

科律香港律師事務所

香港

中環

康樂廣場8號

交易廣場二座35樓

有關中國法律：

競天公誠律師事務所

中國

北京市

朝陽區

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：

Hogan Lovells

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

聯席保薦人及
[編纂]的法律顧問

有關香港及美國法律：

高偉紳律師行

香港

中環

康樂廣場1號

怡和大廈27樓

有關中國法律：

通商律師事務所

中國

北京市

建國門外大街1號

國貿寫字樓2座12至15層

申報會計師
兼獨立核數師

執業會計師

德勤•關黃陳方會計師行

香港

金鐘道88號

太古廣場一座35樓

行業顧問

灼識行業諮詢有限公司

中國

上海市

靜安區

普濟路88號

靜安國際中心B座10層

[編纂]

公 司 資 料

註冊辦事處	中國上海市 虹口區 東長治路866號3701室
中國總部及 主要營業地點	中國上海市 虹口區 東長治路866號3701室
香港主要營業地點	香港灣仔 皇后大道東183號合和中心46樓
本公司網站	www.pateo.com.cn (此網站所載資料並不構成本文件的一部分)
聯席公司秘書	劉意成博士 中國上海市 虹口區 東長治路866號 友邦金融中心37層 梁皚欣女士 (香港公司治理公會及 英國特許公司治理公會會員) 香港灣仔 皇后大道東183號合和中心46樓
授權代表	應先生 中國上海市 長寧區 黃金城道 619弄18號702室 梁皚欣女士 香港灣仔 皇后大道東183號合和中心46樓
審核委員會	李遠鵬博士(主席) 張曉亮先生 徐黎黎女士

公 司 資 料

提名委員會

龐春霖先生 (主席)
張曉亮先生
徐真慧女士

薪酬委員會

王延峰博士 (主席)
李遠鵬博士
應先生

合規顧問

國泰君安融資有限公司
香港
皇后大道中181號
新紀元廣場
低座27樓

[編纂]

主要銀行

上海銀行股份有限公司嘉定支行
中國
上海市嘉定區
塔城路388號

歷史、發展及公司架構

概覽

本集團的歷史可追溯至於2009年10月成立的本公司前身上海博泰悅臻電子設備製造有限公司（「博泰悅臻電子設備製造」）。於2021年12月2日，本公司改制為股份有限公司，公司名稱變更為博泰車聯網科技（上海）股份有限公司。截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣139,554,349元，分為139,554,349股股份，每股面值為人民幣1.00元。

創始人應先生認識到3G網絡與網際網絡科技快速發展所帶來的新興機遇，於2009年在汽車智能產業的早期階段成立了本集團。自此，本集團為應對行業發展不斷調整業務重心。本集團最初專注於車聯網系統的研發，並於2010年推出中國首個3G車聯網系統，讓汽車可通過3G移動通訊基建設施連接外界網絡。根據灼識諮詢的資料，於2013年，本集團推出中國首個由私營企業開發的車規級操作系統，並於2014年開展商業化。隨著市場發展，本集團於2018年將其重心轉移至集成軟件、硬件和雲端服務的智能座艙解決方案。透過與主要合作夥伴合作、多元化客戶群、拓展國際市場等戰略舉措，本集團逐步鞏固了作為中國汽車智能產業國內領先獨立供應商的地位，擁有全面的業務模式和可擴展的營運能力，能夠滿足多樣化的客戶需求。

有關應先生的履歷，請參閱「董事、監事及高級管理層」。

里程碑

下文載列我們的主要發展里程碑概要：

年份	里程碑
2009年	本公司的前身博泰悅臻電子設備製造於10月在中國成立
2010年	根據灼識諮詢的資料，推出中國首個3G車聯網系統
2013年	根據灼識諮詢的資料，推出中國首個由私營企業開發的車規級操作系統
2016年	推出擎Cloud 1.0先進的雲端平台，支持全方位的網聯平台服務

歷史、發展及公司架構

年份	里程碑
2018年	共同開發首款東風風神WindLink 3.0智能網聯系統
2020年	經上海市商務委員會、上海市發展和改革委員會、上海市經濟和信息化委員會及上海市工商業聯合會列入民營企業總部
2022年	與智能座艙和智能網聯服務有關的兩項自有技術創新被國家新能源汽車技術創新中心認定達到國際先進水平 入選福布斯中國獨角獸榜單
2023年	被國家發展和改革委員會、中華人民共和國財政部、中華人民共和國海關總署及國家稅務總局認定為國家企業技術中心 被國家知識產權局評為國家知識產權優勢企業 被上海市戰略性新興產業領導小組辦公室列入上海市創新型企業總部 與國家新能源汽車技術創新中心成立聯合實驗室，專注於制定國產車規級芯片的核查、驗證和測試標準 成為中國首批提供基於高通第四代驍龍8295芯片的智能座艙解決方案的公司之一，根據灼識諮詢的資料，此為具有最高算力的最新一代智能座艙解決方案車規級芯片之一

歷史、發展及公司架構

我們的主要附屬公司

下表載列於往績記錄期間對我們的經營業績及財務狀況作出重大貢獻的主要附屬公司的若干資料：

附屬公司	成立日期及地點	註冊資本／ 承諾出資	本集團應佔 概約股權	主營業務活動
上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司(「上海博泰悅臻」)	2006年10月26日；中國	人民幣34,000,000元	100%	智能網聯的研發
上海擎感智能科技有限公司 (「上海擎感智能」)	2013年5月29日；中國	人民幣5,000,000元	100%	電子科技通訊 工程領域的研發
瀋陽精一智駕科技有限公司	2017年1月3日；中國	人民幣1,000,000元	100%	電子產品技術開發
博泰車聯網(南京)有限公司 (「博泰車聯網南京」)	2019年11月5日；中國	人民幣200,000,000元	100%	智能網聯的研發， 以及軟件系統、 AI、物聯網及 軟件開發
博泰車聯網(廈門)有限公司	2019年11月18日；中國	人民幣200,000,000元	100%	汽車零部件及配件製造
柳州博泰車聯網有限公司	2020年9月8日；中國	人民幣100,000,000元	100%	汽車零部件及配件製造
博泰車聯網(大連)有限公司	2020年11月12日；中國	人民幣500,000元	100%	智能網聯的研發， 專業從事智能座艙 軟件系統及雲端開發

歷史、發展及公司架構

附屬公司	成立日期及地點	註冊資本／ 承諾出資	本集團應佔 概約股權	主營業務活動
博泰車聯網(武漢)有限公司	2021年1月22日；中國	人民幣50,000,000元	100%	信息系統集成服務， 專注雲平台開發
博泰車聯網(瑞安)有限公司	2022年11月28日；中國	人民幣100,000,000元	100%	汽車零部件及配件製造

成立和公司發展

A輪融資之前本公司的成立和持股變動情況

於2009年10月20日，本公司的前身博泰悅臻電子設備製造根據中國法律成立，註冊資本為人民幣10,000,000元，應先生及鍾志峰（一名獨立第三方）分別持有本公司當時註冊資本的99.00%及1.00%。鍾志峰其後於2014年5月以代價人民幣100,000元將其於本公司的全部股權轉讓予應先生，從而退出本公司，該金額與所轉讓的本公司註冊資本金額相同。

於2010年4月16日，本公司的註冊資本由人民幣10,000,000元增至人民幣13,330,000元，劉劍輝（一名獨立第三方）貢獻增資人民幣3,330,000元，反映了本公司增加的註冊資本金額。劉劍輝其後於2015年1月以代價人民幣3,330,000元將其於本公司的全部股權轉讓予應先生，從而退出本公司，該金額與所轉讓的本公司註冊資本金額相同。

於2013年7月29日，應先生以代價人民幣2,000,000元將本公司約15%的股權轉讓予應先生的投資企業上海揚梓投資管理有限公司（「上海揚梓」），反映了本公司轉讓的註冊資本金額。上海揚梓其後於2015年1月以總代價人民幣2,000,000元將其持有的本公司10.00%及5.00%股權分別轉讓予應先生及李楨瑋（應先生的母親），從而退出本公司，反映了本公司轉讓的註冊資本金額。

於2016年3月10日，本公司的註冊資本由人民幣13,330,000元增至人民幣58,330,000元，應先生、李楨瑋、上海瓏茂投資管理合夥企業（有限合夥）（「上海瓏茂」）、上海夏置企業管理合夥企業（有限合夥）（「上海夏置」）、上海汝佳及上海晉鄰

歷史、發展及公司架構

分別貢獻增資人民幣32,833,500元、人民幣500,100元、人民幣4,666,400元、人民幣3,000,000元、人民幣2,000,000元及人民幣2,000,000元。上海瓏茂（一家在中國成立的合夥企業）其後將其於本公司的全部股權轉讓予若干[編纂]前投資者，從而退出本公司。詳情請參閱「－A+輪融資」和「－B輪融資－B輪融資股權轉讓」。

A輪融資

根據日期為2015年11月13日及2016年4月20日的出資協議，本公司的註冊資本由人民幣58,330,000元增至人民幣65,683,830元，重慶高新創投兩江品牌汽車產業投資中心（有限合夥）（「**重慶高新**」，一名獨立第三方）同意認購本公司增加的註冊資本人民幣7,353,830元，代價為人民幣120,000,000元（「**A輪融資**」）。

根據重慶高新與上海夏置於2017年6月18日訂立的股權轉讓協議，重慶高新以代價人民幣180,000,000元將其持有的本公司全部股權轉讓予上海夏置（「**2017年6月股權轉讓**」），並不再為股東。2017年6月股權轉讓的代價乃根據重慶高新先前出資並計及轉讓時間以及本公司的發展階段而釐定。於2017年6月股權轉讓時，重慶高新及上海夏置均由其普通合夥人重慶紅馬夏置信息技術諮詢服務有限公司（「**重慶紅馬**」）管理，而2017年6月股權轉讓乃出於其內部重組目的而進行。

A+輪融資

根據本公司、當時股東及蘇寧潤東股權投資管理有限公司（「**蘇寧潤東**」）訂立的日期為2017年6月7日的出資協議，本公司的註冊資本由人民幣65,683,830元增至人民幣71,485,185元，蘇寧潤東同意認購本公司增加的註冊資本人民幣5,801,355元，代價為人民幣142,000,000元（「**A+輪融資**」）。蘇寧潤東指定其間接控制實體江蘇建泉蘇寧潤東新消費服務產業併購基金（有限合夥）（「**建泉潤東**」）持有該等增加的註冊資本。

根據上海瓏茂與蘇寧潤東訂立的日期為2017年6月7日股權轉讓協議，上海瓏茂以代價人民幣78,000,000元向建泉潤東轉讓本公司註冊資本人民幣4,267,848元（「**A+輪**」）。

歷史、發展及公司架構

融資股權轉讓」)。A+輪融資股權轉讓的代價乃訂約方經計及上海瓏茂先前出資、轉讓時間以及本公司的發展階段後公平磋商釐定。

B輪融資

本公司通過增資及股權轉讓進行了B輪融資(「B輪融資」)。

B輪融資股權轉讓

根據下文所載B輪融資投資者與我們當時股東訂立的股權轉讓協議，以下B輪融資投資者同意向當時股東收購本公司註冊資本：

股權轉讓	股權轉讓 協議日期	受讓人	轉讓人	收購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)	代價基準
2019年股權轉讓 (「2019年股權 轉讓」).....	2019年11月8日	寧波垠星投資管理 合夥企業 (有限合夥) (「寧波垠星」)	上海瓏茂 上海夏置	398,552 113,758	16,725,937 4,774,063	有關各方經計及轉 讓時間以及本公 司的發展階段後 公平磋商釐定。
2020年3月股權轉讓 (「2020年3月股權 轉讓」).....	2020年3月26日	天津金米投資合夥 企業(有限合夥) (「天津金米」)	上海夏置	4,135,929	200,000,000	有關各方經計及轉 讓時間及本公司 的發展階段後公 平磋商釐定。

歷史、發展及公司架構

B輪融資中認購增加的註冊資本

根據下文所載B輪融資投資者訂立的出資協議，本公司及當時的股東、以下B輪融資投資者同意收購本公司增加的註冊資本：

認購事項	出資協議日期	認購人	認購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)
2018年及2019年 認購事項 (「2018年及2019 年認購事項」) ..	2018年8月27日 ⁽¹⁾	新余一豐肆號投資合夥企 業(有限合夥)(「新余 一豐」)	446,782	25,000,000
	2018年9月13日	新余一豐	446,782	25,000,000
	2019年11月15日 ⁽¹⁾	杭州楠盛嘉融投資管理 合夥企業(有限合夥) (「杭州楠盛」)	89,356	5,000,000
2020年認購事項 (「2020年認購 事項」).....	2020年3月13日	東風汽車集團股份有限公 司(「東風集團」)	3,622,560	200,000,000
	2020年3月27日	天津金米	3,622,560	200,000,000

- (1) 根據新余一豐、本公司及當時股東訂立的日期為2018年8月27日的出資協議，新余一豐認購本公司額外註冊資本人民幣89,356元，代價為人民幣5,000,000元(「額外認購事項」)。於新余一豐根據日期為2019年11月15日的補充協議交割前，額外認購事項其後由新余一豐轉讓予杭州楠盛。

歷史、發展及公司架構

2020年7月股權轉讓

根據下文所載若干[編纂]前投資者與我們當時股東訂立的日期為2020年7月31日的股權轉讓協議，以下[編纂]前投資者同意向當時股東收購本公司註冊資本（「2020年7月股權轉讓」）：

股權轉讓	受讓人	轉讓人	收購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)	代價基準
2020年7月股權轉讓I (「2020年7月 股權轉讓I」).....	湖北宏泰海聯股權投資 合夥企業(有限合夥) (「湖北宏泰」)	上海夏置	1,033,982	50,000,000	有關各方經計及轉讓時間以 及本公司的發展階段後公 平磋商釐定。
	杭州富陽久義股權投資 合夥企業(有限合夥)	應先生	532,943	25,771,395	
	(「杭州富陽」)	上海夏置	87,446	4,228,605	
2020年7月股權轉讓II (「2020年7月 股權轉讓II」).....	珠海省廣益松壹號文 化傳媒合夥企業(有限 合夥)(「珠海省廣」)	上海夏置	1,771,901	97,825,896	有關各方經計及轉讓時間以 及本公司的發展階段後公 平磋商釐定。
	吳凌東		750,000	41,407,181	

歷史、發展及公司架構

股權轉讓	受讓人	轉讓人	收購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)	代價基準
2020年7月股權轉讓III (「2020年7月 股權轉讓III」).....	珠海省廣	應先生	2,485,076	珠海省廣持有的上海愷達廣告有限公司(「上海愷達」) 49%股權	股權交換的條款乃應先生與珠海省廣經參考上海愷達當時根據獨立估值師編製的估值報告所作之估值後公平磋商釐定。

2020年8月股權轉讓

根據李楨瑋(應先生的母親)與應先生於2020年8月28日訂立的股權轉讓協議，李楨瑋將本公司約1.46%股權按面值轉讓予應先生，並不再為股東。

歷史、發展及公司架構

B+輪融資

根據下文所載B+輪融資投資者、本公司與我們當時股東訂立的出資協議及補充協議，以下B+輪融資投資者同意認購本公司增加的註冊資本（「**B+輪融資**」）：

出資協議日期	認購人	認購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)
2020年12月15日 ...	武漢卡睿通新能源汽車產業投資合夥企業(有限合夥)(「 武漢卡睿通 」)	362,256	20,000,000
	南京智能總部創業投資中心(有限合夥)(「 南京智能總部基金 」)	1,811,280	100,000,000
2020年12月20日 ...	寧波亞信華創投資合夥企業(有限合夥)(「 寧波亞信 」)	2,562,961	141,500,000
2020年12月30日 ...	青島建華星空私募股權投資基金合夥企業(有限合夥)(前稱為青島建信星空企業管理中心(有限合夥))(「 青島建華 」)	1,086,768	60,000,000
	青島乾道榮輝投資管理中心(有限合夥)(「 乾道榮輝 」)	1,086,768	60,000,000
	金駿	452,820	25,000,000

歷史、發展及公司架構

出資協議日期	認購人	認購的 註冊資本 (人民幣元)	代價 (人民幣元)
	上海複鼎二期股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「上海複鼎二期」)	1,449,024	80,000,000
2021年1月8日	嘉興品凱博璟股權投資合夥企業(有限合夥)(「嘉興品凱」)	727,953	40,190,000
2021年4月19日	淮北建元綠金碳谷創業投資基金合夥企業(有限合夥)(「建元綠金」)	1,811,280	100,000,000
	一汽股權投資(天津)有限公司(「一汽投資」)	3,260,304	180,000,000
	吉林省吉晟汽車產業投資合夥企業(有限合夥)(「吉晟投資」)	543,384	30,000,000

改制為股份有限公司

於2021年12月2日，本公司改制為股份有限公司，公司名稱變更為博泰車聯網科技(上海)股份有限公司。改制完成後，本公司的註冊資本為人民幣94,868,024元，分為94,868,024股每股面值人民幣1.00元的股份。

歷史、發展及公司架構

C輪融資

根據本公司、盛盈（廈門）創業投資合夥企業（有限合夥）（「**盛盈創投**」）與我們當時股東訂立的日期為2022年2月16日的出資協議，本公司的註冊資本由人民幣94,868,024元增至人民幣100,114,577元，盛盈創投同意認購5,246,553股新發行股份，代價為人民幣298,640,000元（「**C輪融資**」）。

C+輪融資

根據下文所載C+輪融資投資者、本公司與我們當時股東訂立的出資協議，以下C+輪融資投資者同意認購新發行股份（「**C+輪融資**」）：

出資協議日期	認購人	認購的股份數目	代價 (人民幣元)
2022年5月16日 ..	廣州市平安消費股權投資合夥企業（有限合夥）（「 廣州平安 」）	5,840,017	350,000,000
2022年6月2日 ...	共青城善源創新投資中心（有限合夥）（「 共青城善源 」）	5,840,017	350,000,000

歷史、發展及公司架構

C++輪融資

根據下文所載C++輪融資投資者、本公司與我們當時股東訂立的出資協議，以下C++輪融資投資者同意認購新發行股份（「**C++輪融資**」）：

出資協議日期	認購人	認購的股份數目	代價 (人民幣元)
2022年11月15日	瑞安市富海股權投資基金 合夥企業(有限合夥) (「 瑞安富海 」)	5,005,729	300,000,000
2022年11月11日	江西省文信二號文化產業發 展投資基金(有限合夥) (「 江西文信二號 」)	834,289	50,000,000
2022年10月13日	蘇州新景富盈創業投資合夥 企業(有限合夥)(「 蘇州 新景 」)	333,715	20,000,000

2023年股權轉讓

根據青島建華與嘉興宸玥股權投資合夥企業(有限合夥)(「**嘉興宸玥**」)於2023年1月18日訂立的股權轉讓協議，青島建華以代價人民幣60,000,000元向嘉興宸玥轉讓本公司約0.92%股權（「**2023年股權轉讓**」），並不再為股東。2023年股權轉讓的代價乃根據青島建華的過往出資而釐定。於2023年股權轉讓時，嘉興宸玥由其普通合夥人建信(北京)投資基金管理有限責任公司（「**建信投資**」）管理，而青島建華則由其普通合夥人（亦由建信投資擁有約19.90%的公司）管理。2023年股權轉讓乃出於其內部重組目的而進行。

歷史、發展及公司架構

D輪融資

根據下文所載D輪融資投資者、本公司與我們當時股東訂立的出資協議，以下D輪融資投資者同意認購新發行股份（「**D輪融資**」）：

出資協議日期	認購人	認購的 股份數目	代價 (人民幣元)
2024年2月25日	新昌高投創業投資 有限公司（「 新昌 創業投資 」）	7,864,556	500,000,000
2024年3月12日	安徽省鐵基博泰股權投 資合夥企業（有限合 夥）（「 安徽鐵基 」）	3,806,445	242,000,000
2024年1月22日	長春市股權投資基金管 理有限公司（「 長春市 股權投資 」） ⁽¹⁾	471,873	30,000,000
2024年6月14日	四川製造業協同發展 基金合夥企業（有限 合夥）（「 四川製造基 金 」）	4,404,152	280,000,000

歷史、發展及公司架構

出資協議日期	認購人	認購的 股份數目	代價 (人民幣元)
	四川區域協同發展投資 引導基金合夥企業 (有限合夥) (「四川區 域協同發展基金」)	314,582	20,000,000
	四川基金僱員	5,663	360,000
2024年8月29日	無錫惠萃恒益金梧桐貳 期創業投資合夥企業 (有限合夥) (「無錫惠 萃恒益」)	4,718,734	300,000,000

- (1) 根據長春市股權投資與長春長興股權投資基金合夥企業(有限合夥)(「長春長興」)於2024年6月7日訂立的股權轉讓協議，長春市股權投資將其於本公司的全部股權以人民幣30,000,000元的代價轉讓予長春長興(「2024年6月股權轉讓」)。2024年6月股權轉讓的代價乃根據長春市股權投資所作過往出資釐定。於2024年6月股權轉讓時，長春長興由長春市股權投資管理及控制，2024年6月股權轉讓乃出於其內部重組目的而進行。

2024年7月股權轉讓

根據武漢卡睿通與共青城中科築誠創業投資合夥企業(有限合夥)(「共青城中科築誠」)於2024年7月16日簽訂的股權轉讓協議，武漢卡睿通以人民幣8,000,000元的代價向共青城中科築誠轉讓本公司約0.10%的股權(「共青城中科築誠股權轉讓」)。共青城中科築誠股權轉讓的代價乃根據武漢卡睿通過往的出資而釐定，並已於2024年7月25日支付。

歷史、發展及公司架構

根據共青城善源與上海駒騰技術有限公司（「上海駒騰」）於2024年7月25日訂立的股權轉讓協議，共青城善源以人民幣30,000,000元的代價向上海駒騰轉讓本公司約0.29%股權（「上海駒騰股權轉讓」）。上海駒騰股權轉讓的代價乃由相關訂約方經公平磋商並考慮轉讓的時間及本公司的發展階段而釐定，並已於2024年7月25日支付。

僱員激勵平台

為表彰員工作出的貢獻及激勵員工進一步促進我們的發展，我們與彼等各自的唯一普通合夥人應先生設立了以下僱員激勵平台：

僱員 激勵平台	成立日期	於最後實際可行日期		
		於本公司 的持股 ⁽¹⁾	有限合夥人	持有10%以上 合夥權益的 有限合夥人
上海汝佳.....	2016年 3月10日	3.08%	張富凱（董事）、徐婷婷（監事）、張毅（高級管理層）及40名本集團現任或前任員工	張富凱(12.33%)
上海晉鄰.....	2016年 3月10日	2.69%	賴偉林（董事）、徐真慧（董事）、梁晨（監事）及42名本集團現任或前任員工	不適用
上海楚水.....	2018年 12月5日	1.58%	徐真慧（董事）、張富凱（董事）及39名本集團現任或前任員工	徐真慧(14.55%)
上海妙瀧.....	2020年 4月24日	1.07%	25名本集團現任或前任員工	李煒(13.33%)及 葉佩芳(13.33%)
上海鳳午麟.....	2019年 4月3日	0.86%	張富凱（董事）及37名本集團現任或前任員工	張富凱(20.83%)

歷史、發展及公司架構

僱員 激勵平台	成立日期	於最後實際可行日期		
		於本公司 的持股 ⁽¹⁾	有限合夥人	持有10%以上 合夥權益的 有限合夥人
上海應知.....	2019年 4月3日	0.86%	張毅 (高級管理層) 及30名本集團現任或前任員工	李賀興(16.67%)
上海葉赫.....	2020年 4月24日	0.86%	24名本集團現任或前任員工	Zhu Qing ⁽²⁾ (55.00%)

- (1) 2016年3月10日，上海汝佳及上海晉鄰分別按面值向本公司增加的註冊資本為人民幣2,000,000元及人民幣2,000,000元。詳情請參閱本節「一 成立和公司發展－A輪融資之前本公司的成立和持股變動情況」。

根據應先生與上海楚水於2018年12月6日訂立的股權轉讓協議，應先生按面值人民幣2,000,000元向上海楚水轉讓本公司的註冊資本。

根據日期為2020年8月28日訂立的股權轉讓協議，應先生按面值向上海汝佳、上海晉鄰、上海楚水、上海葉赫、上海妙瀧、上海鳳午麟、上海應知分別轉讓本公司約2.89%、2.20%、0.26%、1.51%、1.88%、1.51%及1.51%的股權。

- (2) Zhu Qing為本公司聯席總裁，主要負責本公司的資本市場活動。

本公司的資本化

下表載列本公司資本化的概要：

緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後
(假設[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份)

股東	於最後實際可行日期		H股		佔已發行股本總額的持股
	內資股數目	於內資股的持股	內資股數目	於H股的持股	
應先生	32,295,581	23.14%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海汝佳	4,300,000	3.08%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海晉鄰	3,750,000	2.69%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海楚水	2,200,000	1.58%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海妙龍	1,500,000	1.07%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海鳳午麟	1,200,000	0.86%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海應知	1,200,000	0.86%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海葉赫	1,200,000	0.86%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
小計	47,645,581	34.14%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
建泉潤東	10,069,203	7.22%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
新昌創業投資	7,864,556	5.64%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
天津金米	7,758,489	5.56%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
廣州平安	5,840,017	4.18%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
共青城善源	5,440,017	3.90%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
盛盈創投	5,246,553	3.76%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
瑞安富海	5,005,729	3.59%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠萃恒益	4,718,734	3.38%	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川製造基金	4,404,152	3.16%	[編纂]	[編纂]	[編纂]

歷史、發展及公司架構

股東	緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後 (假設[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份)			
	於最後實際可行日期		H股	
	內資股數目	於內資股的持股	內資股數目	於內資股的持股
			股份數目	於H股的持股
			股份總數	佔已發行股本總額的持股
珠廣省廣.....	4,256,977	3.05%	[編纂]	[編纂]
安徽鐵基.....	3,806,445	2.73%	[編纂]	[編纂]
東風集團.....	3,622,560	2.60%	[編纂]	[編纂]
一汽投資.....	3,260,304	2.34%	[編纂]	[編纂]
寧波亞信.....	2,562,961	1.84%	[編纂]	[編纂]
上海夏置.....	2,460,814	1.76%	[編纂]	[編纂]
南京智能總部基金..	1,811,280	1.30%	[編纂]	[編纂]
建元綠金.....	1,811,280	1.30%	[編纂]	[編纂]
上海複鼎二期.....	1,449,024	1.04%	[編纂]	[編纂]
嘉興宸玥.....	1,086,768	0.78%	[編纂]	[編纂]
乾道榮輝.....	1,086,768	0.78%	[編纂]	[編纂]
湖北宏泰.....	1,033,982	0.74%	[編纂]	[編纂]
新余一豐.....	893,565	0.64%	[編纂]	[編纂]
江西文信二號.....	834,289	0.60%	[編纂]	[編纂]
吳凌東	750,000	0.54%	[編纂]	[編纂]
嘉興品凱.....	727,953	0.52%	[編纂]	[編纂]
杭州富陽.....	620,389	0.44%	[編纂]	[編纂]
吉晟投資.....	543,384	0.39%	[編纂]	[編纂]
寧波垠星.....	512,310	0.37%	[編纂]	[編纂]
長春長興.....	471,873	0.34%	[編纂]	[編纂]
金駿	452,820	0.32%	[編纂]	[編纂]

歷史、發展及公司架構

股東	於最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後 (假設[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份)				
	內資股數目	於內資股 的持股	內資股數目	於內資股 的持股	H股 股份數目	於H股的持股 股份總數	佔已發行股本 總額的持股
上海駒騰.....	400,000	0.29%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
武漢卡睿通.....	217,354	0.16%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
蘇州新景.....	333,715	0.24%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川區域協同 發展基金.....	314,582	0.23%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
共青城中科築誠...	144,902	0.10%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
杭州楠盛.....	89,356	0.06%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川基金雇員.....	5,663	0.0041%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
小計	91,908,768	65.86%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
參與[編纂] 的投資者.....	-	-	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
合計	139,554,349	100%	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]

歷史、發展及公司架構

公眾持股量

除僱員激勵平台持有的[編纂]股H股外，[編纂]完成及內資股轉換為H股後，假設[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份，所有其他H股將計入上市規則第8.08條規定的公眾持股量。

於[編纂]完成及內資股轉換為H股後，假設(i)[編纂]中發行[編纂]股H股；(ii)[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份；(iii)[編纂]股內資股轉換為H股；及(iv)於[編纂]完成後，本公司股本中已發行及流通的股份為[編纂]股，[編纂]股股份佔本公司已發行股份總數約[編纂]%，將計入上市規則第8.08條規定的公眾持股量。

自由流通量

上市規則第19A.13C條規定，如果新申請人是中國發行人，且在上市時並無其他上市股份，這一般指尋求上市的H股由公眾人士持有，且不受（無論是合約、上市規則、適用法律或其他規定下的）任何禁售規定所限的一部分，於上市時必須符合以下其中一項條件：(a)佔於上市時H股所屬類別股份已發行股份總數（不包括庫存股份）的至少10%，以及上市時的預期市值不少於50,000,000港元；或(b)上市時的預期市值不少於600,000,000港元。

於[編纂]時，本公司將遵守上市規則第19A.13C條的自由流通量規定。考慮到本公司[編纂]的數目、根據[編纂]將予發行的[編纂]、現有股東所持有的受限於中國法律法規禁售規定的股份及將分配予[編纂]的股份，我們預計自由流通量將為[編纂]。

A股上市籌備

於2022年1月，我們與國泰君安證券股份有限公司簽訂輔導協定（「輔導協議」），由其擔任保薦人，為在上交所科創板潛在的A股上市進行輔導過程。考慮到聯交所將為我們提供一個獲取境外資金的國際平台，吸引多樣化的海外投資者，提高我們的知名度及市場影響力，我們決定於聯交所[編纂]。截至最後實際可行日期，我們並無向中國證監會或任何證券交易所提交任何A股上市申請以供審閱，亦無收到中國證監會

歷史、發展及公司架構

(包括其證監局)或任何證券交易所就A股上市籌備提出的任何意見或問題。儘管於最後實際可行日期，本公司並無終止輔導協議，但本公司將不會於[編纂]完成前或[編纂]後六個月內，在中國任何證券交易所上市。

我們的董事並不知悉任何有關A股上市籌備的事宜或發現須提請彼等注意且會對[編纂]造成重大不利影響，或任何可能對本公司[編纂]適合性造成重大不利影響的事宜。我們的董事進一步確認，概無有關A股上市籌備的其他事項須提請聯交所或潛在[編纂]注意。根據聯席保薦人進行的盡職調查，聯席保薦人並不知悉任何與A股上市籌備有關而須提請[編纂]注意的重大事項。

[編纂]及在聯交所[編纂]完成後，本公司將繼續監察市場動向及監管環境，以衡量並可能追求在中國內地的證券交易所進行股份上市。

重大收購、出售及合併

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無進行任何我們認為對我們而言屬重大的收購、出售及合併。

[編纂]前購股權計劃

本公司於2025年8月4日採納[編纂]前購股權計劃。請參閱「附錄六－法定及一般資料－有關董事、監事及主要股東的更多資料－[編纂]前購股權計劃」。

歷史、發展及公司架構

[編纂]前投資

[編纂]前投資概要

下表載列[編纂]前投資的詳情概要⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁷⁾：

	B輪融資 ⁽³⁾				C輪融資	C++輪融資	D輪融資 ⁽⁶⁾
	A輪融資 ⁽¹⁾	A+輪融資 ⁽²⁾	2018年及2019年 認購事項	2020年 認購事項			
註冊資本金額或 認購股份數目	人民幣 7,353,830元	人民幣 5,801,355元	人民幣 982,921元	人民幣 7,245,120元	人民幣 11,680,034元	人民幣 6,173,733元	人民幣 21,586,005元
支付的代價金額	人民幣 120,000,000元	人民幣 142,000,000元	人民幣 55,000,000元	人民幣 400,000,000元	人民幣 700,000,000元	人民幣 370,000,000元	人民幣 1,372,360,000元
本公司的投資後估值	人民幣 1,071,830,543元	人民幣 1,749,745,753元	人民幣 4,055,021,823元 ⁽³⁾	人民幣 4,400,933,373元	人民幣 6,699,999,991元	人民幣 7,069,999,185元	人民幣 8,872,360,000元
代價結清日期	2015年11月17日	2018年5月18日	2019年11月22日	2020年4月23日	2022年2月23日	2022年12月23日	2024年8月29日
根據[編纂]前投資 支付的每股成本	人民幣16.32元 ⁽⁸⁾	人民幣24.48元 ⁽⁸⁾	人民幣55.96元 ⁽⁸⁾	人民幣55.21元 ⁽⁸⁾	人民幣56.92元	人民幣59.93元	人民幣63.58元
較[編纂][編纂] ⁽⁹⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
代價基準	各輪[編纂]前投資的代價乃有關各方經計及投資時間以及本公司的發展階段後公平磋商釐定。						
所得款項用途及其是否 已悉數動用	我們將[編纂]前投資所得款項用於本集團的主要業務，包括但不限於本公司業務的增長及擴張以及一般營運資金用途。截至最後實際可行日期，已動用約85%的[編纂]前投資所得款項淨額。						
禁售	根據適用中國法律及法規，於[編纂]後12個月內，概無現有股東(包括[編纂]前投資者)可出售其持有的任何股份。						
戰略利益	於進行[編纂]前投資，董事認為(i)本公司將受益於[編纂]前投資者提供的額外資本及其市場影響力、知識及經驗；及(ii)[編纂]前投資展示[編纂]前投資者對本集團營運及發展的信心。						

歷史、發展及公司架構

- (1) A輪融資投資者持有的股權其後因內部重組目的全部轉讓予另一名股東。有關更多詳情，請參閱「一成立和公司發展－A輪融資」。

由於相關[編纂]前投資者向重慶高新（而非本公司）支付轉讓代價人民幣180,000,000元，而代價結清日期為2017年11月21日，故2017年6月的股權轉讓並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－A輪融資」。

於A輪融資前，上海夏置也按面值收購本公司新增註冊資本人民幣3,000,000元，代價悉數支付日期為2016年5月4日。該認購的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－A輪融資之成立和持股變動情況」。

- (2) 由於相關[編纂]前投資者向上海瓏茂（而非本公司）支付轉讓的總代價人民幣78,000,000元，且代價結清日期為2018年5月18日，故A+輪融資中的股權轉讓並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－A+輪融資」。

- (3) 本公司B輪融資的投資後估值高於A+輪融資的投資後估值，主要是因為本集團於2018年將重心轉移至智能座艙解決方案，整合軟件、硬件和雲端服務，並於2018年獲得知名客戶的智能座艙解決方案定點，從而提升[編纂]前投資者對本公司發展的信心，以及本公司取得的其他成果，包括但不限於開發首個東風風神WindLink 3.0智能網聯系統。

由於相關[編纂]前投資者向上海瓏茂及上海夏置（而非本公司）支付轉讓總代價人民幣21,500,000元，且代價結清日期為2019年4月18日，故2019年的股權轉讓並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－B輪融資－B輪融資股權轉讓」。

由於相關[編纂]前投資者向上海夏置（而非本公司）支付轉讓代價人民幣200,000,000元，且代價結清的日期為2020年4月23日，故2020年3月的股權轉讓並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－B輪融資－B輪融資股權轉讓」。

- (4) 由於相關[編纂]前投資者向上海夏置及應先生（而非本公司）支付轉讓的總代價人民幣80,000,000元，且截至2020年8月25日，該等代價已結清，故2020年7月股權轉讓並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的每股份成本約為人民幣48.36元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]元。詳情請參閱「一成立和公司發展－2020年7月股權轉讓」。

歷史、發展及公司架構

由於相關[編纂]前投資者向上海夏置（而非本公司）支付轉讓的總代價人民幣139,233,077元，且截至2020年7月29日，該等代價已結清，故2020年7月股權轉讓II並無計入上表。考慮到本公司改制為股份有限公司，有關轉讓的每股份成本約為人民幣55.21元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]%。詳情請參閱「—成立和公司發展—2020年7月股權轉讓」。

由於轉讓代價（即珠海省廣持有的上海愷達49%股權）已由相關[編纂]前投資者轉讓予應先生（而非本公司），且有關股權轉讓完成日期為2020年7月31日，故2020年7月股權轉讓III並無計入上表。詳情請參閱「—成立和公司發展—2020年7月股權轉讓」。

(5) 由於相關[編纂]前投資者向青島建華（而非本公司）支付轉讓代價人民幣60,000,000元，而代價結清日期為2023年3月29日，故2023年的股權轉讓並無計入上表。該轉讓的每股成本約為人民幣55.21元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]%。詳情請參閱「—成立和公司發展—2023年股權轉讓」。

(6) 由於相關[編纂]前投資者向長春市股權投資（而非本公司）支付轉讓代價人民幣30,000,000元，且代價悉數支付日期為2024年6月12日，故2024年6月股權轉讓並無計入上表。該轉讓的每股成本約為人民幣63.58元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]%。有關2024年6月股權轉讓的詳情，請參閱「—成立和公司發展—D輪融資」。

(7) 由於相關[編纂]前投資者向共青城善源（而非本公司）支付轉讓代價人民幣30,000,000元，且代價悉數支付日期為2024年7月25日，故上海駒騰股權轉讓並無計入上表。該轉讓的每股成本約為人民幣75.00元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]%。有關上海駒騰股權轉讓的詳情，請參閱「—成立和公司發展—2024年7月股權轉讓」。

由於相關[編纂]前投資者向武漢卡睿通（而非本公司）支付轉讓代價人民幣8,000,000元，且代價悉數支付日期為2024年7月25日，故共青城中科築誠股權轉讓並無計入上表。該轉讓的每股成本約為人民幣55.21元。該轉讓的[編纂][編纂]約為[編纂]%。有關共青城中科築誠股權轉讓的詳情，請參閱「—成立和公司發展—2024年7月股權轉讓」。

(8) 考慮到本公司於2021年12月改制為股份有限公司。

(9) 按1港元兌人民幣0.9112元的貨幣換算以及[編纂]港元的[編纂]（即指示性[編纂]範圍的中位數）計算。

歷史、發展及公司架構

[編纂]前投資者的權利

就[編纂]前投資而言，控股股東、本公司及[編纂]前投資者為訂約方。若干[編纂]前投資者獲控股股東授予若干特別權利，包括但不限於跟售權、贖回權及優先購買權，而本公司並非該等特別權利的義務人。[編纂]前投資者、本公司及控股股東應臻愷先生各自已訂立確認函，以確認終止所授出的特別權利（包括贖回權）。每份確認函件均於本公司於2024年6月28日向聯交所提交首次[編纂]前正式簽署。因此，(i)於往績記錄期間並無就[編纂]前投資者的投資確認任何負債；及(ii)所有特別權利已於吾等就[編纂]首次向聯交所遞交[編纂]當日或之前終止。本公司與任何[編纂]前投資者之間或本公司與控股股東之間概無就任何贖回權訂立附帶安排，且本公司亦未就贖回權提供任何擔保。誠如控股股東所確認，控股股東與任何[編纂]前投資者並無就任何贖回權訂立附帶安排。

有關我們[編纂]前投資者的資料

有關[編纂]前投資者的背景資料載列如下。

遼泉潤東

遼泉潤東為一家於2017年12月5日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資，由其普通合夥人南京蘇寧潤東股權投資管理中心（有限合夥）（「南京潤東」）管理。南京潤東由其普通合夥人蘇寧潤東管理，而蘇寧潤東由蘇寧控股集團有限公司（「蘇寧控股」）擁有80.00%。蘇寧控股由張近東擁有51.00%及由張康陽擁有39.00%。截至最後實際可行日期，遼泉潤東有五名有限合夥人，其中光大資管－招商銀行－蘇寧1號定向資產管理計劃為最大有限合夥人，持有遼泉潤東30.00%合夥權益。光大資管－招商銀行－蘇寧1號定向資產管理計劃由上海光大證券資產管理有限公司管理，而上海光大證券資產管理有限公司由光大證券股份有限公司（一家於上海證券交易所（股份代號：601788）及聯交所（股份代號：06178）上市的公司）全資擁有。

歷史、發展及公司架構

據董事所深知，韋泉潤東及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

新昌創業投資

新昌創業投資為一家於2022年3月25日在中國成立的有限公司，主要從事股權投資及對非上市企業的風險投資。新昌創業投資由新昌縣金控投資發展有限公司（「**新昌金控**」）擁有49.00%權益及由新昌縣高新園區投資集團有限公司（「**新昌高新**」）擁有31.00%權益。新昌金控及新昌高新均由國有單位新昌縣人民政府國有資產監督管理辦公室（「**新昌國有資產監督管理辦公室**」）間接全資擁有。

據董事所深知，新昌創業投資及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

天津金米

天津金米為一家於2014年7月16日在中國成立的有限合夥企業，從事電子、科技及互聯網等產業的股權投資，由其普通合夥人天津金星創業投資有限公司（「**天津金星**」）管理並擁有約86.20%。天津金星由小米科技有限責任公司全資擁有，而小米科技有限責任公司由小米集團（一間於開曼群島註冊成立的有限公司，並於聯交所主板上市（股份代號：1810））控制。截至最後實際可行日期，天津金米僅有一名有限合夥人天津眾米企業管理合夥企業（有限合夥），持有天津金米約13.80%的合夥權益。

據董事所深知，天津金米及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

廣州平安

廣州平安為一家於2020年12月30日在中國成立的有限合夥企業，為由其普通合夥人及基金合夥人平安資本有限責任公司（「**平安資本**」）（專注於投資高端製造、節能環保、醫療健康、現代科技與服務及消費領域的股權投資平台）管理的投資基金。平安資本由中國平安保險（集團）股份有限公司（「**平安保險集團**」）（於中國註冊成立的股份

歷史、發展及公司架構

有限公司，於聯交所主板（股份代號：02318）及上海證券交易所（股份代號：601318）上市）間接全資擁有。截至最後實際可行日期，廣州平安擁有七名有限合夥人，其中上海家化聯合股份有限公司為最大有限合夥人，持有廣州平安約27.87%合夥權益，其餘六名有限合夥人概無單獨持有廣州平安超過22.36%合夥權益。

據董事所深知，廣州平安及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

共青城善源

共青城善源為一家於2022年6月1日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資、投資管理及私募股權基金資產管理，由其普通合夥人杭州善遷企業管理合夥企業（普通合夥）（「杭州善遷」）管理。杭州善遷由其普通合夥人江西省井岡山北源創業投資管理有限公司（「井岡山北源創投」）及杭州高峻企業管理合夥企業（有限合夥）（「杭州高峻」）管理。井岡山北源創投由四名股東擁有，彼等概無單獨持有井岡山北源創投超過30%股權。杭州高峻由其普通合夥人杭州高拓企業管理有限責任公司（「杭州高拓」）管理，而後者由金允勤擁有60.00%股權及由兩名其他股東擁有40%股權，彼等概無單獨持有杭州高拓超過20.00%股權。

截至最後實際可行日期，共青城善源擁有三名有限合夥人，其中西安善美產業投資基金合夥企業（有限合夥）（「善美基金」）為最大有限合夥人，持有共青城善源約98.90%的合夥權益。善美基金由其普通合夥人西安善美基金管理有限公司（一家國有公司）管理。

據董事所深知，共青城善源及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

盛盈創投

盛盈創投為一家於2021年11月24日在中國成立的有限合夥企業，主要從事對非上市企業的風險投資，由其普通合夥人上海國盛資本管理有限公司（「**上海國盛**」）管理。上海國盛由上海市國有資產監督管理委員會透過其全資控制實體持有約49.80%的權益。截至最後實際可行日期，盛盈創投擁有六名有限合夥人，其中上海國企改革發展股權投資基金合夥企業（有限合夥）（「**上海改革基金**」）為最大有限合夥人，持有盛盈創投約65.56%的合夥權益，其餘五名有限合夥人概無單獨持有盛盈創投超過24.00%的合夥權益。上海改革基金由普通合夥人上海國盛資本管理有限公司管理，而上海國盛資本管理有限公司由上海國盛（集團）有限公司（一家國有公司）擁有30.00%。

據董事所深知，盛盈創投及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[**編纂**]前投資者並無關係。

瑞安富海

瑞安富海為一家於2021年10月14日在中國成立的有限合夥企業，主要從事非上市企業的股權投資及風險投資，由其普通合夥人深圳市東方富海創業投資管理有限公司（「**東方富海**」）管理。東方富海由深圳市東方富海投資管理股份有限公司（「**深圳東方富海**」）全資擁有，而後者由其最大股東陳瑋持有約41.67%權益（由其本人直接持有約12.89%權益及通過其控股公司蕪湖市富海久泰投資諮詢合夥企業（有限合夥）間接持有約28.78%權益）。截至最後實際可行日期，瑞安富海擁有兩名有限合夥人，即瑞安市國有資產投資集團有限公司（一家國有公司）及瑞安市產業基金有限公司（一家國有公司），分別持有瑞安富海69.00%及30.00%合夥權益。

據董事所深知，瑞安富海及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[**編纂**]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

無錫惠萃恒益

無錫惠萃恒益為於2022年12月13日在中國成立的有限合夥企業，主要從事創業投資及股權投資，由其普通合夥人無錫惠萃恒益私募基金管理有限公司（「**無錫惠萃恒益管理**」）管理。無錫惠萃恒益管理由無錫惠萃恒益管理諮詢有限公司擁有80.00%權益，而後者則由浦炯全資擁有。截至最後實際可行日期，無錫惠萃恒益有兩名有限合夥人，其中無錫惠萃恒益惠新創業投資合夥企業（有限合夥）（「**無錫惠萃恒益惠新創投**」）為最大有限合夥人，持有無錫惠萃恒益79.999%合夥權益。無錫惠萃恒益惠新創投由無錫惠萃恒益私募基金管理有限公司管理，而無錫惠萃恒益私募基金管理有限公司由浦炯最終控制。

據董事所知，無錫惠萃恒益及其最終實益擁有人均為獨立第三方，與本公司任何關連人士或其他[**編纂**]前投資者概無關係。

四川基金及四川基金僱員

四川製造基金及四川區域協同發展基金（統稱「**四川基金**」）均由國有企業四川興川重點項目股權投資基金管理有限公司（「**四川興川**」）控制，已對本公司作出[**編纂**]前投資。作為激勵，四川基金僱員受四川基金邀請也參與了D輪融資。

四川製造基金為於2021年8月31日在中國成立的有限合夥企業，主要從事基金管理、投資及資產管理，由其普通合夥人四川協同振興私募股權投資基金管理有限公司（「**四川協同**」）管理，而後者由四川興川持有68.00%權益。四川興川由四川省財政廳間接控制。截至最後實際可行日期，四川製造基金有兩名有限合夥人，即四川區域協同發展基金及國家製造業轉型升級基金股份有限公司，分別持有四川製造基金約69.83%及29.93%權益。

四川區域協同發展基金為於2019年12月20日在中國成立的有限合夥企業，主要從事基金管理及投資，由其普通合夥人四川興川管理。截至最後實際可行日期，四川區域協同發展基金有16名有限合夥人，其中蜀道資本控股集團有限公司為最大有限合夥人，持有四川區域協同發展基金約21.26%合夥權益。

歷史、發展及公司架構

據董事所深知，除上文所披露者外，四川基金、其最終實益擁有人及四川基金僱員均為獨立第三方，與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者概無關係。

珠海省廣

珠海省廣為一家於2018年8月21日在中國成立的有限合夥企業，主要從事以自有資金對外投資，由其普通合夥人上海益松投資管理有限公司（「上海益松」）管理。上海益松由吳凌東（我們的其中一名[編纂]前投資者）擁有80.00%權益。截至最後實際可行日期，珠海省廣僅有一名有限合夥人珠海市省廣益松新動力投資合夥企業（有限合夥）（「珠海省廣益松新動力」），持有珠海省廣99.90%的合夥權益。珠海省廣益松新動力由吳凌東最終控制。

據董事所深知，除上文所披露者外，珠海省廣及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

安徽鐵基

安徽鐵基為一家於2023年12月24日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資、投資管理及私募股權基金資產管理，由其普通合夥人安徽中安資本管理有限公司（「安徽中安」）管理。安徽中安由安徽省鐵路發展基金股份有限公司（「安徽鐵路基金」）全資擁有，而後者由安徽省投資集團控股有限公司（「安徽投資控股」，一家國有企業）擁有46.67%權益，並由安徽省鐵路投資有限責任公司（「安徽鐵路」，由安徽投資控股全資擁有）擁有42.37%權益。截至最後實際可行日期，安徽鐵基擁有兩名有限合夥人，即六安高新建設投資集團有限公司（「六安高新」）（一家國有公司）及安徽鐵路基金（一家國有公司），分別持有安徽鐵基60.00%及38.40%合夥權益。

據董事所深知，安徽鐵基及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

東風集團

東風集團是一家於2001年5月18日在中國成立的股份有限公司，於2005年12月7日在聯交所主板上市（股份代號：00489），主要從事商用車、乘用車、發動機、其他汽車零部件的製造業務，以及其他汽車相關業務。

據董事所深知，東風集團及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

一汽投資

一汽投資為一家於2018年3月28日在中國成立的國有獨資企業，主要從事投資管理、資產管理及投資諮詢。一汽投資由中國第一汽車集團有限公司全資擁有，而後者由中國國務院國有資產監督管理委員會全資擁有。

據董事所深知，除本節下文「一吉晟投資」所披露者外，一汽投資及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

寧波亞信

寧波亞信為一家於2016年7月21日在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資管理、資產管理及投資諮詢，由其普通合夥人金鼎華創（北京）投資管理有限公司（「**金鼎華創**」）管理。金鼎華創由張傑擁有82.00%權益。截至最後實際可行日期，寧波亞信有17名有限合夥人，孫建華為最大有限合夥人，持有寧波亞信約13.25%合夥權益。

據董事所深知，寧波亞信及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

上海夏置

上海夏置為一間於2016年3月10日在中國成立的有限合夥企業，主要從事企業管理諮詢，由其普通合夥人重慶紅馬夏置信息技術諮詢服務有限公司（「**重慶紅馬**」）管理。重慶紅馬由重慶高新創投紅馬資本管理有限公司（「**重慶高新**」）擁有99.00%權益，

歷史、發展及公司架構

後者由重慶紅馬奔騰投資中心（有限合夥）擁有36.88%權益，而重慶紅馬奔騰投資中心（有限合夥）由李軍最終控制。截至最後實際可行日期，上海夏置僅有一名有限合夥人重慶高新創投兩江品牌汽車產業投資中心（有限合夥），持有上海夏置約99.98%的合夥權益。重慶高新創投兩江品牌汽車產業投資中心（有限合夥）由其普通合夥人重慶高新管理。

據董事所深知，上海夏置及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

南京智能總部基金

南京智能總部基金為一間於2020年5月29日在中國成立的有限合夥企業，主要從事風險投資，由其普通合夥人南京江北思佰益私募投資基金有限公司（「南京江北思佰益」）管理。南京江北思佰益由思佰益（中國）投資有限公司（「思佰益中國」）擁有60.00%及由另外兩名股東擁有40%，而彼等概無單獨持有南京江北思佰益超過20%的股權。思佰益中國由SBI Holdings, Inc.（一間股份於東京證券交易所上市的公司（股份代號：8473））全資擁有。截至最後實際可行日期，南京智能總部基金擁有兩名有限合夥人，其中南京北聯創業投資有限公司為最大有限合夥人，持有南京智能總部基金約89.11%的合夥權益。南京北聯創業投資有限公司由南京江北新區管理委員會最終控制。

據董事所深知，南京智能總部基金及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

建元綠金

建元綠金為一家於2020年9月27日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資管理、資產管理、投資諮詢及創業投資，由其普通合夥人上海建元股權投資基金管理合夥企業（有限合夥）（「上海建元」）擔任其基金管理人。上海建元普通合夥人為上海建元企業管理合夥企業（有限合夥），而後者由上海平心商務諮詢有限公司（「上海平心」）作為其普通合夥人。上海平心由沈培良擁有72.00%權益。截至最後實際可行日

歷史、發展及公司架構

期，建元綠金有七名有限合夥人，其中上海建元投資有限公司為最大有限合夥人，持有建元綠金的約54.22%合夥權益，而其他六名有限合夥人概無單獨持有建元綠金超過13.26%合夥權益。上海建元投資有限公司由上海隧道工程股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司（股份代號：600820））全資擁有。

據董事所深知，建元綠金及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

上海複鼎二期

上海複鼎二期為一家於2020年7月30日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資，由其普通合夥人上海複鼎投資管理合夥企業（有限合夥）（「上海複鼎」）管理。上海複鼎由其普通合夥人劉正民管理。截至最後實際可行日期，上海複鼎二期有28名有限合夥人，上海艾驤信息技術有限公司為最大有限合夥人，持有上海複鼎二期約19.05%的合夥權益。

據董事所深知，上海複鼎二期及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

嘉興宸玥

嘉興宸玥為一家於2020年8月18日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權及產業投資，由其普通合夥人建信投資管理。建信投資由建信信託有限責任公司全資擁有，而建信信託有限責任公司由中國建設銀行股份有限公司（一間於中國註冊成立的股份公司，於聯交所主板（股份代號：0939）及上海證券交易所（股份代號：601939）上市）擁有67.00%權益，並由合肥市人民政府國有資產監督管理委員會間接擁有33.00%權益。截至最後實際可行日期，嘉興宸玥僅有一名有限合夥人北京聚信德投資管理中心（有限合夥），持有嘉興宸玥99.80%的合夥權益。北京聚信德投資管理中心（有限合夥）由其普通合夥人建信（北京）投資基金管理有限責任公司管理，而建信（北京）投資基金管理有限責任公司則由中國建設銀行股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司（股份代號：601939））最終控制。

歷史、發展及公司架構

據董事所深知，嘉興宸玥及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

乾道榮輝

乾道榮輝為一家於2019年12月5日在中國成立的有限合夥企業，主要從事以自有資金進行外部投資，由其普通合夥人乾道投資基金管理有限公司（「乾道投資」）管理。乾道投資由乾道投資控股集團有限公司全資擁有，而乾道投資控股集團有限公司由鄺祖容擁有約60.78%及由其他兩名股東擁有約39.22%，彼等概無單獨持有乾道投資控股集團有限公司超過25%的股權。截至最後實際可行日期，乾道榮輝有21名有限合夥人，其中青島乾道榮耀投資管理中心（有限合夥）為最大有限合夥人，持有乾道榮輝約26.19%的合夥權益。

據董事所深知，乾道榮輝及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

湖北宏泰

湖北宏泰為一家於2017年12月15日在中國成立的有限合夥企業，主要從事非證券股權投資及相關諮詢服務，由其普通合夥人湖北宏泰海聯投資管理有限公司（「宏泰海聯」）管理。宏泰海聯由上海滴水成海投資管理有限公司擁有40.00%權益，後者由海爾集團（青島）金盈控股有限公司（「海爾集團（青島）」）擁有87.88%權益，並由另外兩名股東擁有60%權益，而彼等概無單獨持有宏泰海聯超過30%股權。海爾集團（青島）由青島海融匯控股有限公司全資擁有，後者由海爾集團公司（一家城鎮集體所有制企業，並無任何股東，其僱員代表機構為其監管機構）擁有51.20%及由青島海創客管理諮詢企業（有限合夥）（一家由其普通合夥人青島海創客投資管理有限公司管理的有限合夥企業）擁有48.80%，而後者由張瑞敏擁有51.10%及由其他三名股東擁有48.90%，彼等概無單獨持有青島海創客投資管理有限公司超過16.30%的股權。截至最後實際可

歷史、發展及公司架構

行日期，湖北宏泰擁有六名有限合夥人，其中湖北長創產業投資基金有限公司為最大有限合夥人，持有約29.03%的合夥權益。杭州富陽（我們的一名[編纂]前投資者）亦為湖北宏泰有限合夥人之一，持有約9.00%的合夥權益。

據董事所深知，除本節上文及下文「一 杭州富陽」所披露者外，湖北宏泰、其最終實益擁有人以及其普通合夥人及有限合夥人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

新余一豐

新余一豐為一家於2018年3月7日在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資管理及企業投資，由其普通合夥人浙江惠一豐資產管理有限公司（「**浙江惠一豐**」）管理。付立新負責浙江惠一豐的日常運營。浙江惠一豐由朱裕龍及另一名個人股東分別擁有70.00%及30.00%權益。截至最後實際可行日期，新余一豐擁有47名有限合夥人，其中馬憲海為最大有限合夥人，持有新余一豐約4.20%的合夥權益。

據董事所深知，除本節上文及下文「一 杭州楠盛」所披露者外，新余一豐及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

江西文信二號

江西文信二號為一家於2022年8月22日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資，由其普通合夥人江西省金杜鵑私募基金管理有限公司（「**金杜鵑資本**」）管理。金杜鵑資本由中共江西省委宣傳部間接全資擁有。截至最後實際可行日期，江西文信二號有七名有限合夥人，其中江西中文傳媒藍海國際投資有限公司為最大有限合夥人，持有江西文信二號約42.86%合夥權益，其餘六名有限合夥人概無單獨持有江西文信二號超過22.00%合夥權益。江西中文傳媒藍海國際投資有限公司由中文天地出版傳媒集團股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司（股份代號：600373））全資擁有。

據董事所深知，江西文信二號及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

吳凌東

吳凌東為個人投資者，透過直接從上海夏置收購股權的方式投資本公司，以期從我們未來的發展中受益。吳凌東透過應先生了解到本集團的潛在投資機會。吳凌東自2015年5月起擔任上海益松（即截至最後實際可行日期，我們的另一名[編纂]前投資者珠海省廣的普通合夥人）的董事會主席兼總經理。據董事所深知，除上文所披露者外，吳凌東為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

嘉興晶凱

嘉興晶凱為一家於2020年11月26日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資及相關諮詢服務，由其普通合夥人上海晶凱贏特投資管理有限公司（「上海晶凱」）管理。上海晶凱由張晶天擁有96.00%權益。截至最後實際可行日期，嘉興晶凱擁有五名有限合夥人，其中嘉興明琰股權投資合夥企業（有限合夥）為最大有限合夥人，持有嘉興晶凱約70.92%的合夥權益。嘉興明琰股權投資合夥企業（有限合夥）由其普通合夥人北京紫荊創業投資基金管理有限公司管理，而北京紫荊創業投資基金管理有限公司則由北京紫荊投資有限公司、王嬌及啟迪之星（北京）投資管理有限公司分別擁有35.00%、35.00%及30.00%權益。北京紫荊投資有限公司由康子建及北京水木紫荊投資有限公司分別擁有45.00%及35.00%權益。北京水木紫荊投資有限公司由康子健及謝雲發分別擁有40.00%及40.00%權益。啟迪之星（北京）投資管理有限公司由王影最終控制。

據董事所深知，嘉興晶凱及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

杭州富陽

杭州富陽為一家於2019年12月10日在中國成立的有限合夥企業，主要從事股權投資，由其普通合夥人杭州海日鼎輝股權投資管理有限公司（「杭州海日」）管理。杭州海日由海爾集團（青島）間接控制。有關海爾集團（青島）背景的詳情，請參閱「一 湖北宏泰」。截至最後實際可行日期，杭州富陽有四名有限合夥人，其中上海滴水成海投資

歷史、發展及公司架構

管理有限公司為最大有限合夥人，持有杭州富陽約32.08%合夥權益，而餘下三名有限合夥人概無單獨持有杭州富陽超過30.00%合夥權益。上海滴水成海投資管理有限公司由海爾集團（青島）最終控制。

據董事所深知，除本節上文及「一 湖北宏泰」所披露者外，杭州富陽、其最終實益擁有人以及其普通合夥人及有限合夥人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

吉晟投資

吉晟投資為一家於2020年11月13日在中國成立的有限合夥企業，主要從事以自有資金對外投資，由其普通合夥人浙江吉晟資產管理有限公司（「**浙江吉晟**」）管理。浙江吉晟由長春富晟集團有限公司（「**長春富晟集團**」）全資擁有，而長春富晟集團由長春富安管理有限公司（「**長春富安管理**」）擁有35.00%權益及由其他三名股東擁有65.00%權益，而彼等概無單獨持有長春富晟集團超過30.00%股權。長春富安管理由富晟控股（長春）集團有限公司（「**富晟控股**」）全資擁有。富晟控股由長春晟創投資合夥企業（有限合夥）（「**長春晟創**」）擁有約32.69%、由長春晟駿投資合夥企業（有限合夥）（「**長春晟駿**」）擁有約33.98%權益及由長春晟馳投資合夥企業（有限合夥）（「**長春晟馳**」）擁有約33.32%權益。長春晟創由其普通合夥人長春晟領企業管理有限公司管理，而長春晟領企業管理有限公司由張昕擁有70.00%權益及由另外兩名股東擁有30.00%權益，而該兩名股東概無單獨持有長春晟領企業管理有限公司超過30%的股權。長春晟駿及長春晟馳由其普通合夥人長春晟投企業管理有限公司管理，而長春晟投企業管理有限公司由張昕擁有70.00%權益及由另外兩名股東擁有30.00%權益，而該兩名股東概無單獨持有長春晟投企業管理有限公司超過30%的股權。截至最後實際可行日期，吉晟投資擁有八名有限合夥人，其中長春富晟集團為最大有限合夥人，持有吉晟投資30.00%的合夥權益。其餘七名有限合夥人概無單獨持有吉晟投資超過20%合夥權益。一汽投資（我們另一名[編纂]前投資者）持有長春富晟集團25.00%的股權。

據董事所深知，除上文所披露者外，吉晟投資及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

寧波垠星

寧波垠星為一家於2018年6月1日在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資管理、資產管理及投資諮詢，由其普通合夥人上海豐實股權投資管理有限公司（「**豐實**」）管理。豐實由上海豐實金融服務（集團）有限公司全資擁有，後者由上海豐實資產管理有限公司（「**上海豐實**」）及上海鉅豐資產管理有限公司（「**上海鉅豐**」）分別擁有約58.67%及約41.33%權益。上海豐實由盧長祺及上海海嘉商務諮詢有限公司分別擁有約59.20%及約40.80%權益，而上海海嘉商務諮詢有限公司由奚利及盧長祺分別擁有51%及49%權益。上海鉅豐由盧長祺及另一名個人股東分別擁有70%及30%權益。截至最後實際可行日期，寧波垠星有十名有限合夥人，侯毅為最大有限合夥人，持有寧波垠星約23.26%合夥權益。

據董事所深知，寧波垠星及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

長春長興

長春長興為一家於2023年12月29日在中國成立的有限合夥企業，主要從事基金管理、投資及運營，由其普通合夥人長春市股權投資管理。長春市股權投資由長春市金融控股集團有限公司全資擁有，後者由長春市財政局全資擁有。截至最後實際可行日期，長春長興有一名有限合夥人，即長春市融興經濟發展有限公司（持有長春長興97.00%合夥權益）。

據董事所深知，長春長興及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

金駿

金駿為一名個人投資者並通過參與B+輪融資投資於本公司，以期從我們未來的發展中受益。金駿透過應先生了解到本集團的潛在投資機會。據董事所深知，金駿為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

上海駒騰

上海駒騰為於2020年6月20日在中國成立的有限責任公司，主要從事電腦、通訊及其他電子設備製造。截至最後實際可行日期，上海駒騰由戴小英全資擁有。

據董事所知，上海駒騰及其最終實益擁有人均為獨立第三方，與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者概無關係。

武漢卡睿通

武漢卡睿通為一家於2017年4月26日在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資新能源汽車產業，由其普通合夥人北京卡睿創業投資管理中心(有限合夥)(「北京卡睿」)管理。北京卡睿由其普通合夥人卡睿達(北京)科技孵化器有限公司管理，而後者由北京同心偉創管理諮詢中心(普通合夥)擁有99%權益。北京同心偉創管理諮詢中心(普通合夥)由其普通合夥人張晗管理。截至最後實際可行日期，武漢卡睿通有四名有限合夥人，其中湖北長江蔚來新能源產業發展基金合夥企業(有限合夥)為最大有限合夥人，持有武漢卡睿通37.50%的合夥權益，其餘三名有限合夥人均無持有武漢卡睿通超過25.00%的合夥權益。湖北長江蔚來新能源產業發展基金合夥企業(有限合夥)由其普通合夥人湖北長江蔚來新能源股權投資合夥企業(有限合夥)管理。湖北長江蔚來新能源股權投資合夥企業(有限合夥)由其普通合夥人湖北長江蔚來新能源投資管理有限公司管理，而湖北長江蔚來新能源投資管理有限公司則由朱茜、呂元興、李堯、管宇凡、凌雯、李斌及蔚來集團(股份代號：9866)最終實益擁有。

據董事所深知，武漢卡睿通及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

蘇州新景

蘇州新景為一家於2021年4月27日在中國成立的有限合夥企業，主要從事非上市企業的風險投資，由其普通合夥人上海金馥盈管理諮詢有限公司（「上海金馥盈」）管理。上海金馥盈由上海金景城濮私募基金管理有限公司（「上海金景城濮」）及馥盈管理諮詢（上海）有限公司分別擁有51.00%及40.00%權益，而後者由左炳堤及梁曉剛分別擁有50.00%及50.00%權益。上海金景城濮由上海丹戎企業管理有限公司（「上海丹戎」）擁有35.00%及由上海金景投資管理諮詢有限公司（「上海金景」）擁有35.00%股權。上海丹戎由德頡企業管理（上海）有限公司（由卓德欽全資擁有）及上海鴻彩新能源科技有限公司（由周薇倫擁有98%）分別擁有60%及40%權益。上海金景由中太發展有限公司全資擁有，而中太發展有限公司由一名獨立個人間接全資擁有。

截至最後實際可行日期，蘇州新景有兩名有限合夥人，即鑫車投資（上海）有限公司及金景成長（廈門）創業投資合夥企業（有限合夥），分別持有蘇州新景約59.46%及37.84%的合夥權益。鑫車投資（上海）有限公司由易鑫集團香港有限公司全資擁有，而易鑫集團香港有限公司則由易鑫集團有限公司（一家於聯交所上市的公司（股份代號：2858））全資擁有。金景成長（廈門）創業投資合夥企業（有限合夥）由其普通合夥人廈門金景城濮私募基金管理有限公司管理，而廈門金景城濮私募基金管理有限公司則由上海金景城濮私募基金管理有限公司全資擁有。上海金景城濮私募基金管理有限公司由Limantara Jackson Widjaja、卓德欽、周薇倫、陳瑪琍及張學斌最終實益擁有。

據董事所深知，蘇州新景及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

歷史、發展及公司架構

共青城中科築誠

共青城中科築誠為於2023年3月10日在中國成立的有限合夥企業，主要從事私募股權及創業投資，由其普通合夥人北京中科融藝創業投資管理有限公司（「北京中科融藝」）管理。北京中科融藝由青島中科融藝科技服務有限公司（「青島中科融藝」）擁有47.00%權益，而其他四位股東擁有53.00%權益，彼等均無持有北京中科融藝30.00%以上的股權。青島中科融藝由劉慶蓮及徐燁分別擁有約64.81%及35.19%權益。截至最後實際可行日期，共青城中科築誠有三名有限合夥人，韓繼庚為最大有限合夥人，其持有共青城中科築誠約74.16%合夥權益。

據董事所深知，共青城中科築誠及其最終實益擁有人均為獨立第三方，與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者概無關係。

杭州楠盛

杭州楠盛為一家於2018年2月6日在中國成立的有限合夥企業，主要從事投資管理、資產管理及投資諮詢，由其普通合夥人上海傅鑫私募基金管理有限公司（「上海傅鑫」）管理。上海傅鑫由付立新及另一名個人股東分別擁有70.00%及30.00%權益。截至最後實際可行日期，杭州楠盛擁有33名有限合夥人，其中李景強為最大有限合夥人，持有杭州楠盛約5.17%的合夥權益。

據董事所深知，除本節上文及「一新余一豐」所披露者外，杭州楠盛及其最終實益擁有人各自為獨立第三方，且與本公司任何關連人士或其他[編纂]前投資者並無關係。

聯席保薦人確認

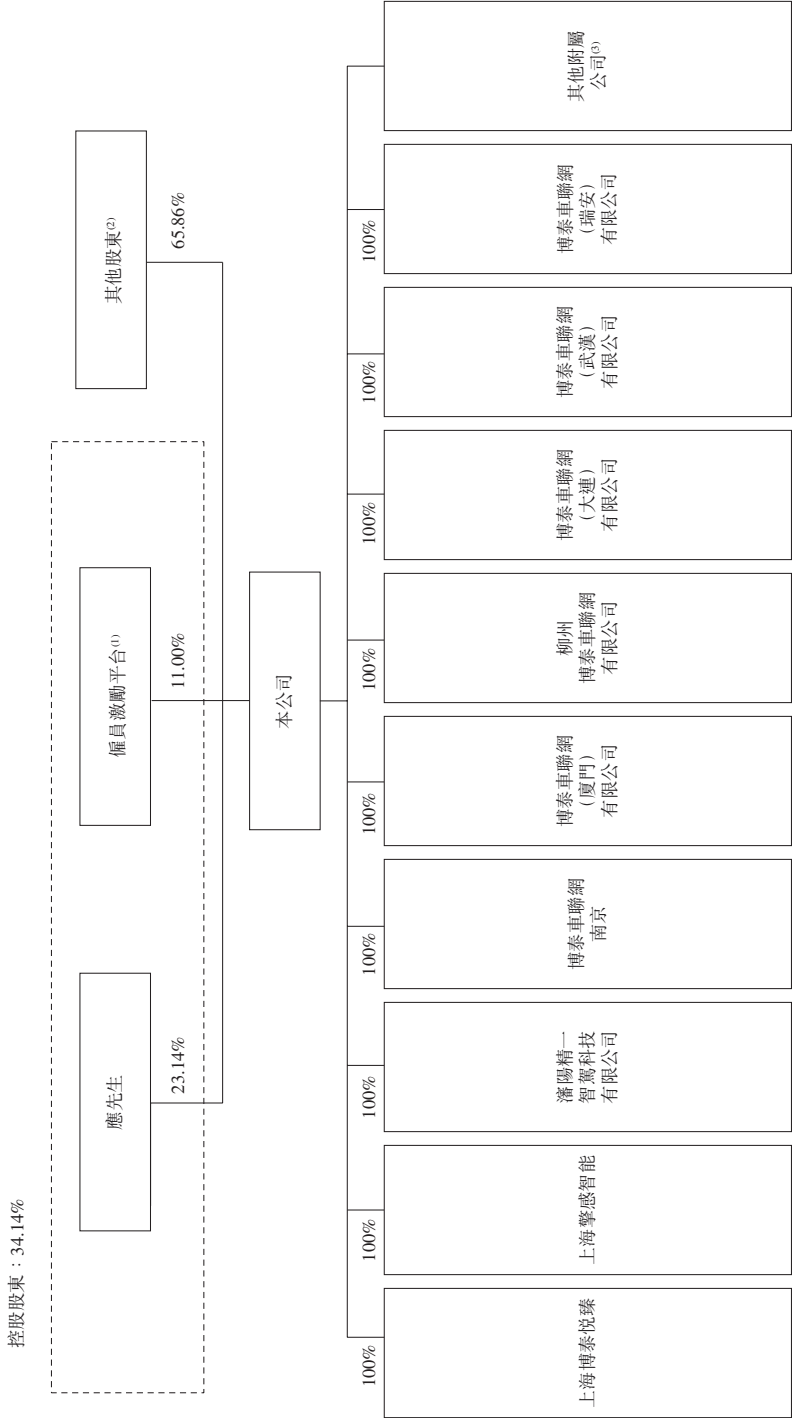
基於(i)[編纂]前投資的代價已於[編纂]前不少於120個完整日結算，及(ii)[編纂]後[編纂]前投資者將不會存在特別權利，聯席保薦人確認[編纂]前投資符合新上市申請人指引第4.2章。

歷史、發展及公司架構

公司架構

緊接[編纂]完成前的公司架構

下圖說明緊接[編纂]完成及內資股轉換為H股前本集團的股權架構及簡化公司架構：



歷史、發展及公司架構

- (1) 上海汝佳、上海晉鄰、上海楚水、上海妙龍、上海鳳午麟、上海葉赫、上海葉麟及上海應知於中國成立，作為我們的僱員激勵平台，由應先生（作為彼等各自的普通合夥人）控制。有關詳情，請參閱「一 僱員激勵平台」。
- (2) 有關其他投資者的詳情，請參閱「一 [編纂] 前投資 – [編纂] 前投資概要」、「一 本公司的資本化」及「一 [編纂] 前投資 – 有關我們 [編纂] 前投資者的資料」。
- (3) 我們亦已分別於中國境外及境內註冊成立兩家及24家附屬公司。我們非全資附屬公司詳情載列如下。

截至最後實際可行日期，本公司持有博泰金匯航空服務（上海）有限責任公司60.00%股權，其餘下40%股權分別由南京蘇寧汽車銷售服務有限公司及上海金匯通用航空股份有限公司持有20%及20%，彼等均為獨立第三方。

截至最後實際可行日期，本公司持有青島信泰銘馳私募股權投資基金合夥企業（有限合夥）約99.96%的有限合夥權益，其餘下約0.04%的合夥權益由獨立第三方中信新未來（北京）投資管理有限公司（其普通合夥人）持有。

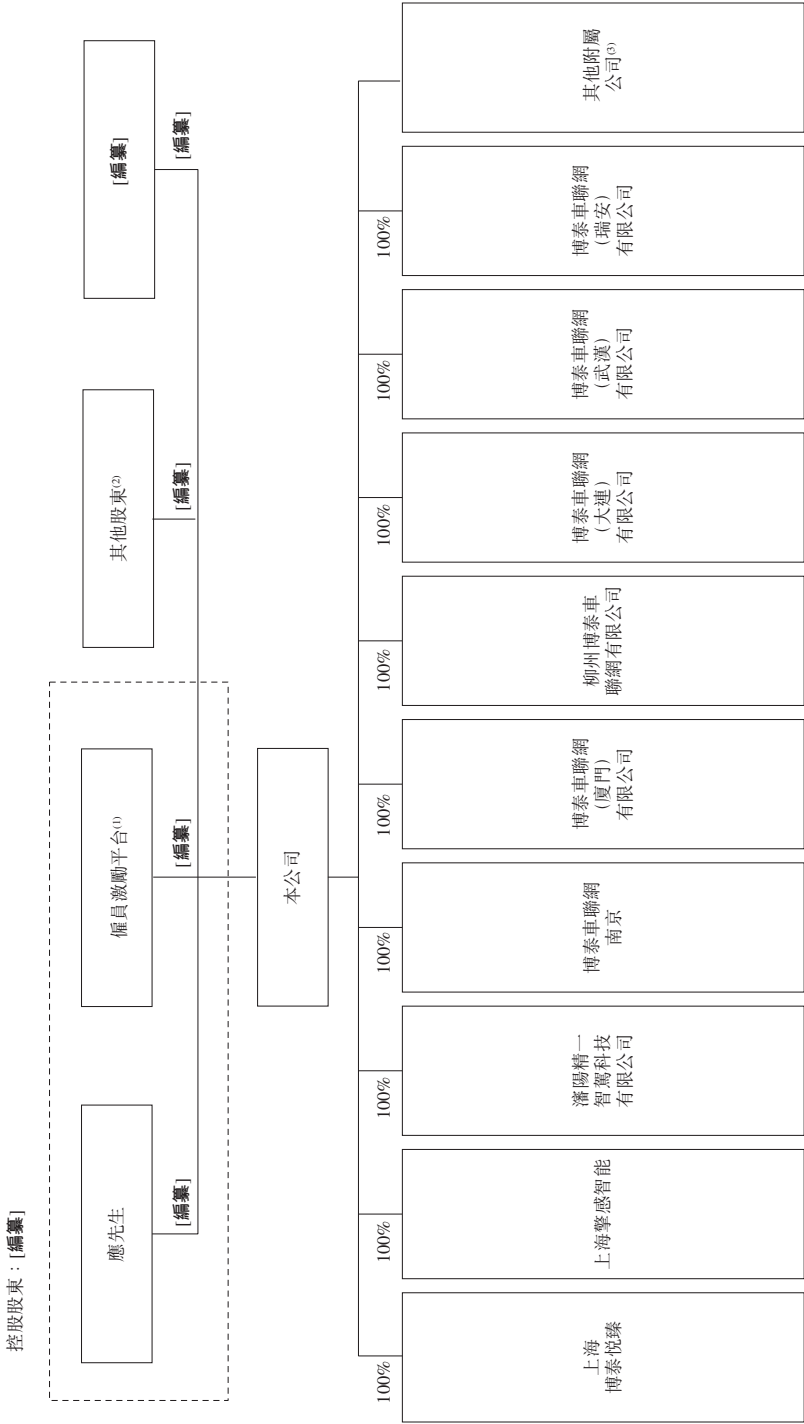
截至最後實際可行日期，本公司持有湖州創晨銘股權投資合夥企業（有限合夥）約99.40%的有限合夥權益，其餘下約0.60%及約0.01%的合夥權益分別由中凱致信投資管理（深圳）有限公司（其有限合夥人）及中信新未來（北京）投資管理有限公司（其普通合夥人）持有，彼等均為獨立第三方。

截至最後實際可行日期，本公司持有北京國創未來能動私募股權投資基金（有限合夥）約99.90%的有限合夥權益，其餘下約0.10%的合夥權益由獨立第三方北京國創未來私募基金管理有限公司（其普通合夥人）持有。

歷史、發展及公司架構

緊隨[編纂]完成後的公司架構

下圖說明緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後（假設[編纂]未獲行使且並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份），本集團的股權架構及簡化公司架構：



(1)-(3) 請參閱前一頁所載詳情。

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據乃摘錄自不同政府官方刊物、公開市場研究資料及來自獨立供應商的其他資料來源，以及灼識行業諮詢有限公司（「灼識諮詢」）編製的獨立行業報告。我們已委聘灼識諮詢就[編纂]編製獨立行業報告。我們、保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]、其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均未獨立核實來自政府官方來源的資料，也不對其準確性發表任何聲明。因此，此處所載來自政府官方來源的資料可能不準確，不應過度依賴。

全球及中國乘用車市場

近年來，全球汽車市場總體呈現穩定增長趨勢。2024年，全球及中國汽車銷量分別達到95.8百萬輛及32.2百萬輛，預計於2029年全球及中國汽車銷量將分別增至108.6百萬輛及38.6百萬輛。根據預期用途和設計，汽車可分為乘用車和商用車兩大類別。乘用車的設計和製造主要是為了運送人員而非貨物，在全球市場佔比較商用車更大。隨著全球經濟復甦，全球乘用車市場逐漸恢復，2024年銷量達到77.7百萬輛，預計2029年將進一步增至87.4百萬輛。中國擁有全球最大的乘用車市場，銷量從2020年的20.8百萬輛增至2024年的28.3百萬輛，佔2024年全球總銷量的36.4%。在穩定汽車消費及促進汽車升級等利好政策的持續實施，以及新能源汽車市場接受度不斷提高的推動下，預計2029年中國乘用車銷量將進一步增至34.3百萬輛。

中國乘用車市場的主要參與者包括國內OEM、外國OEM和外國合資OEM。近年來，中國汽車品牌，即由國內OEM擁有和控制的品牌，已成為中國乘用車市場的主導力量，市場份額從2020年的35.6%增至2024年的63.3%，預計2029年將增至75.0%（按銷量計）。此外，除了經濟型車型外，中國汽車品牌正在高端汽車領域佔據更大的市場份額。這一轉變反映了中國OEM滿足不斷變化的消費者偏好的能力有所增強，及其產品競爭力的增強。

行業概覽

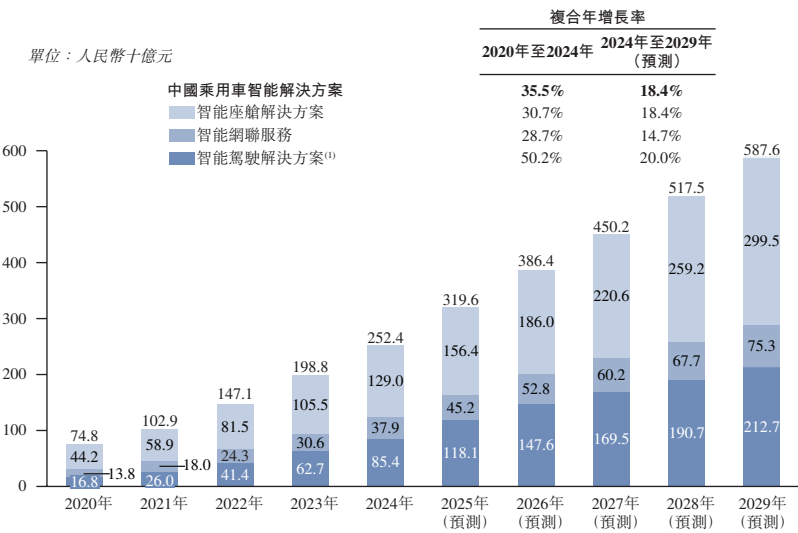
全球及中國汽車智能市場

汽車智能解決方案行業概覽

隨著技術的進步和消費者需求的演變，智能集成已成為汽車行業的一個關鍵趨勢。智能座艙、智能網聯和智能駕駛這三大支柱的融合推動了汽車智能轉型，並推動實現車輛更高的安全標準、更強的駕駛輔助和更舒適的用戶體驗。2024年，全球汽車智能市場規模達到人民幣7,794億元，預計2029年將達到人民幣16,232億元，複合年增長率為15.8%。2024年，中國汽車智能市場規模為人民幣2,587億元，預計2029年將達到人民幣6,080億元，複合年增長率為18.6%。具體而言，乘用車智能解決方案是全球及中國汽車智能市場的最大細分市場，佔2024年兩大市場收入的95%以上。

受惠於乘用車市場不斷擴大、智能汽車技術不斷創新升級、消費者對智能汽車功能的需求增加以及政府政策支持，全球及中國均加快了乘用車的智能化發展。2024年，全球乘用車智能解決方案的市場規模為人民幣7,587億元，預計2029年將達到人民幣15,555億元，複合年增長率為15.4%。2024年，中國乘用車智能解決方案的市場規模達到人民幣2,524億元，佔全球市場份額的33.3%，預計2029年將增至人民幣5,876億元，佔全球市場份額的37.8%，有關增長相當於2024年至2029年18.4%的複合年增長率。

2020年至2029年（預測）中國乘用車智能解決方案行業的市場規模（按收入計）



行業概覽

資料來源：中國乘聯會、灼識諮詢

附註：

- (1) 智能駕駛解決方案使車輛具備自動駕駛能力，實現1級至2級自動化的智能駕駛輔助系統功能及3級至5級自動化的自動駕駛系統(ADS)功能。

汽車電氣／電子架構(E/E架構)簡介

E/E架構指對控制車輛各種功能(如主動安全、信息娛樂和車輛控制等)的電氣及電子系統(包括硬件和軟件)的設計和佈局。隨著汽車電氣化和智能化的普及，電子控制單元(ECU)的數量有所增加，需要更高效、簡化、智能的E/E架構，因而採用域集中式E/E架構，將執行類似功能的ECU整合到特定域中。

域集中式E/E架構通常分為五個功能域：智能座艙、智能駕駛、動力總成、底盤和車身。智能座艙域作為駕駛員和汽車之間的主要接口，對用戶互動而言至為關鍵，並對駕駛體驗產生重大影響。智能座艙域的技術進步和創新對提升整體汽車智能至關重要。

全球及中國乘用車智能座艙解決方案市場

乘用車智能座艙解決方案行業概覽

乘用車座艙解決方案可根據其智能程度及功能大致分為兩類：傳統或「非智能」座艙解決方案及智能座艙解決方案。傳統座艙解決方案主要為機械式，主要提供基本的車輛控制功能及簡單的娛樂功能，其娛樂功能亦相對靜態，不支持OTA升級。其硬件和軟件結構相當簡單，缺乏智能交互功能，只能依靠物理按鈕和旋鈕進行操作。相比之下，智能座艙系統可為駕駛員及乘客提供更加智能的車內體驗，是乘用車智能化的重要組成部分。智能座艙解決方案主要由其核心組件、智能座艙域控制器及其他部件組成，如車載顯示器(包括中央信息顯示器以及副駕駛和後座娛樂顯示器)、LCD儀表板、抬頭顯示器(HUD)、流媒體後視鏡及IMS。其還具有強大的軟件功能，包括人機交互、遠程信息服務及全場景擴展。該等功能將乘用車轉變為智能移動空間，為駕駛員及乘客提供安全、智能及愉快的綜合體驗。

行業概覽

傳統與智能座艙解決方案之間的區別通常基於座艙解決方案的多個子系統所展現出的智能水平。下表載列傳統座艙方案與智能座艙方案子系統的對比：

子系統或功能	傳統座艙解決方案	智能座艙解決方案	智能座艙組件滲透率
功能控制.....	控制各種子系統的ECU（電子控制單元）單獨運行。	域控制器單元，可實現對各種子系統功能的集成控制。	44.1%
車載顯示屏.....	無中央顯示屏或普通小中央顯示屏。	大尺寸高清多顯示屏。	95.6%
儀表板	傳統機械儀表板。	LCD儀表板（如智能顯示屏）。	67.0%
HUD.....	無	車輛中的儀器讀數顯示屏，通常無需低頭即可看到，通常投影在擋風玻璃或遮陽板上。	21.6%
後視鏡	傳統後視鏡。	整合數位螢幕的流媒體後視鏡，可顯示來自後置攝像頭的視頻、流媒體及導航信息。	5.2%

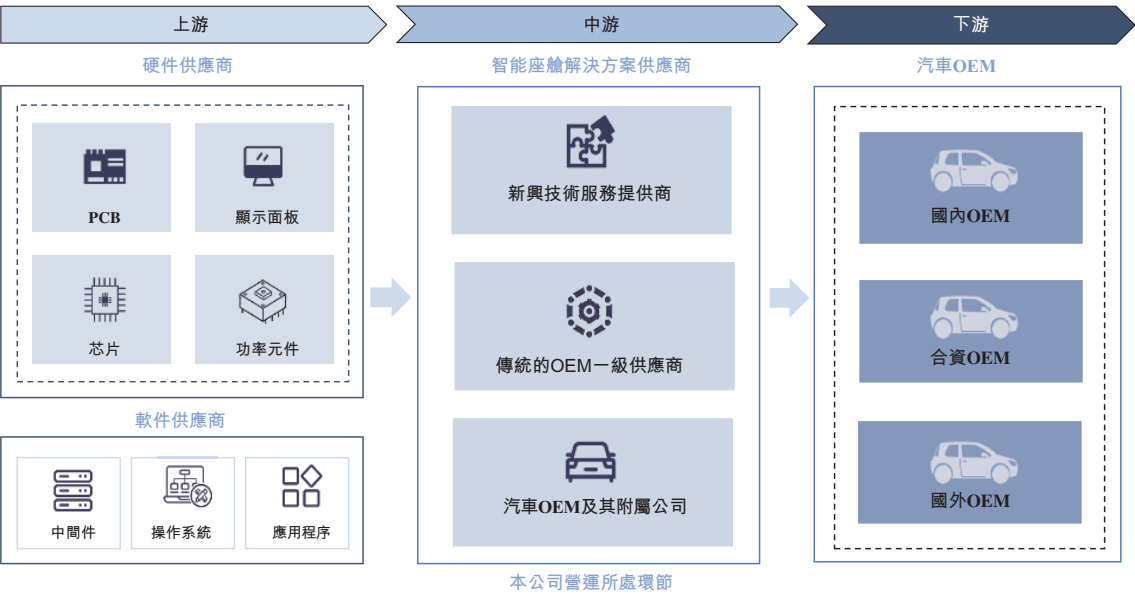
行業概覽

子系統或功能	傳統座艙解決方案	智能座艙解決方案	智能座艙組件滲透率
人機交互.....	主要依靠物理按鍵及旋鈕進行控制。	加入更高級的交互方式，如語音命令、手勢識別、眼動追蹤等。	不適用
其他功能.....	無	在車輛安全方面，引入了IMS以增強駕駛員及乘員的安全。	不適用

* 附註：按2024年的出貨量計算。

下圖所示為智能座艙解決方案行業的價值鏈。上游參與者主要包括PCB、顯示面板、芯片等硬件供應商，以及中間件、操作系統、應用程序等軟件供應商。中游參與者主要包括專業提供智能座艙解決方案的新興技術公司及傳統的OEM一級供應商。價值鏈的下游參與者主要是OEM。

中國乘用車智能座艙解決方案行業的價值鏈



資料來源：灼識諮詢

行業概覽

智能座艙系統由各類解決方案及組件組成，包括域控制器解決方案等軟硬件一體化解決方案、操作系統及汽車應用程序等軟件解決方案以及流媒體後視鏡等硬件組件。軟硬件一體化解決方案對智能座艙系統至關重要。域控制器解決方案為該等一體化解決方案的主要類型之一，擔任智能座艙的大腦角色。其利用高度一體化的計算平台，實現對信息交互、監控、全場景聯網等各種車載功能的集中管理及智能控制。其強大的數據處理和決策能力可確保智能座艙系統的高效運行和高度協調。

乘用車智能座艙解決方案行業中OEM採用的不同供應模式的分析

在乘用車智能座艙解決方案行業中，OEM通常採用多種供應模式：

- **OEM自主開發：**近年，部分OEM已嘗試開發具備更高算力及複雜人機互動功能的智能座艙解決方案。然而，由於技術壁壘高、研發週期長、投入資金龐大及技術迭代迅速，能夠獨立開發智能座艙的OEM數量有限，而能夠在軟件及硬件方面均實現全面自主開發的OEM更是寥寥可數。通常，OEM傾向於自主開發軟件，同時將硬件製造外包予專業供應商。例如，在配備域控制器的所有乘用車中，約34.0%配備帶有由OEM開發的操作系統及軟件的域控制器。OEM在智能座艙研發中面臨的主要挑戰包括：
 - **初始投資高。**自主開發智能座艙需要大量初期研發投入，這是由於技術壁壘高所致。積累必要的專業知識及資源具有挑戰性，導致產品開發週期不穩定且較長。
 - **技術迭代壓力。**市場需求快速變化，要求智能座艙技術迅速迭代。追求自主開發的OEM面臨重大壓力，需要緊跟技術升級及創新步伐。與專業的外部供應商相比，OEM通常缺乏在此快速演進領域中保持領先所需的前沿研發經驗。

行業概覽

- **採購自外部解決方案供應商：**由於眾多OEM在自主開發模式下面臨上述挑戰，因此通常傾向於直接從外部智能座艙解決方案供應商購買硬件、軟件及軟硬件一體化解決方案。根據所提供解決方案的類型，外部智能座艙解決方案供應商可分為三類：軟硬件一體化解決方案供應商、軟件部件供應商及硬件部件供應商：
 - **軟硬件一體化解決方案供應商：**指具備能力將軟件及硬件部件整合為全面智能座艙解決方案的供應商，該等方案旨在滿足OEM對智能座艙系統無縫整合的期望。隨著汽車行業的需求不斷演變及選用智能座艙解決方案者持續增加，軟硬件一體化智能座艙解決方案已日漸成為乘用車的主流。根據灼識諮詢的資料，2024年按收入計，軟硬件一體化解決方案已成為中國解決方案供應商向OEM交付的主流方式之一，其市場規模約為人民幣779億元，佔中國智能座艙解決方案總市場規模的60.4%。同時，隨著中國OEM成為智能座艙解決方案供應商的重要客戶，按2024年收入計，組裝於中國OEM製造的乘用車上的中國軟硬件一體化智能座艙解決方案的市場規模達約人民幣506億元，佔中國智能座艙解決方案總市場規模的39.2%。由於軟硬件一體化智能座艙解決方案供應商向汽車OEM提供若干主要優勢而證明其競爭力較強，當中包括：
 - **成本優化：**單一供應商提供的軟硬件一體化解決方案相較於傳統的分別採購軟件和硬件部件的模式更具成本效益。通過將兩者整合為單一方案，OEM可簡化採購流程，減少管理多家供應商的複雜性及相關費用。此外，此舉亦有助於OEM避免當軟件及硬件部件分別採購時經常出現的兼容性問題，進一步降低系統整合及故障排除所帶來的意外成本。
 - **縮短產品研發週期：**將軟件及硬件整合為單一解決方案顯著加快研發進度，減少與分別供應軟件及硬件部件的供應商進行溝通和協調所需的時間。此簡化的開發流程使OEM能夠更快速地向市場推出新產品，從而更迅速地適應不斷變化的市場需求，同時保持高品質標準。

行業概覽

- **改善系統性能：**無縫整合的軟件及硬件部件提高了智能座艙系統的效率和性能。由於兩者設計上可協同運作，軟硬件一體化解決方案可優化效率、令響應時間更快及系統穩定性更佳，從而為用戶提供更流暢及可靠的體驗。
- **硬件及軟件部件供應商：**指專注於根據OEM的需求獨立提供硬件或軟件部件的供應商。

OEM選擇不同供應模式時考慮的因素如下：

- **OEM選擇OEM自主開發的考慮因素：**
 - **核心技術的自主控制：**透過自主研發，OEM可掌握相關軟件、人工智能算法、人機互動及硬件適配等關鍵領域的核心技術，從而適當降低對外部供應商的依賴，減輕供應鏈中斷的風險。
 - **差異化競爭力：**智能座艙作為用戶體驗汽車智能水平最直觀的載體，其各種智能功能（如人機互動、智能網聯等）可為用戶提供獨特且差異化的體驗。OEM可利用定制介面、互動邏輯或專屬功能來創造品牌專屬特徵，與競爭對手形成差異化，進而提升自身在市場中的競爭力。
 - **數據安全：**智能座艙涉及大量用戶個人信息及私密數據，例如駕駛習慣、位置信息及娛樂偏好。自主研發允許OEM全面控制數據的收集、儲存、傳輸及使用，並實施有效的安全措施，從而降低數據洩漏風險，保障用戶隱私及權益。
- **OEM選擇向外部解決方案供應商採購的考慮因素：**
 - **供應商專業能力：**外部解決方案供應商具備豐富的行業洞察力、深厚的技術專長及可靠的供應鏈，可快速提供成熟且先進的智能座艙解決方案，加速OEM的整體研發並更高效地提升車型的智能水平。

行業概覽

- **快速的技術創新及迭代：**外部解決方案供應商持續引領技術創新及迭代，並通常在操作系統優化、人機介面設計、人工智能、智能語音識別及影像處理等關鍵技術的研發方面投入大量資源。與該等供應商合作可使OEM緊跟技術創新前沿，滿足多元且個性化的用戶需求。
- **成本效益：**智能座艙的自主研發需要OEM在技術研發團隊及設備採購方面投入大量資金。選擇外部解決方案供應商的成熟解決方案可大幅降低前期研發投資成本，減輕開發過程期間的技術風險。同時，外部解決方案供應商藉助規模經濟及集中化生產，提供具成本效益的智能座艙解決方案，讓OEM可從外部合作夥伴採購完全現成的解決方案而減少內部研發支出，同時將更多資源分配至其他核心業務領域，例如整車設計及動力總成開發，以實現最佳資源配置。

針對不同的智能座艙組件，OEM通常採用不同的採購模式。具體例子如下：

- **域控制器：**OEM透過兩種模式向供應商採購域控制器：(i)採購附有供應商開發的操作系統及／或軟件的域控制器，或(ii)向供應商採購域控制器，然後再部署本身的操作系統及軟件。

在配備域控制器的所有乘用車中，約66.0%配備帶有由供應商開發的操作系統及／或軟件的網域控制器，及約34.0%配備帶有由OEM開發的操作系統及軟件的域控制器。

- **車載顯示屏：**在所有配備中央資訊顯示屏的乘用車中，約有18%配備由OEM自主開發的顯示屏，約36%配備由同一外部供應商提供的軟硬件一體化顯示屏，其餘則配備由不同外部供應商提供軟件及硬件組件的顯示屏。

行業概覽

- **LCD儀錶板**：在所有配備LCD儀錶板的乘用車中，約有12%配備由OEM自主開發的LCD儀錶板，約66%配備由同一外部供應商提供的軟硬件一體化LCD儀錶板，其餘則配備由不同外部供應商提供軟件及硬件組件的LCD儀錶板。

根據灼識諮詢的資料，OEM為管理供應鏈風險，就同一汽車車型或系列的座艙解決方案委聘多家供應商乃屬常見。大多數OEM均採用多供應商模式，從多個供應商採購相同種類的產品或服務，以有效管理供應鏈，降低包括生產中斷、質量問題、交貨延遲及財務不穩定的風險，並比較價格及產品質量，以選擇滿足其需要的最佳選項。在智能座艙解決方案的軟件方面，當OEM選擇由供應商提供配備其所開發操作系統的域控制器時，OEM會明確對座艙功能的要求。不論供應商是主要供應商抑或替代供應商，各自將按照OEM的規格使用自身軟件獨立開發及落實座艙功能。因此，即使該車型的用戶界面看起來相同（由OEM確定），但在主要供應商及替代供應商提供的域控制器中，操作系統的軟件設計及代碼仍會有所不同。於部分情況下，我們獲委聘設計及開發域控制器，並作為量產的指定供應商之一。然而，視乎特定項目安排，我們亦可能設計及開發域控制器，而不參與其量產；或參與其他方設計的域控制器的量產工作。我們的設計與開發能力是獲得OEM客戶項目的重要因素，惟量產階段的分配可能因OEM客戶的多源戰略而有所不同。此外，OEM通常願意根據其需求委聘專注於智能座艙解決方案的一級供應商提供研發服務，以開發配備新推出SoC的新型域控制器解決方案。相反，對於配備已普遍用於智能座艙域控制器的SoC的域控制器解決方案而言，OEM通常會委聘一級供應商進行智能座艙域控制器量產，與一級供應商的合約乃基於最終交付的產品數量，而不會另行支付研發服務費。

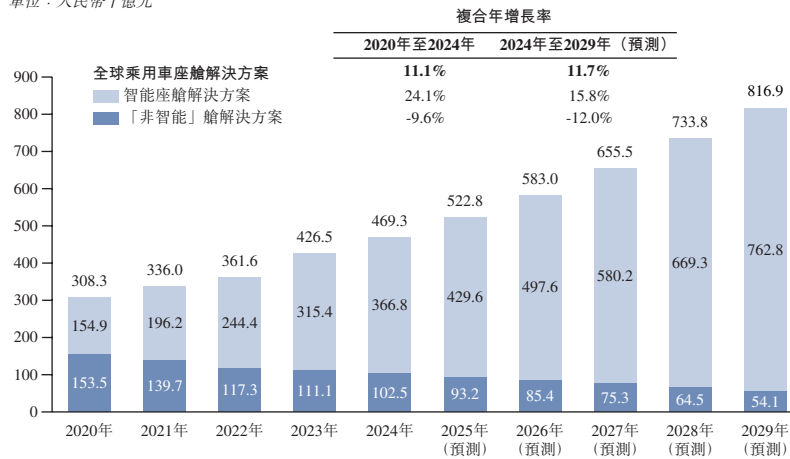
全球及中國乘用車智能座艙解決方案的市場規模

座艙系統是乘用車的關鍵組成部分。2024年，全球乘用車座艙解決方案行業的市場規模達到人民幣4,693億元，預計2029年將增至人民幣8,169億元，期內複合年增長率為11.7%。此外，2024年，中國乘用車座艙解決方案行業的市場規模達到人民幣1,568億元，預計2029年將增至人民幣3,104億元，期內複合年增長率為14.6%。

行業概覽

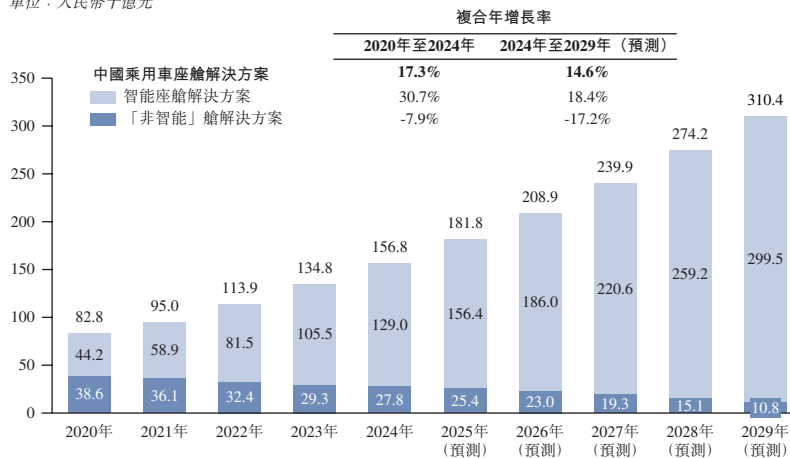
2020年至2029年（預測）全球乘用車座艙解決方案行業的市場規模（按收入計）

單位：人民幣十億元



2020年至2029年（預測）中國乘用車座艙解決方案行業的市場規模（按收入計）

單位：人民幣十億元



資料來源：中國乘聯會、灼識諮詢

就乘用車座艙解決方案行業的不同細分市場而言，在乘用車越來越多地採用先進技術、自動化及互聯功能的推動下，傳統座艙解決方案已迅速被智能座艙解決方案所取代。因此，乘用車傳統座艙解決方案的市場規模逐年下降，而乘用車智能座艙解決方案的市場規模則迅速增長。全球乘用車智能座艙解決方案的市場規模從2020年的人民幣1,549億元增至2024年的人民幣3,668億元，複合年增長率為24.1%，預計2029年將達到人民幣7,628億元，複合年增長率為15.8%。中國是全球最大的乘用車市場。中國

行業概覽

OEM積極採用最新智能技術，為駕駛員及乘客提供卓越的車內體驗，促進了智能座艙解決方案在中國的發展，使中國成為全球最大的乘用車智能座艙解決方案市場。中國乘用車智能座艙解決方案的市場規模由2020年的人民幣442億元增至2024年的人民幣1,290億元，複合年增長率為30.7%。隨著中國消費者對智能、互聯及沉浸式駕駛體驗需求的持續增長，預計2029年中國乘用車智能座艙解決方案市場將達到人民幣2,995億元，2024年至2029年的複合年增長率為18.4%。

全球及中國乘用車智能座艙解決方案行業的主要驅動因素

全球及中國乘用車智能座艙解決方案行業在多項因素推動下具有巨大增長潛力：

- *消費者對提升駕駛體驗及個性化需求的不斷變化。*從消費者的角度來看，乘用車已逐漸從單純的交通工具轉變為智能移動空間，更加注重提供更好的體驗及個性化。根據汽車之家研究院發佈的《2023中國新能源汽車消費洞察》，智能化已成為車輛購買決策的一項重要因素，2023年，已經有超過80%的汽車消費者考慮購買智能汽車。乘用車消費者對用戶體驗及個性化的需求推動了智能座艙在乘用車上的進一步應用。
- *OEM加快部署汽車智能。*通過引入人工智能、大數據及物聯網等技術，OEM現已能夠開發更具創造力及差異化的產品，以提高其品牌競爭力。通過算法的不斷迭代，智能座艙構建了具有豐富應用程序的強大軟件生態系統，不斷優化自動升級，並利用語音、觸摸等多模態交互技術，提升人機交互體驗和用戶需求感知。因此，OEM持續加大智能技術研發投入，以滿足日益增長的消費者需求，推動智能座艙行業加快發展。
- *軟硬件技術不斷創新。*軟硬件的升級為汽車消費者提供了更加智能、便捷和舒適的駕駛體驗。例如，具有高性能及兼容性的車規級SoC芯片可以更快、更準確地處理多個並行任務，運行複雜算法，實現高分辨率顯示，實現更智能的功能，並提高能效。這些進步對智能座艙解決方案的發展至關重要。此外，軟件架構正在升級至SOA，這是一種針對智能汽車軟件系統的更加靈活及可擴展的架構，能夠實現更高效的更新及升級。由於軟硬

行業概覽

件技術的不斷改進，智能座艙越來越多地採用了精密和高價值的功能。因此，中國每輛汽車的智能座艙解決方案價格預計將從2024年的約人民幣4,560元升至2029年的約人民幣8,726元。

- **支持性政策及法規。**全球多個國家均將汽車智能化作為汽車行業轉型升級的重要戰略方向，而智能座艙在其中發揮重要作用。在中國，若干政府部門也採取了《智慧汽車創新發展戰略》及《製造業可靠性提升實施意見》等一系列政策，為智能座艙解決方案行業的發展創造有利環境。
 - 中國多個主要政府部門，包括國家發展和改革委員會、國家互聯網信息辦公室、科學技術部及工業和信息化部已聯合頒佈《智慧汽車創新發展戰略》(以下簡稱「《戰略》」)。**《戰略》**鼓勵地方政府實施因地制宜的政策措施，有效推動智慧汽車創新發展。**《戰略》**強調了推進關鍵技術的必要性，例如多源傳感器數據的一體化感知、先進的智能終端、智能算力平台及汽車無線通訊網絡。**《戰略》**敦促地方政府出台扶持政策，豐富資金渠道，推動該等領域及主要工程項目的研發。作為以該等技術為核心的產業，**《戰略》**預期將為智能座艙產業創造有利的政策環境及財政支持，有助降低整體成本，加快技術創新及推動智能座艙技術商業化。此外，**《戰略》**亦促進法律及監管框架的建立，以規管智能汽車的測試、審批、使用及監督。**《戰略》**要求對關鍵軟硬件組件進行功能性、可靠性及安全性認證，並針對不同水平的智能汽車制定認證標準及指南。此舉預期將為智能座艙產業制定明確的監管指引及技術標準，從而提高產品的安全性及可靠性，增強消費者信心，並推進智能座艙技術的創新與應用。
 - 工業和信息化部、教育部、科技部、財政部及國家市場監督管理總局已聯合頒佈《製造業可靠性提升實施意見》(以下簡稱「**《實施意見》**」)。**《實施意見》**旨在指導地方相關部門及產業機構提升製造業的

行業概覽

可靠性標準，涵蓋機械、電子及汽車領域。《實施意見》鼓勵地方政府建立涵蓋製造過程中一般要求、管理、設計、分析、測試、評估及維護支援的基礎可靠性標準，並將可靠性指標納入強制性標準。此外，《實施意見》為研究、產品設計及試點測試提供稅收減免，減輕了智能座艙產業公司的財務負擔。該等措施旨在激勵創新投資，推動智能座艙產業的技術進步，確保智能座艙部件及系統在設計、製造及運行過程中符合更高的質量標準。

全球及中國乘用車智能座艙解決方案行業的趨勢

以下是全球及中國乘用車智能座艙解決方案行業的最新趨勢：

- *客戶需求推動行業向智能化及高端化發展。*消費者對更好駕駛體驗的偏好不斷變化，推動世界各地的OEM努力尋求高質量的乘用車智能座艙解決方案。在中國，國內OEM在這方面位居前列，採用靈活的研發生產機制，加快創新步伐並推出具有卓越用戶體驗的新產品，促使智能座艙解決方案供應商加快開發新的解決方案。智能座艙解決方案供應商與中國汽車品牌之間的合作可以促進強大的技術協同，提高其乘用車的整體競爭力。此外，國內OEM引領的高端乘用車產品趨勢正在催化智能座艙解決方案的軟硬件升級，不斷提升汽車消費者的駕駛體驗。
- *OEM對具有全方位能力的供應商的偏好。*OEM傾向於與擁有集成軟件、硬件和智能網聯等全方位技術能力的智能座艙解決方案供應商合作。該等智能座艙解決方案供應商可滿足OEM對零部件的多樣化定制需求，從而降低從多家供應商採購零部件的溝通及管理成本。在算法、模塊及智能網聯方面具有強大軟件能力的供應商可集成多種功能並實時處理數據，加上硬件設計及製造能力，該等供應商可不斷提升智能座艙解決方案的智能化水平。在中國，只有少數供應商擁有全方位技術能力，使其在業內具有顯著競爭優勢。

行業概覽

- **智能座艙解決方案滲透率不斷上升。**智能座艙解決方案的滲透率預計將在全球各地區繼續增長。在中國，智能技術的快速發展、消費者需求的轉變以及支持性政策的出台，使智能座艙解決方案的滲透率加速上升。例如，根據灼識諮詢的資料，智能座艙的重要組成部分域控制器解決方案在中國乘用車中按出貨量計的滲透率從2020年的13.7%增至2024年的44.1%，預計2029年將達到90%以上。
- **行業集中度不斷提高。**隨著領先的OEM不斷增強競爭力，中國乘用車市場預期將變得更加集中。按銷量計，中國五大OEM的市場份額由2021年的33.4%增至2024年的41.5%。該等OEM更願意與頂級智能座艙解決方案供應商合作，共享研發資源並優化成本效益。因此，與領先的OEM有穩固合作的頂級智能座艙解決方案供應商將享受更多業務增長機會。此外，該等頂級智能座艙解決方案供應商通常具有全方位能力、顯著的技術積累及生產規模效應，使其能夠獲得更大的市場份額，從而提升智能座艙解決方案行業的集中度。
- **中國智能座艙解決方案供應商正在加速海外擴張。**中國OEM及整個汽車行業價值鏈中的其他公司正在加速向海外市場擴張，這加快了中國智能座艙解決方案供應商進軍國際市場的步伐。此外，國際OEM對先進智能座艙技術的需求不斷增長，從而推動這些OEM與中國頂級智能座艙解決方案供應商之間的更多合作。
- **AI大模型技術推動多模態人機交互。**人工智能大模型具備強大的數據處理、語義理解和感知能力，推動智能座艙人機界面的發展。通過結合新穎的大模型技術，智能座艙系統可更好地迎合用戶偏好，實現更豐富的多模態交互功能，該技術融合了語音命令、手勢識別、眼動追蹤及自然語言處理功能，以提供無縫直觀的用戶體驗。具備先進的多模態交互功能的智能座艙系統通過結合環境狀況和用戶習慣學習的多模態信息感知，主動提供精準反饋和行動，進一步提升智能座艙系統的用戶體驗、自動駕駛汽車的感知和決策能力，以及乘用車網聯平台的智能服務水平。

行業概覽

- **域控制器向更高集成的迭代。**汽車域控制器有望實現多域融合，進一步提高域控制的集成，以負責車輛的感知、決策、執行和控制，實現包括車輛控制、駕駛和座艙在內的各種系統之間的無縫協同。

近年，多個國家和地區對中國純電動車（「BEV」）徵收關稅。歐盟已協定對中國製造的BEV徵收大額反補貼關稅，為期五年，同時在現行10%關稅的基礎上加徵最高35.3%的關稅（具體稅率視乎OEM而定）。中國OEM和在中國生產的外國OEM均會受到影響。美國自2024年9月27日起對中國進口的BEV加徵100%關稅，導致合計102.5%的關稅，且未有明確屆滿日期。加拿大於2024年10月1日實施類似關稅政策，合計關稅稅率為106.1%。預計該等關稅主要會增加OEM的出口成本，並減少OEM的銷量，從而對OEM造成影響。

然而，對於處於OEM上游的智能座艙解決方案行業，對新能源汽車的有關關稅不大可能會對智能座艙解決方案行業造成重大影響，原因如下：

- **徵收關稅的主體。**智能座艙解決方案供應商為汽車行業的上游供應商之一，目前並未針對智能座艙解決方案或產品徵收關稅。因此，預計對中國新電動車徵收的關稅不會對智能座艙解決方案行業造成直接即時影響。
- **應用場景。**智能座艙解決方案可集成到各種能源類型的車輛上，而不僅是新能源汽車。此外，汽車行業總體上正在轉向智能化及網聯化，預期將進一步推動智能座艙解決方案的需求及高價值智能座艙解決方案的廣泛應用。
- **技術創新和產品升級。**智能座艙系統是用戶體驗汽車智能的關鍵接口，亦是加強車輛競爭力的主要因素之一。中國的OEM預期將採用功能更完善、用戶體驗更佳智能座艙解決方案，以增加其車型在海外市場的吸引力，從而抵銷較高的關稅對產品競爭力的影響。這種發展態勢預計將推動智能座艙解決方案行業技術創新和產品升級，最終促進行業發展。

行業概覽

- **新能源汽車出口貢獻較小。**根據中國乘用車市場資訊聯席會(China Passenger Car Association)(「乘聯會」)的資料，於2024年，中國新能源汽車出口量達1.95百萬台，僅佔中國乘用車銷量的6.9%。由於佔比相對較小，預計對新能源汽車徵收的關稅不會對中國汽車行業和智能座艙解決方案行業造成重大影響。
- **關稅的範圍。**美國和歐盟最近徵收的關稅特別針對中國OEM生產的新能源汽車。根據乘聯會的資料，於2024年，中國對歐洲市場的新能源汽車出口量佔中國對歐洲汽車出口量約26.3%。同樣地，同期新能源汽車出口量佔中國對美國的汽車出口量約27.7%。由於新能源汽車出口僅佔這兩個市場的汽車出口相對較小部分，僅針對新能源汽車的關稅不會對中國總體汽車行業造成重大影響。此外，中國OEM已實行戰略措施，如設立海外製造設施，以抗衡關稅的影響。預期這些措施可進一步緩減對中國汽車徵收的關稅造成的影響。
- **新興東南亞市場。**近年，東南亞頒佈的優惠政策，為中國新能源汽車OEM的發展提供大力支持。此外，東南亞地區得消費者購買力大幅增長及新能源汽車行業快速擴展。因此，中國向東南亞新能源汽車出口量由2023年的74.0千台增加至2024年的114.0千台，增長率為54.1%。東南亞已成為中國OEM的新興市場，與美國和歐盟市場相輔相成。預期東南亞新能源汽車市場的快速發展將促成對智能座艙解決方案的強大需求，推動中國智能座艙解決方案行業持續進步和發展。

綜上，近期對中國新能源汽車徵收的關稅將不會對中國汽車行業和智能座艙解決方案行業造成重大不利影響。

中國乘用車智能座艙解決方案行業的進入壁壘及關鍵成功因素

中國乘用車智能座艙解決方案行業公司的成功取決於以下關鍵因素：

- **覆蓋軟件、硬件及雲端遠程信息服務的全方位技術能力。**智能座艙解決方案的開發需要供應商在智能座艙系統軟件算法、域控制器和傳感器等多個領域具備深厚的技術專長。一體化智能座艙解決方案要求供應商不僅擁有

行業概覽

強大的硬件設計及製造能力，還需要強大的軟件開發和雲端遠程信息服務能力。該等一體化解決方案也對系統的穩定性、可靠性和安全性提出了更高的要求。擁有強大的技術能力、扎實的研發創新能力，以及對行業的深入了解及豐富經驗的解決方案供應商，方可成功開發高性能、高可靠性的一體化智能座艙解決方案。

- *與頂級客戶及合作夥伴的長期合作。* OEM對智能座艙解決方案供應商設有嚴格的准入要求，驗證過程漫長而複雜，且在車型的生命週期（通常為二至五年）內，一般不會輕易更換座艙供應商。與頂級OEM建立長期穩定合作關係的智能座艙解決方案供應商可以實現跨多種車型的量產，並獲得參與聯合系統開發的機會。OEM在合作過程中對該等供應商技術實力的認可確保其持續穩定發展。OEM為該等智能座艙解決方案供應商提供寶貴的市場反饋和客戶需求信息，幫助其優化產品設計，更好地滿足市場需求。此外，智能座艙解決方案供應商與汽車行業價值鏈上戰略合作夥伴在技術與資源等方面的合作，使合作各方能夠更好地利用其資源拓展市場，提升汽車消費者的駕駛體驗。
- *開發高算力芯片平台的能力。* 自建專有高算力芯片平台是智能座艙解決方案行業的重要趨勢。智能座艙芯片平台必須滿足汽車行業對可靠性、耐用性和實時性能的嚴格要求。開發高性能芯片平台的能力使解決方案供應商能夠更好地開發利用芯片，借助高算力適應及支持各種智能座艙功能。高算力芯片平台還可提高產品開發的靈活性，實現複雜的人機交互，進一步增強產品競爭力。
- *大規模生產及供應鏈管理能力。* 智能座艙系統涉及大量需要高度集成及標準化的硬件設備，包括屏幕、傳感器及電子控制單元等。量產可以降低生產成本，提高生產效率，從而增加智能座艙產品的市場競爭力。此外，智能座艙解決方案供應商需要與供應商建立密切的合作夥伴關係，以確保組件的穩定供應及質量控制。

行業概覽

中國乘用車智能座艙解決方案行業的競爭格局

中國乘用車智能座艙解決方案行業有數百家市場參與者，市場相對分散，於2024年，按收入計，前五大供應商所佔市場份額合計為31.8%。於2024年，我們的乘用車智能座艙解決方案細分市場收入為人民幣2,441百萬元，在行業中排名第11，按收入計，佔市場總額的1.9%。

域控制器解決方案是智能座艙解決方案的核心組成部分，而中國的智能座艙域控制器解決方案行業競爭格局較為集中，以2024年智能座艙域控制器的出貨量計，前五大供應商的市場份額合計為53.3%，而本公司的對應出貨量為91.52萬台，行業排名第三，以2024年智能座艙域控制器出貨量計，佔市場總量的7.3%。

按智能座艙域控制器解決方案的收入計算，中國智能座艙域控制器解決方案行業的競爭格局相對集中，於2024年，前五大供應商合共佔據48.2%的市場份額，本公司的相應收入為人民幣1,959百萬元，行業排名第四，按2024年智能座艙域控制器解決方案收入計算佔市場總量的6.3%。

2024年中國前五大智能座艙域控制器解決方案供應商⁽¹⁾ (按出貨量計⁽²⁾)

排名	智能座艙域控制器 解決方案供應商	出貨量 (以千計)	2024年按	2024年按收入	
			出貨量計市場	計市場	
			份額 ⁽³⁾ (%)	收入 ⁽⁴⁾	份額 ⁽⁵⁾ (%)
(人民幣百萬元)					
1	公司A	~2,700	21.7%	~6,400	20.5%
2	公司B	~1,300	10.4%	~2,700	8.6%
3	本公司	915	7.3%	1,959	6.3%
4	公司C	~870	7.0%	~1,900	6.1%
5	公司D	~860	6.9%	~2,100	6.7%
	總計	6,645	53.3%	15,059	48.2%

附註：

(1) 不包括純粹製造服務供應商及無自有工廠的供應商。

行業概覽

- (2) 僅包括2024年中國生產的乘用車。根據灼識諮詢的資料，以產品單位出貨量作為評估、比較及排列智能座艙產品供應商市場地位的指標，是智能座艙行業及汽車行業的常見做法。根據同一來源的資料，出貨量數字通常反映智能座艙供應商的產品的接受度及受歡迎程度，亦暗示若干供應商的產品性能及質量。
- (3) 2024年中國智能座艙域控制器解決方案出貨量佔中國智能座艙域控制器解決方案行業總出貨量的百分比。
- (4) 收入包括來自中國的智能座艙域控制器解決方案的銷售額。
- (5) 2024年來自中國智能座艙域控制器解決方案的收入佔中國智能座艙域控制器解決方案行業總市場規模的百分比。

公司A：一家成立於1986年並於深圳證券交易所上市的公司，主要從事智能座艙、智能駕駛及智能網聯服務，並提供全面的智能座艙解決方案，包括域控制器單元和信息交互系統。

公司B：一家非上市公司，於2016年成立，為一家上海證券交易所上市公司的附屬公司，主要從事智能座艙域控制器解決方案及智能網聯服務。

公司C：一家於2014年成立的非上市公司，專注開發汽車域控制器、智能網聯軟件及運營服務產品。

公司D：一家於1994年成立並於紐約證券交易所上市的公司，業務涵蓋涉及汽車軟硬件及電氣／電子架構解決方案。

乘用車智能座艙解決方案主要材料

中國乘用車智能座艙解決方案的主要原材料包括(其中包括)芯片、模塊及顯示面板。值得一提的是，芯片是最重要的原材料之一，其成本佔智能座艙域控制器總成本的20%至35%。具體而言，芯片可應用於各種車載系統，包括車輛控制、車載信息娛樂、動力傳輸集成控制系統及自主安全系統。旨在滿足汽車行業的要求，如工作溫度範圍、延長的壽命和先進的可靠性，芯片能夠實現各種嚴格的功能要求。

基於車輛內的應用，車規級芯片可分為多個類別，其中包括用於智能座艙解決方案的芯片、用於智能駕駛解決方案的芯片、車輛控制及安全芯片以及通信芯片等。用於智能座艙解決方案的芯片用於智能座艙域控制器以控制並處理座艙內的各種傳感器、執行器、屏幕及其他設備的數據。SoC模塊是智能座艙解決方案的主流芯片形式，負責集成座艙的大部分或所有部件。該等SoC模塊能夠簡化智能座艙內的功能集成，有助於提高性能及效率，並支持駕駛員和乘客的網聯及安全需求。

行 業 概 覽

目前，全球汽車芯片市場已被美、歐、日等地巨頭公司壟斷。下表載列中國五大智能座艙解決方案SoC供應商及其背景概要：

2024年中國五大智能座艙解決方案SoC供應商排名，按車輛銷量計

序號	芯片供應商	背景	2024年 市場份額 ⁽¹⁾
1...	芯片供應商A	一家主要從事無線電信產品及服務的設計及開發並為行動裝置及其他無線產品提供積體電路及系統軟件的上市公司，成立於1985年，總部位於美國。	~68%
2...	芯片供應商B	一家主要從事數據中心、嵌入式、遊戲及個人電腦市場半導體產品的上市公司，成立於1969年，總部位於美國。	~11%
3...	芯片供應商C	一家主要從事汽車、醫療保健、電腦周邊、連接、家電及工業終端市場半導體產品的研發、設計、製造、銷售及服務的上市公司，成立於2002年，總部位於日本。	~8%
4...	芯片供應商D	一家主要從事提供信息與通訊技術(ICT)基礎設施及智能設備的非上市公司，成立於1987年，總部位於中國。	~4%

行業概覽

序號	芯片供應商	背景	2024年 市場份額 ⁽¹⁾
5...	芯片供應商E	一家主要從事智能手機、半導體芯片、打印機、家電、醫療設備及電信網路營運製造及銷售的上市公司，成立於1969年，總部位於韓國。	~3%

資料來源：灼識諮詢

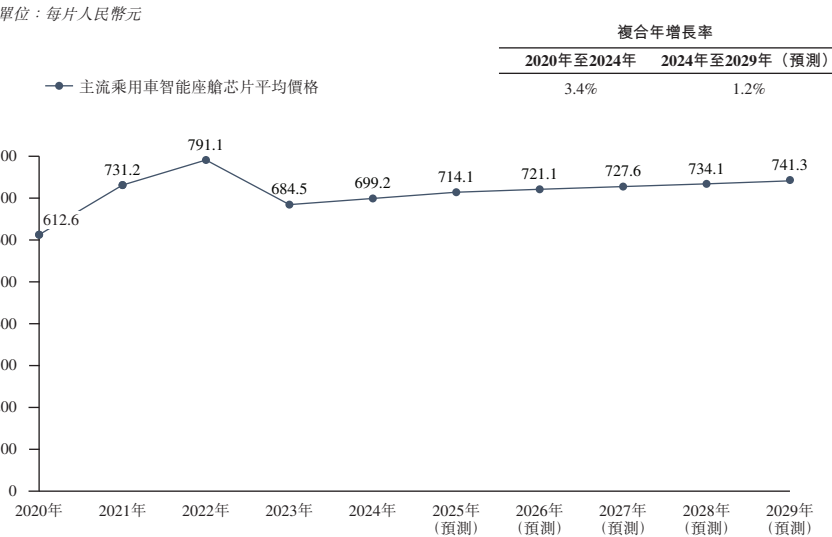
附註：

- (1) 按2024年配備了相應供應商的智能座艙SoC的中國汽車銷量除以配備了智能座艙SoC的中國汽車總銷量計算得出。

然而，自2020年年初COVID-19疫情爆發以來，車規級芯片產量不足導致自2020年年末起全球芯片供應短缺。與此同時，對地緣政治因素和供應鏈穩定性的擔憂促使中國汽車行業內的企業開始囤貨，進一步加劇了芯片供應短缺，並導致2021年及2022年中國芯片價格大幅上漲。自2023年以來，芯片供應已趨於穩定，價格已恢復至正常水平。2024年，中國乘用車智能座艙解決方案主流SoC的平均價格為每片人民幣699.2元。國內芯片製造商在技術及產能方面的進步有望加強芯片的國產化，降低短缺風險並穩定價格。此外，隨著芯片的升級迭代，以及市場對更高性能、更高算力芯片的需求不斷增加，預計2024年至2029年，中國乘用車智能座艙解決方案主流SoC的平均價格將小幅上漲，複合年增長率為1.2%。

行業概覽

2020年至2029年（預測）中國主流乘用車智能座艙芯片平均價格



資料來源：上市公司年度報告、灼識諮詢

全球及中國智能網聯行業

概覽

智能網聯技術利用互聯網及先進通信系統的力量，將車輛與其他車輛、行人、基礎設施、雲平台以及各種其他網絡和設備連接起來。這使得車輛能夠進行實時數據交換、信息共享、遠程控制和監控，並增強車輛內以及車輛與其周圍環境之間的功能。智能網聯技術通過促進無縫連接與協調，助力提高道路交通效率和安全性。

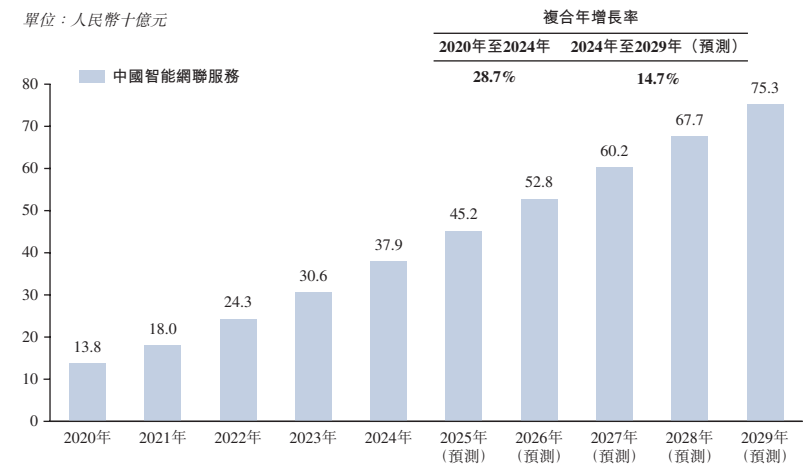
智能網聯服務是智能網聯技術的重要應用。該等服務主要包括網聯平台及系統的研發和維護服務以及提高車主對車聯網功能的參與度的用戶支持服務等。該等服務可幫助OEM增強核心競爭力，實現可持續成功。

行業概覽

全球及中國智能網聯行業的市場規模

隨著智能技術和互聯網的不斷融合，汽車與互聯網的連接越來越緊密，使得創新服務激增，智能網聯行業蓬勃發展。全球智能網聯行業的市場規模從2020年的人民幣499億元增至2024年的人民幣1,073億元，複合年增長率為21.1%，預計2029年將進一步增至人民幣2,007億元，複合年增長率為13.3%。在智能交通系統、數字經濟及政策支持的推動下，中國智能網聯行業的市場規模從2020年的人民幣138億元增至2024年的人民幣379億元，2020年至2024年的複合年增長率為28.7%，預計到2029年將達到人民幣753億元，2024年至2029年的複合年增長率為14.7%。中國智能網聯市場佔全球市場的比例從2020年的27.7%增至2024年的35.4%，預計2029年將達到37.5%。在生態系統建設和跨行業融合的趨勢下，智能網聯行業不斷拓展應用場景，全面提升用戶體驗，客戶對智能網聯服務的需求快速增長。

2020年至2029年（預測）中國智能網聯行業的市場規模（按收入計）



資料來源：中國乘聯會、灼識諮詢

行業概覽

全球及中國智能網聯行業的主要驅動因素

全球及中國智能網聯行業正處於擴張階段，由以下幾個關鍵因素所推動：

- *智能交通系統的發展*。採用先進信息及通信技術的智能交通系統使車輛能夠獲得交通和道路狀況的實時信息，提供不同的出行解決方案，並優化利用交通資源。隨著智能交通系統的發展，OEM和遠程信息技術提供商將智能汽車技術融入更廣泛的交通生態系統，推動智能網聯行業的快速增長。
- *對安全和車載信息娛樂的需求日益增長*。消費者越來越重視駕駛安全。智能網聯可提供救援服務等安全保障，滿足消費者對安全駕駛體驗的需求。此外，消費者對多樣化車載信息娛樂的需求不斷推動車載應用平台的發展，加速了智能網聯行業的發展。
- *支持性政府政策*。中國多個政府部門聯合發佈《國家車聯網產業標準體系建設指南(智慧網聯汽車)(2023版)》和《關於開展智慧網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》，為智能網聯生態系統的發展提供指導，加快該行業的發展。

全球及中國智能網聯行業的趨勢

以下載列全球及中國智能網聯行業的最新趨勢：

- *OEM增加智能網聯方面的研發投入*。通過將汽車與雲端聯網，OEM可以提供更好的智能服務和功能，從而提高其車型的市場競爭力。此外，通過智能網聯服務，OEM可以更好地維護其用戶群，並推出軟件訂購和呼叫中心等增值服務，擴大其利潤空間。
- *加快跨行業協作*。隨著智能網聯汽車的發展，汽車行業可與各個行業融合，形成龐大的生態系統。OEM、智能網聯服務提供商、軟件開發商、互

行業概覽

聯網公司和其他行業參與者正在加速參與智能網聯，在技術共享、數據交換和標準制定等眾多領域進行合作，促進行業創新和進步。

- *更加智能化和自動化的運營模式。*大數據智能分析和可視化等智能網聯關鍵技術，可實現海量數據的實時處理及高效分析，為OEM的決策者提供強大的數據支持。此外，結合虛擬及遠程技術的發展，智能網聯服務將實現更高程度的自動化和智能化，極大地提高運營效率。

全球及中國智能網聯行業的進入壁壘及關鍵成功因素

全球及中國智能網聯行業公司的成功取決於以下幾個關鍵因素：

- *所需資質。*智能網聯服務提供商需要獲得多項相關資質，包括互聯網信息服務的增值電信業務經營許可證（亦稱ICP許可證）。新進入者須投入大量時間，並逐步積累先進技術，以獲得與智能網聯服務相關的資質。
- *先進的研發能力。*智能網聯服務需要車聯網通信、人工智能和智能座艙解決方案方面的強大技術能力。因此，只有擁有豐富的行業知識、長期的自主研發經驗、合格的數據處理及算法優化能力的服務提供商才能在行業中有效競爭。
- *與OEM的長期合作經驗。*智能網聯服務提供商通過與OEM長期穩定的合作，積累豐富的經驗和資源，建立穩固的合作關係和口碑，已經在市場上站穩腳跟。新進入者需要花費大量的時間和資源建立其品牌影響力，並爭取與高端客戶的合作機會。
- *與車載應用程序的廣泛合作。*智能網聯服務提供商需要構建完整的生態系統，提供更加多樣化和差異化的內容應用，以吸引更多廣泛的用戶群。同時，大量生態系統合作夥伴能夠實現資源共享和商業模式創新，提升服務能力和競爭力。

行業概覽

中國智能網聯行業的競爭格局

在智能網聯行業，主要參與者包括自行開發車聯網解決方案的汽車OEM和為OEM提供車聯網服務的獨立供應商，按收入計，二者分別約佔總市場份額的80%和20%。

獨立智能網聯服務供應商之間的競爭格局高度分散，目前該市場尚未出現佔主導地位的參與者。此外，獨立服務供應商提供各類標準化服務或定制化解決方案，包括網聯平台及系統研發和維護服務以及提高車主對車聯網功能參與度的用戶支持服務等。2024年，本集團來自智能網聯服務的收入約為人民幣110.2百萬元，佔智能網聯行業市場份額的0.3%。

資料的來源

我們委託灼識諮詢對中國乘用車智能行業進行分析和報告，費用約為人民幣760,000元。委託灼識諮詢編製的報告不受本公司及其他利益相關方影響。灼識諮詢的服務包括行業諮詢、商業盡職調查、戰略諮詢等。其諮詢團隊一直追蹤各行業的最新市場趨勢，並在這些行業裡擁有具有相關性及洞察力的市場情報。

灼識諮詢使用各種資源開展初級及次級研究。初級研究包括採訪關鍵行業專家和行業領先參與者。次級研究涉及分析來自各種公開可得數據來源的數據，例如國家統計局及中國政府其他機構發佈的信息。委託報告中的市場預測基於以下主要假設：(i)預期中國的整體社會、經濟和政治環境在預測期內保持穩定；(ii)伴隨城鎮化持續推進，中國經濟及行業發展很可能會在預測期內保持穩定的增長軌跡；及(iii)不存在極端的不可抗力或不可預見的行業法規可能會使市場受到重大或根本性影響。

除非另有指明，本節所載所有數據及預測皆取自灼識諮詢報告。該報告亦包含COVID-19爆發對我們所處行業的實際和潛在影響。董事已確認，自諮詢報告日期起整體市場資料並無發生會使該數據受重大限制、互相矛盾或產生負面影響的不利變動。

監管概覽

我們的業務營運位於中國，並受中國政府的廣泛監督及規管。本節概述可能影響我們業務主要方面的主要法律、規章及法規。

有關外商投資的法規

在中國成立、經營及管理的公司須受於1999年、2004年、2005年、2013年、2018年及2023年修訂的《中華人民共和國公司法》規管。公司是指依照中國公司法在中國境內設立的有限責任公司或股份有限公司。中國公司法亦適用於中國內資公司及外商投資企業。於2019年12月30日，中華人民共和國商務部（「商務部」）、中華人民共和國國家市場監督管理總局（「國家市場監督管理總局」）頒佈了《外商投資信息報告辦法》（於2020年1月1日生效），廢止了《外商投資企業設立及變更備案管理暫行辦法》。外國投資者直接或者間接在中國境內進行投資活動，應由外國投資者或者外商投資企業根據本辦法向商務主管部門報送投資信息。根據《外商投資信息報告辦法》，外商投資的上市公司可僅在外國投資者持股比例變化累計超過5%或者引起外方控股、相對控股地位發生變化時，報告投資者及其所持股份變更信息。於2024年9月6日，商務部、發改委頒佈了《外商投資准入特別管理措施（負面清單）（2024年版）》（或負面清單（2024年版）），並於2024年11月1日起施行。根據負面清單（2024年版），提供增值電信業務屬於「受限制」業務，外國投資者不得持有開展此類業務企業（不包括電子商務、國內多方通信、存儲轉發類和呼叫中心）50%以上的股權。

於2019年3月15日，全國人大批准《中華人民共和國外商投資法》，而於2019年12月26日，國務院頒佈《中華人民共和國外商投資法實施條例》（或實施條例），以進一步闡明及闡述外商投資法的有關條文。外商投資法及實施條例均自2020年1月1日起施行，並取代三項之前有關中國境內的外商投資的主要法律，即《中華人民共和國中外合資經營企業法》、《中華人民共和國中外合作經營企業法》及《中華人民共和國外資企業法》以及其各自的實施條例。根據外商投資法，「外商投資」是指外國投資者（包括外國的自然人、企業或者其他組織）直接或者間接在中國境內進行的投資活動，包括下列情形：(i)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；(ii)外國

監管概覽

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；(iii)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(iv)法律、行政法規或者國務院規定的其他方式的投資。實施條例推出透視原則並進一步規定在中國境內投資的外商投資企業亦須受外商投資法及實施條例的規管。

作為一家在中國成立的公司，我們必須遵守公司法中關於設立、運營、解散及其他公司行動的有關規定。根據我們的增值電信業務許可證，我們還須遵守對外商投資股權比例作出規定的外商投資法及負面清單以及其他特別針對我們這樣的外國投資者的監管規定。

有關增值電信服務及互聯網內容服務的法規

增值電信

國務院於2000年9月25日頒佈及最近於2016年2月6日修訂的《中華人民共和國電信條例》(電信條例)將中國所有電信業務分為基礎電信業務和增值電信業務。根據電信條例，增值電信業務經營者必須先取得中華人民共和國工業和信息化部(「工業和信息化部」)或省級主管部門頒發的《增值電信業務經營許可證》。工業和信息化部頒佈的且最新修訂於2017年9月1日生效的《電信業務經營許可管理辦法》對增值電信服務所需許可證的種類以及取得有關許可證的資質及程序作出了規定。例如，在多個省份提供商業增值服務的增值電信服務營運者須取得跨地區許可證，而在單一省份提供相同服務的增值電信服務營運者則須取得當地的許可證。

互聯網信息服務

根據工業和信息化部於2019年6月6日最新更新的電信條例所附當前目錄《電信業務分類目錄》，互聯網信息服務為一種增值電信服務。根據國務院於2000年9月25日頒佈並於2011年1月8日修訂的《互聯網信息服務管理辦法》，「互聯網信息服務」指通過互聯網向上網用戶提供信息的服務活動，並分類為「經營性互聯網信息服務」及「非經營性互聯網信息服務」。經營性互聯網信息服務提供者應當自相關政府部門取得互聯網信

監管概覽

息服務增值電信業務經營許可證（稱為ICP許可證），方可經營任何經營性互聯網信息服務。若提供者僅按非經營基準提供互聯網信息，則其無需取得ICP許可證。根據《電信業務經營許可管理辦法》，ICP許可證的有效期為五年，可在屆滿前90日內續期。此外，藉助移動互聯網應用程序提供經營性互聯網信息服務受國家互聯網信息辦公室於2016年6月28日頒佈並於2016年8月1日生效且於2022年8月1日最新修訂的《移動互聯網應用程序信息服務管理規定》（或移動應用程序管理規定）規管。移動互聯網應用程序信息服務提供商須遵守該等管理規定的要求，包括取得法律法規要求的資格及保障信息安全。

有關增值電信服務外商持股的規定

根據國務院頒佈的且最新修訂於2022年5月1日生效的《外商投資電信企業管理規定》，除法律另有規定外，增值電信服務提供商的外商最終持股比例不得超過50%（該規定同樣適用於互聯網信息服務提供商）。符合相關要求的外國投資者必須接受審查，方可獲得工業和信息化部和商務部（或商務部授權的地方主管機構）的批准以投資電信企業。根據工信部於2020年10月發佈的《關於加強外商投資電信企業事中事後監管的通知》，工信部將不再出具《外商投資經營電信業務審定意見書》。外商投資企業設立或者變更電信經營許可證，需向工信部提交相關外商投資材料。工業和信息化部於2006年7月13日發佈的《關於加強外商投資經營增值電信業務管理的通知》禁止國內電信服務提供商以任何形式向任何外國投資者出租、轉讓或倒賣電信業務經營許可證，或向任何外國投資者提供任何資源、場地或設施，以供其在中國境內非法經營電信業務。根據該通知，《增值電信業務經營許可證》持有人或其股東均須直接擁有該許可證持有人在提供增值電信服務時使用的域名和商標。該通知進一步規定各許可證持有人須具備必要設施（包括服務器）以進行其獲批的業務營運，並在其許可證覆蓋的地區設置此類設施。倘許可證持有人未能遵守該通知中的規定及解決該等不合規情況，工業和信

監管概覽

息化部或其地方機構可酌情針對有關持有人採取措施，包括撤銷其《增值電信業務經營許可證》。根據上述外商投資限制條件，[編纂]完成後，持有本公司股份的外國投資者總比例不得超過50%。

有關互聯網地圖服務的法規

根據自然資源部頒佈的且最新修訂於2021年7月1日生效的《測繪資質管理辦法》，任何非測繪企業提供互聯網地圖服務需經地方自然資源主管部門批准，並需取得測繪資質證書。互聯網地圖指通過互聯網調取或傳輸的地圖。根據國家測繪地理信息局於2011年12月23日頒佈的《關於進一步加強互聯網地圖服務資質管理工作的通知》，未申請互聯網地圖服務測繪資質證書的單位一律不得從事互聯網地圖服務。根據自然資源部於2019年7月16日最新修訂的《外國的組織或者個人來華測繪管理暫行辦法》，外國的組織或者個人在中華人民共和國領域測繪，必須與中華人民共和國的有關部門或者單位依法採取合資、合作的形式。國務院自然資源主管部門及軍隊測繪主管部門負責中國境內測繪活動的審批工作。

我們目前並未持有測繪資質。在中國境內向用戶提供與互聯網地圖相關的服務（如地理定位、地理資料的上傳和標注）時，我們須與持有所需資質的夥伴合作。

有關產品質量及消費者保護的法規

根據全國人大常委會於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》，售出的產品有下列情形之一的，銷售者應當負責修理、更換、退貨，(i)售出的產品不具備產品應當具備的使用性能而事先未作說明；(ii)售出的產品不符合在產品或者其包裝上註明採用的產品標準；或(iii)售出的產品不符合以產品說明、實物樣品等方式表明的質量狀況。給購買產品的消費者造成損失的，銷售者應當賠償損失。

監管概覽

於2020年5月28日，全國人大常委會通過了《中華人民共和國民法典》(民法典，於2021年1月1日生效)，據此，因產品缺陷造成他人或財產損害的，生產者或銷售者應當承擔責任。被侵權人可以向產品的生產者及銷售者請求賠償。若被侵權人向銷售者追償，銷售者賠償後，有權向生產者追償。

《中華人民共和國消費者權益保護法》於1993年10月31日頒佈並於2009年8月27日及2013年10月25日修訂，當消費者購買或使用產品及接受服務時保護消費者權利。所有經營者為消費者提供其生產、銷售的商品及／或提供服務，應當遵守本法。根據於2013年10月25日作出的修訂，所有經營者須高度重視保護客戶隱私並對在業務經營中收集的任何消費者信息嚴格保密。

我們的主要業務是為中國的OEM提供智能座艙和網聯服務解決方案。我們的產品及解決方案必須符合法律、法規及行業標準對產品品質的要求。我們的產品及解決方案中的任何實際或感知的錯誤、缺陷、安全漏洞、服務中斷或軟件問題均可能導致OEM、消費者或其他各方根據上述法律對我們提起法律訴訟。

有關貨物進出口的法規

根據全國人大常委會於1994年5月12日頒佈並分別於2004年4月6日、2016年11月7日及2022年12月30日修訂及生效的《中華人民共和國對外貿易法》及中華人民共和國海關總署於2023年1月3日頒佈並於同日生效的《海關總署企業管理和稽查司關於進出口貨物收發貨人備案有關事宜的通知》，申請備案的進出口貨物收發貨人應當取得市場主體資格，而對外貿易經營者無需備案。

根據全國人大常委會於1987年1月22日頒佈，並分別於2000年7月8日、2013年6月29日、2013年12月28日、2016年11月7日、2017年11月4日及2021年4月29日修訂的《中華人民共和國海關法》，進口貨物的收貨人、出口貨物的發貨人、進出境物品的所有人，是關稅的納稅義務人。對進出口貨物，除另有規定外，可以由進出口貨物的

監管概覽

收發貨人自行辦理報關納稅手續，也可以由進出口貨物收發貨人委託報關企業辦理報關納稅手續。進出口貨物收發貨人和從事報關業務的報關企業應當依法向海關備案。報關單位是指根據中華人民共和國海關總署於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單位備案管理規定》在海關備案的進出口貨物收發貨人、報關企業。進出口貨物收發貨人或者報關企業申請備案的，應當取得市場主體資格。

根據國務院於2001年12月10日頒佈並於2024年3月10日最新修訂及於2024年5月1日生效的《中華人民共和國貨物進出口管理條例》（「**貨物進出口管理條例**」），從事進口貨物到中華人民共和國境內或出口貨物到中國境外的貿易活動的企業，須遵守貨物進出口管理條例的規定：禁止進出口的貨物不得進出口；限制進出口的貨物實行許可證制度或者配額制度；自由進出口的貨物不受任何限制。進口貨物的收貨人或者出口貨物的發貨人應當向海關提交自動進出口許可證、進出口許可證或者配額證，以辦理通關手續。

《中華人民共和國出口管制法》（「**出口管制法**」）於2020年12月1日起生效。出口管制法為中國第一部綜合性的出口管制法律，對軍民兩用產品、軍需品、核能產品、涉及維護國家安全和利益的商品等商品、科技、服務和貨物的出口管制，以及履行國際禁止核擴散相關責任等作出了規定。

鑒於我們從海外進口若干貨物，我們已取得符合法律規定的海關進出口貨物收發貨人備案及對外貿易經營者備案登記表。

我們致力於拓展國際市場及增加我們的國際銷售，我們承諾遵守相關出口法律法規，包括確保我們的出口活動按清關程序進行，獲得任何必要的出口牌照或許可證，並遵守國際貿易協議、制裁及其他出口管制措施等。

監管概覽

進口中國貨物的關稅支付主要根據《中華人民共和國海關進出口稅則》內的進口關稅稅率表按貨物分類而釐定。每個稅目通常對應多種稅率，包括最惠國稅率、協定稅率、優惠稅率和一般稅率，適用稅率視乎原產地而定。就主要在東亞、歐洲及北美地區（大多數國家為世界貿易組織(WTO)成員）製造的半導體及集成電路(IC)而言，最惠國稅率通常適用。

關稅通常由兩部分組成：(i)基本關稅，其等如最惠國稅率或其他適用稅率；(ii)附加關稅，此乃根據特別貿易政策對來自特定原產地的進口貨品課徵。根據《中華人民共和國關稅稅則(2024)》，並結合本公司進口採購產品的主要類別：

- 集成電路（關稅代碼8542）的基本關稅稅率為0；
- 用於半導體設備（關稅代碼：8541.6000）和二極管（關稅代碼：8541.1000）的組裝壓電晶體的基本關稅稅率為0；
- 自動數據處理設備及組件－其他（關稅代碼：8471.9000）的基本關稅稅率為0；
- 用於有線／無線網絡的通信設備（例如，局域網／廣域網設備，關稅代碼8517.6299）的基本關稅稅率為0；及
- 用於機器或設備的別處未列明的電氣零件（關稅代碼：8543.9099）的基本關稅稅率為8%。

根據國務院關稅稅則委員會《關於調整對原產於美國的進口商品加徵關稅措施的公告》（公告2025年第6號），宣布對原產於美國的所有進口商品，在現行適用關稅稅率基礎上加徵125%關稅，但這125%的額外關稅已被國務院關稅稅則委員會取消。此外，自2025年5月14日起，原產於美國的產品的關稅由34%調整為10%，為期90天，及於2025年8月12日將該關稅再延遲90天。

於2025年4月11日，中國半導體行業協會(CSIA)發布《關於半導體產品「原產地」認定規則的通知》（「CSIA通知」）。CSIA通知訂明，按照非優惠原產地規則的相關規定，無論芯片最終封裝地點為何，晶圓的製造地將被視為原產地。截至最後實際可行日期，除若干可能涉及在美國進行晶圓製造工藝的芯片外，我們並無進口任何其他直

監管概覽

接或間接源自美國的原材料或元件，而我們所使用的高通SoC乃源自韓國。於往績記錄期間，我們採購的可能涉及在美國進行晶圓製造工藝的芯片分別佔我們2022年、2023年及2024年採購總額的約6.0%、4.1%及2.4%，據此，我們認為，我們就美國政府及中國政府徵收的關稅稅率的未來變動所面對的敞口有限。

有關車聯網及智能網聯汽車行業的法規

於2021年7月30日，工業和信息化部發佈《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，並加強企業管理能力以確保產品生產一致性。此外，企業應加強產品管理：(a)企業應強化數據安全管理能力；(b)製造任何具有在線升級（又稱OTA升級）功能的汽車產品的企業，應當建立與車輛產品及升級活動相適應的管理能力；(c)企業應加強自動駕駛功能產品的安全管理；(d)企業應確保可靠的時空信息服務；(e)企業應當加強自查，發現生產、銷售的汽車產品存在數據安全、網絡安全、在線升級安全、駕駛輔助和自動駕駛安全等嚴重問題的，應當依法依規立即停止相關產品的生產、銷售，採取措施進行整改，並及時向工業和信息化部及所在地工業和信息化、電信主管部門報告。

於2023年5月15日，中國汽車工業協會發佈《汽車智能座艙交互體驗測試評價規程（徵求意見稿）》，其規定了《汽車智能座艙交互體驗測試評價規程》的術語和定義、評價指標體系、等級劃分和測試評價方法。汽車智能座艙交互體驗測試與評價的範圍包括實用性、安全性、效率、認知性、智能性、價值性及美觀性等方面。截至最後實際可行日期，《汽車智能座艙交互體驗測試評價規程（徵求意見稿）》尚未正式頒佈。

根據工業和信息化部頒佈的於2016年11月11日生效的《工業和信息化部關於進一步做好新能源汽車推廣應用安全監管工作的通知》（工信部裝[2016]377號），生產企業應根據其關於建立健全企業監測平台的規定，建設和完善新能源汽車企業監測平台，

監管概覽

與用戶充分溝通並簽訂保密協議。自2017年1月1日起對新生產的全部新能源汽車安裝車載終端，通過企業監測平台對整車及動力電池等關鍵系統運行安全狀態進行監測和管理。根據《電動汽車遠程服務與管理系統技術規範》(GB/T 32960)，將公共服務領域車輛相關安全狀態信息上傳至地方監測平台。

根據工業和信息化部、國家標準化管理委員會於2018年6月8日發佈的《國家車聯網產業標準體系建設指南(電子產品和服務)》，該建設指南主要針對支撐車聯網產業鏈的汽車電子產品、車載信息系統、車載信息服務和平台相關的標準化工作，明確車聯網電子產品和車載信息服務的標準化發展方向。車聯網電子產品與服務包括基礎產品、終端、網絡、平台與服務等，通過基礎產品和終端採集並獲取車輛的智能信息，感知並處理行車狀態與環境，實現交通信息、導航服務、娛樂信息、安全形勢、在線商務、排放信息、遠程控制、車輛配置、檢驗維修等方面的車載信息服務。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」、「產品與技術應用」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。產品與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)，主要涵蓋實現車輛(人、車、路、雲端等)之間智能信息交互的中、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。

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，工業和信息化部根據智能網聯汽車技術行業發展情況，修訂完善《國家車

監管概覽

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標準接軌的智能網聯汽車標準體系。

根據工業和信息化部於2021年11月16日頒佈並於2022年3月1日起施行的《汽車雷達無線電管理暫行規定》，生產或進口在國內銷售、使用的汽車雷達設備應當符合「汽車雷達射頻技術要求」，並向國家無線電管理機構申請無線電發射設備型號核准。

我們提供智能座艙和網聯支持解決方案。因此，我們須確保我們提供的硬件和軟件服務符合與智能網聯汽車情景下的數據安全、網絡安全、軟件更新、功能安全和預期功能安全(SOTIF)相關的監管規定。我們還必須隨時了解不斷變化的監管環境，並確保我們的產品和服務始終符合最新規定。

座艙解決方案／產品／車載信息娛樂系統(IVI)的規定或標準

國家車聯網產業標準體系建設指南(智慧網聯汽車)(2023版)由工業和信息化部及國家標準化管理委員會聯合修改及發佈。該指南主要圍繞智慧網聯汽車通用規範、核心技術及關鍵產品應用，旨在建立涵蓋智慧網聯汽車基礎、技術、產品及測試標準的綜合標準系統。該指南將指導全國汽車標準化技術委員會智能網聯汽車分技術委員會及相關單位加大功能安全、網絡安全、操作系統等重點領域標準制定力度，推動關鍵標準的推廣實施。

國家推薦標準《道路車輛功能安全》(GB/T 43253-2023)(對原版GB/T 34590-2017同一主題進行部分修改)由國家市場監督管理總局、國家標準化管理委員會發佈。該標

監管概覽

準規範了與道路車輛功能安全相關的審核及評估活動，確保電氣／電子(E/E)系統在整個設計、開發及生產階段符合功能安全要求。

在網絡安全及數據保護領域，2024年8月23日，國家正式發佈三個國家強制標準，包括《汽車整車信息安全技術要求》、《汽車軟件升級通用技術要求》及《智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統》。該等標準將於2026年1月1日正式生效。該等標準的實施將對智慧網聯汽車的信息安全提出具體要求，包括但不限於數據加密、存取控制、安全漏洞管理、應急響應等方面。該等措施旨在確保車輛在使用過程中的信息安全及數據保護。

在人機互動領域(HCI)，《道路車輛免提通話和語音交互性能要求及試驗方法》(20213581-T-339)是全國汽車標準化技術委員會正在制定的國家推薦標準。該標準主要涵蓋配備車載揚聲器免持呼叫終端、車載緊急呼叫終端、車載語音交互終端的整車的性能要求及試驗方法。

《車載無線通訊終端》(GB/T 43187-2023)是國家推薦標準，規定了車載無線通訊終端的技術要求，其亦概述該等終端測試方法及檢驗規則，提供通訊性能、電磁相容性(EMC)、環境適應性及耐用性等各個方面詳細規範。

此外，2024年8月23日，國家亦發佈《智慧網聯汽車術語和定義》(GB/T 44373-2024)等國家推薦標準，旨在界定智慧網聯汽車的基礎通用、關鍵技術、系統部件及功能應用相關的術語及定義。

此外，2023年12月1日，國家標準化管理委員會下達2023年第三批推薦性國家標準計劃，其中，全國汽車標準化技術委員會提交的《智慧網聯汽車車控操作系統技術要求及試驗方法》等5項智慧網聯汽車領域重大國家標準項目，獲正式批准及啟動。該標

監管概覽

準規定了智能駕駛操作系統和安全車控操作系統的技术要求、信息安全要求、功能安全要求以及相應試驗方法。對上可以支持各OEM(主機廠)定制化應用的差異化開發，對下可適配底層異構硬件、芯片及座艙組件。

關於網絡安全、數據隱私及保護的法規

我們會在業務營運過程中收集和處理若干數據。於2016年11月7日頒佈並於2017年6月1日生效的《中華人民共和國網絡安全法》(「網絡安全法」)要求，建設、運營網絡或者通過網絡提供服務，應當依照法律、行政法規的規定和國家標準的強制性要求，採取技術措施和其他必要措施，保障網絡安全、穩定運行，有效應對網絡安全事件，防範網絡違法犯罪活動，維護網絡數據的完整性、保密性和可用性。網絡安全法強調，任何個人和組織使用網絡不得危害網絡安全，不得利用網絡從事危害國家安全、擾亂經濟秩序和社會秩序，以及侵害他人名譽、隱私、知識產權和其他合法權益等活動。網絡安全法亦重申其他現有法律法規中先前規定的有關個人信息保護的若干基本原則及要求。任何違反網絡安全法項下規定及要求的行為均可能使互聯網服務供應商面臨整改、警告、罰款、沒收違法所得、吊銷許可證、取消資質、關閉網站，甚至刑事責任。

《中華人民共和國數據安全法》(「數據安全法」)於2021年6月10日通過，並於2021年9月1日生效。數據安全法要求數據處理者建立健全全流程數據安全管理制度，組織開展數據安全教育培訓，採取相應的技術措施和其他必要措施，保障數據安全。利用互聯網等信息網絡開展數據處理活動，應當在網絡安全等級保護制度的基礎上，履行上述數據安全保護義務。任何違反數據安全法的條文及規定的行為均可能導致數據處理者被責令整改、警告、罰款、暫停相關業務、吊銷相關業務許可證，甚至追究刑事責任。

《中華人民共和國個人信息保護法》(「個人信息保護法」)於2021年8月20日頒佈並於2021年11月1日生效。個人信息保護法重申了個人信息處理者可以處理個人信息的情形和要求，而非僅依靠網絡安全法規定的「告知與同意」，該等情形包括：(i)取得個

監管概覽

人的同意；(ii)為訂立、履行個人作為一方當事人的合約所必需；(iii)為履行法定職責或者法定義務所必需；(iv)為應對突發公共衛生事件，或者緊急情況下為保護自然人的生命健康和財產安全所必需；(v)依照個人信息保護法在合理範圍內處理公開的個人信息；(vi)為公共利益實施新聞報道、輿論監督等行為，在合理的範圍內處理個人信息；或(vii)法律、法規規定的其他情形。其還規定了個人信息處理者的義務。個人信息處理者違反個人信息保護法的規定和要求的，可能受到整改、警告、罰款、暫停相關業務、吊銷營業執照、記入信用檔案甚至追究刑事責任的處罰。

於2021年12月28日，包括網信辦在內的十三家中國政府及監管機構頒佈的《網絡安全審查辦法》，該辦法於2022年1月4日公佈，於2022年2月15日生效。《網絡安全審查辦法》規定，關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務，網絡平台運營者開展數據處理活動，影響或者可能影響國家安全的，應當由網信辦設立的網絡安全審查辦公室進行嚴格的網絡安全審查。關鍵信息基礎設施運營者採購網絡產品和服務的，應當預判該產品和服務投入使用後可能帶來的國家安全風險。影響或者可能影響國家安全的，應當向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查，並於申報網絡安全審查時提交關於影響或者可能影響國家安全的分析報告。此外，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，必須向網絡安全審查辦公室申報網絡安全審查。企業的任何網絡產品及服務、數據處理活動或赴國外上市影響或可能影響國家安全，網絡安全審查辦公室可啟動網絡安全審查。根據《網絡安全審查辦法》，違反規定的，依照網絡安全法及數據安全法的規定處罰，根據有關法律進行的制裁包括（其中包括）政府強制行動及調查、罰款、處罰及暫停不合規經營。

於2024年9月24日，國務院頒佈《網絡數據安全管理條例》，於2025年1月1日生效。該條例明確了網絡數據安全管理的總體規定，並進一步補充和細化了個人信息保護、重要數據安全管理、網絡數據跨境安全管理以及網絡平台服務提供者義務等具體要求。

監管概覽

於2024年3月22日，網信辦頒佈《促進和規範數據跨境流動規定》。根據規定，數據處理者在實施重要數據及個人信息的跨境傳輸前，符合下列條件之一的，應當向網信辦申報安全評估：(i)關鍵信息基礎設施運營者向境外提供個人信息或者重要數據；(ii)關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者向境外提供重要數據；(iii)關鍵信息基礎設施運營者以外的數據處理者自當年1月1日起累計向境外提供100萬人以上個人信息（不含敏感個人信息）或者1萬人以上敏感個人信息；及(iv)網信辦規定需要對跨境數據傳輸進行安全評估的其他情況。

於2021年8月16日，網信辦、國家發改委、公安部、工業和信息化部及交通運輸部聯合頒佈《汽車數據安全管理若干規定（試行）》（「汽車數據安全規定」），自2021年10月1日起生效，旨在規範汽車設計、生產、銷售、使用、運維等過程中涉及的個人信息及重要數據的收集、分析、存儲、使用、提供、發佈及跨境傳輸。相關汽車數據處理者，包括汽車製造商、零部件及軟件供應商、經銷商、維修機構、出行服務企業等。汽車數據處理者須取得個人同意或符合法律法規規定的其他情況，方可處理個人信息。根據汽車數據安全規定，與汽車有關的重要數據原則上應保存在中國境內，確需向境外提供的，應當通過國家網信部門會同國務院有關部門組織的跨境數據傳輸安全評估。汽車數據處理者開展重要數據處理活動，應當按照規定開展風險評估，並向有關省級部門報送風險評估報告。

網信辦、工業和信息化部、公安部及國家市場監督管理總局於2019年11月28日聯合發佈並於同日生效的《App違法違規收集使用個人信息行為認定方法》，列出了六種違法違規收集使用個人信息的類型，包括「未公開收集使用規則」、「未明示收集使用個人信息的目的、方式和範圍」、「未經用戶同意收集使用個人信息」、「違反必要原則，收集與其提供的服務無關的個人信息」、「未經同意向他人提供個人信息」、「未按法律規定提供刪除或更正個人信息功能」及「未公佈投訴、舉報方式等信息」。

監管概覽

工業和信息化部於2020年7月22日發佈的《工業和信息化部關於開展縱深推進APP侵害用戶權益專項整治行動的通知》，列出了四種違法違規收集使用個人信息的類型，包括「APP、SDK違規處理用戶個人信息方面」、「設置障礙、頻繁騷擾用戶方面」、「欺騙誤導用戶方面」及「應用分發平台責任落實不到位方面」。

關於電信設備進網的法規

根據工業和信息化部於2024年1月18日最新修訂的《電信設備進網管理辦法》，國家對接入公用電信網的電信終端設備、無線電通信設備和涉及網間互聯的電信設備實行進網許可制度。實行進網許可制度的電信設備必須獲得工業和信息化部頒發的進網許可證；未獲得進網許可證的，不得接入公用電信網使用和在國內銷售。

如果我們的設備或服務需要直接連接至公用電信網，該等設備須符合進網許可制度之規定，獲得相應的進網許可證。這包括但不限於車載通信模組、車載智慧終端及聯網車載通信服務平台。為取得電信設備進網許可證，我們須向主管部門提供所需文件，主要包括質量體系認證證書、電信設備說明、設備測試報告或產品認證、特定型號無線電發射設備的批准。

有關安全生產的法規

根據相關施工安全法律法規，包括全國人大常委會於2002年6月29日頒佈、於2021年6月10日最新修訂並於2021年9月1日生效的《中華人民共和國安全生產法》，生產經營業務實體必須制定安全生產目標及措施，有計劃、有系統地改善工人的工作環境及條件，亦必須設立安全生產保障計劃，以實施安全生產工作責任制。此外，生產經營業務實體必須安排工作安全培訓，並為其員工提供符合國家或行業標準的防護設備。汽車及組件製造商須遵守有關環保及生產安全規定。

監管概覽

我們在福建省廈門市設有生產基地並在廣西省柳州市擁有一處工廠，且在浙江省瑞安市正在建立新工廠。我們所有的工廠在生產活動中均將遵守有關安全生產的法律法規。

有關消防的法規

根據全國人大常委會於1998年4月29日頒佈並於2021年4月29日最新修訂的《中華人民共和國消防法》及住房和城鄉建設部於2020年4月1日頒佈、於2020年6月1日生效以及於2023年8月21日最新修訂的《建設工程消防設計審查驗收管理暫行規定》，特殊建設項目未經消防驗收或消防驗收不合格的，禁止投入使用。特殊建設項目以外的其他建設工程應當辦理消防驗收備案，且住房和城鄉建設主管部門對備案的其他建設工程進行消防驗收抽查。建設工程經消防驗收抽查不合格的，應當停止使用。我們所有的工廠均將遵守有關消防的法律法規。

有關環境保護的法規

我們所有的業務運作均將遵守有關環境保護的相關法律法規。

環境保護法

《中華人民共和國環境保護法》(或環境保護法)於1989年12月26日頒佈實施，於2014年4月24日作出最新修訂。環境保護法乃為保護和改善生活環境與生態環境，防治污染和其他公害和保障公眾健康而制定。根據環境保護法及中國其他適用的法律及法規規定，環境保護部及其地方部門對環境保護工作實施監督管理。根據環境保護法規定，必須對建設項目可能對環境的影響作出評價。建設項目中防治污染的設施，應當與主體工程同時設計、同時施工、同時投產使用。未經環境保護行政主管部門同意，不得擅自拆除或者閒置防治污染的設施。

違反環境保護法的後果包括予以警告、罰款、限期改正、強制停業或刑事處罰。

監管概覽

環境影響評價法

根據於2002年10月28日頒佈並2018年12月29日作出最新修訂的《中華人民共和國環境影響評價法》，國務院根據建設項目對環境的影響程度，對建設項目的環境影響評價實行分類管理。建設單位應當按照下列規定組織編製環境影響報告書、環境影響報告表或者填報環境影響登記表：(i)可能造成重大環境影響的，應當編製環境影響報告書，對產生的環境影響進行全面評價；(ii)可能造成輕度環境影響的，應當編製環境影響報告表，對產生的環境影響進行分析或者專項評價；及(iii)對環境影響很小、不需要進行環境影響評價的，應當填報環境影響登記表。

排污許可

根據生態環境部於2019年12月20日頒佈並於同日生效的《固定污染源排污許可分類管理名錄》，國家根據排污單位污染物產生量、排放量和環境危害程度等因素，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。

根據國務院於2021年1月24日頒佈並於2021年3月1日生效的《排污許可管理條例》，實行排污許可管理的企業事業單位和其他生產經營者（「排污單位」）應當申請取得排污許可證；未取得排污許可證的，不得排放污染物。排污單位根據污染物排放量、對環境的影響程度分為重點管理及簡化管理。排污許可證的有效期為5年。排污許可證有效期屆滿，排污單位需要繼續排放污染物的，應當於排污許可證有效期屆滿60日前向審批部門提出申請。

監管概覽

有關土地、規劃及工程建設的法規

我們於基地的建設活動亦須遵守有關土地、規劃及工程建設的法規。

土地

根據全國人大常委會於1986年6月25日頒佈並於2019年8月26日最新修訂的《中華人民共和國土地管理法》，以及國務院於1998年12月27日發佈並於2021年7月2日最新修訂的《中華人民共和國土地管理法實施條例》，中國的土地屬於國家所有或集體所有，除法律規定屬於國家所有或已依法徵收為國有的土地外，均屬於集體所有。國有土地使用權可以通過出讓、劃撥、出租、出資入股等形式由第三方使用，取得國有土地使用權的第三方，在法定使用年限和規劃用途範圍內可以依法使用、處理國有土地使用權及取得利益。臨時使用土地上不得修建永久性建築物，使用土地期限一般不超過二年。

規劃

根據全國人大常委會於2007年10月28日頒佈並於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國城鄉規劃法》，在城市、鎮規劃區內進行建築物、構築物、道路、管線和其他工程建設的，建設單位或者個人應當向城市、縣人民政府城鄉規劃主管部門或者省、自治區、直轄市人民政府確定的鎮人民政府申請辦理建設工程規劃許可證。建設單位應當按照規劃條件進行建設，並在竣工驗收後六個月內向城鄉規劃主管部門報送有關竣工驗收資料。

工程建設

根據全國人大常委會於1997年11月1日頒佈並於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國建築法》，建築工程開工前，建設單位應當按照國家有關規定向工程所在地縣級以上人民政府建設行政主管部門申請領取施工許可證；但是，國務院建設行政

監管概覽

主管部門確定的限額以下的小型工程除外。建築工程竣工經驗收合格後，方可交付使用；未經驗收或者驗收不合格的，不得交付使用。我們所有的基地須遵守與土地、規劃、工程建設相關的法律法規。

有關知識產權的法規

商標法

註冊商標受於1982年8月23日頒佈並於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國商標法》及相關規則及條例保護。商標於國家知識產權局（前身為中華人民共和國國家工商行政管理總局商標局）註冊。申請註冊的商標，與於相同或類似商品或服務類別已經註冊的或者初步審定及批准使用的商標相同或者類似，則該商標註冊申請將拒絕受理。商標註冊有效期為十年，除非另行撤銷。

專利法

根據全國人大常委會於1984年3月12日頒佈、於2020年10月17日最新修訂並於2021年6月1日生效的《中華人民共和國專利法》，及中國專利局於1985年1月19日頒佈、於2023年12月11日由國務院最新修訂並於2024年1月20日生效的《中華人民共和國專利法實施細則》，專利類型有三種：「發明」、「實用新型」及「外觀設計」。「發明」是指對產品、方法或者其改進所提出的新的技術方案；「實用新型」是指對產品的形狀、構造或者其結合所提出的適於實用的新的技術方案；「外觀設計」是指對產品的整體或者局部的形狀、圖案或者其結合以及色彩與形狀、圖案的結合所作出的富有美感並適於工業應用的新設計。「發明」專利權的期限為二十年，「實用新型」專利權的期限為十年，「外觀設計」專利權的期限為十五年，均自申請日起計算。

著作權法

根據全國人大常委會於1990年9月7日頒佈、於2020年11月11日最近修訂並自2021年6月1日起施行的《中華人民共和國著作權法》，中國公民、法人或者非法人組織的作品，不論是否發表，依照該法享有著作權。除非《中華人民共和國著作權法》等有關制度及法律法規另有規定，否則未經著作權人許可，複製、發行、表演、放映、

監管概覽

廣播、彙編、通過信息網絡向公眾傳播其作品的應構成侵犯著作權。侵權者應當根據情況，承擔停止侵害、消除影響、賠禮道歉、賠償損失等民事責任。著作權人和與著作權有關的權利人行使權利，不得違反憲法和法律，不得損害公共利益。根據機械電子工業部（現已併入工業和信息化部）於1992年4月6日頒佈並於2002年2月20日由國家版權局最新修訂及於同日生效的《計算機軟件著作權登記辦法》，及國務院於1991年6月4日頒佈、於2013年1月30日最新修訂並於2013年3月1日生效的《計算機軟件保護條例》，國家版權局主管全國軟件著作權登記管理工作，並認定中國版權保護中心為軟件登記機構。中國版權保護中心將向符合《計算機軟件著作權登記辦法》及《計算機軟件保護條例》規定的計算機軟件著作權申請人授出登記證書。

域名

根據工業和信息化部於2017年8月24日頒佈並自2017年11月1日起實施的《互聯網域名管理辦法》，工業和信息化部對全國的域名服務實施監督管理。域名註冊服務原則上實行「先申請先註冊」。域名註冊申請者應向域名註冊服務機構提供域名持有者真實、準確、完整的身份信息等信息，並與之簽訂註冊協議。申請者完成域名註冊後，即成為其所註冊域名的持有人。

我們將根據相關知識產權法律，申請、使用、保護、避免侵犯第三方的知識產權。有關我們的重大知識產權的詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－有關我們業務的更多資料－知識產權」。

有關股份激勵計劃的法規

於2012年2月，國家外匯局頒佈《關於境內個人參與境外上市公司股權激勵計劃外匯管理有關問題的通知》（匯發[2012]7號）（「**國家外匯局7號文**」）。根據國家外匯局7號文及其他相關規則及規定，境內董事、監事、高級管理人員或員工與境外上市公司存在僱傭或勞動關係，並參與該公司股權激勵計劃的，應當按照國家外匯局7號文的要求辦理外匯登記手續。然而，境內公司H股直接上市不屬於國家外匯管理局7號文所定

監管概覽

義的「境外上市公司」。根據國家外匯管理局2024年4月3日發佈的《資本項目外匯業務指引（2024年版）》，境外上市的境內公司經批准參加H股「全流通」業務後，其境內股東應在增持前20個工作日內到所在地外匯局辦理境內股東持股登記，登記完成後領取業務登記憑證，持境內股東持股業務登記憑證到境內證券公司辦理股份增持。

境外上市的境內公司經批准參加 H 股「全流通」業務後，其境內股東應在減持後 20 個工作日內到所在地外匯局辦理境內股東持股登記，登記完成後領取業務登記憑證，持境內股東持股業務登記憑證到境內銀行辦理相關賬戶開立。倘我們計劃於[編纂]後實施本公司的股份激勵計劃，我們應當按照國家外匯局7號文的相關規定辦理外匯登記手續。

有關勞動及社會保險的法規

勞動法及勞動合同法

作為一家在中國成立及經營的公司，我們應當遵守勞動法律法規並保障我們僱員的勞動權益。

根據於1994年7月5日頒佈、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》，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，對勞動者進行勞動安全衛生教育。勞動安全衛生設施必須符合國家規定的標準。用人單位必須為勞動者提供符合國家規定的勞動安全衛生條件。

於2007年6月29日頒佈並於2012年12月28日修訂的《中華人民共和國勞動合同法》以及於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》分別載明有關勞動合同的簽訂、期限及終止以及勞動者與用人單位的權利和義務的具體規定。用人單位招用勞動者時，應當如實告知勞動者工作內容、工作條件、工作地點、職業危害、安全生產狀況、勞動報酬，以及勞動者要求了解的其他情況。

監管概覽

社會保險與住房公積金

根據於2010年10月28日發佈、於2011年7月1日實施並於2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國社會保險法》以及國務院於1999年1月22日發佈並於2019年3月24日最新修訂的《社會保險費徵繳暫行條例》，職工應當參加基本養老保險、基本醫療保險和失業保險。基本養老保險、基本醫療保險和失業保險應當由用人單位和職工共同繳納。職工應當參加工傷保險和生育保險。工傷保險費和生育保險費由用人單位繳納，職工不繳納工傷保險費和生育保險費。根據於2017年1月19日及2019年3月6日分別發佈的《國務院辦公廳關於印發〈生育保險和職工基本醫療保險合併實施試點方案〉的通知》以及《國務院辦公廳關於全面推進生育保險和職工基本醫療保險合併實施的意見》，生育保險和職工基本醫療保險應當合併。根據《中華人民共和國社會保險法》，用人單位應當向當地社會保險經辦機構申請辦理社會保險登記，為或者代職工辦理社會保險，繳納或者代扣相關社會保險費。用人單位不辦理社會保險登記的，由社會保險行政部門責令限期改正；逾期不改正的，對用人單位處應繳社會保險費數額一倍以上三倍以下的罰款。用人單位未按時足額繳納社會保險費的，由社會保險費徵收機構責令限期繳納或者補足，並自欠繳之日起，按日加收萬分之五的滯納金；逾期仍不繳納的，由有關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。

根據於1999年4月3日頒佈、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》，單位應當按時、足額繳存住房公積金，不得逾期繳存或者少繳。單位應當向住房公積金管理中心辦理住房公積金繳存登記。違反上述法律法規規定，單位不辦理住房公積金繳存登記或者不為本單位職工辦理住房公積金賬戶設立手續的，由住房公積金管理中心責令限期辦理；逾期不辦理的，處人民幣1萬元以上人民幣5萬元

監管概覽

以下的罰款。違反該等規定，單位逾期不繳或者少繳住房公積金的，由住房公積金管理中心責令限期繳存；逾期仍不繳存的，可以申請人民法院強制執行。

根據國務院2004年11月1日頒佈的《勞動保障監察條例第20條》，違反勞動保障法律、法規或者規章的行為在2年內未被勞動保障行政部門發現，也未被舉報、投訴的，勞動保障行政部門不再查處。前款規定的期限，自違反勞動保障法律、法規或者規章的行為發生之日起計算；違反勞動保障法律、法規或者規章的行為有連續或者繼續狀態的，自行為終了之日起計算。

根據中共中央辦公廳及中國國務院辦公廳於2018年7月20日頒佈的《國稅地稅徵管體制改革方案》，自2019年1月1日起，基本養老保險費、失業保險費、生育保險費、工傷保險費及基本醫療保險費等各項社會保險費交由稅務部門統一徵收。根據於2018年9月13日頒佈的《國家稅務總局辦公廳關於穩妥有序做好社會保險費徵管有關工作的通知》及於2018年9月21日頒佈的《人力資源和社會保障部辦公廳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知》，所有負責徵收社保費的地方部門嚴禁自行組織對企業歷史社保欠費進行集中清繳。於2018年11月16日頒佈的《國家稅務總局關於實施進一步支持和服務民營經濟發展若干措施的通知》重申各級稅務機關一律不得對包括民營企業在內的繳費人以前年度欠費自行組織開展集中清繳。國務院辦公廳於2019年4月1日發佈的《關於印發〈降低社會保險費率綜合方案〉的通知》（國辦發[2019]13號）強調，應妥善處理好企業歷史欠費問題，在徵收體制改革過程中不得自行對企業歷史欠費進行集中清繳。

監管概覽

有關中國稅務的法規

由於我們在中國的廣泛營運，我們的業務、財務狀況、經營業績及前景不時受法律、規則及法規（包括稅法）的固有影響。

所得稅法

根據全國人民代表大會於2007年3月16日頒佈並於2018年12月29日最新修訂及於同日生效的《中華人民共和國企業所得稅法》、以及國務院於2007年12月6日頒佈並於2019年4月23日最新修訂及於同日生效的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，企業分為居民企業和非居民企業。居民企業，是指依法在中國境內成立，或者依照外國（地區）法律成立但實際管理機構在中國境內的企業。非居民企業，是指依照外國（地區）法律成立且實際管理機構不在中國境內，但在中國境內設立機構、場所的，或者在中國境內未設立機構、場所，但有收入來源於中國境內所得的企業。居民企業須就其境內外所得按25%的稅率繳納企業所得稅。符合條件的小型微利企業，減按20%的稅率徵收企業所得稅。需要中國政府重點扶持的高新技術企業，減按15%的稅率徵收企業所得稅。

增值稅

根據國務院於1993年12月13日頒佈並於2017年11月19日最新修訂及於同日生效的《中華人民共和國增值稅暫行條例》、財政部於1993年12月25日頒佈並於2011年10月28日最新修訂及於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》，在中國境內從事銷售貨物或提供加工、修理修配勞務以及提供服務、銷售無形資產、不動產及進口貨物的單位和個人，均須繳納增值稅（「增值稅」）。納稅人銷售服務、無形資產，除另有規定外，稅率為6%。

根據財政部及國家稅務總局於2016年3月23日頒佈並於2016年5月1日生效並分別於2017年7月11日、2017年12月25日及2019年3月20日修訂的《關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（財稅[2016]36號），經國務院批准，自2016年5月1日起，在全

監管概覽

國範圍內全面推開營業稅改徵增值稅試點，建築業、房地產業、金融業、生活服務業等全部營業稅納稅人，納入試點範圍，由繳納營業稅改為繳納增值稅。

根據財政部及國家稅務總局於2017年4月28日頒佈並於2017年7月1日生效的《關於簡併增值稅稅率有關政策的通知》(財稅[2017]37號)，自2017年7月1日起，簡併增值稅稅率結構，取消13%的增值稅稅率，並明確了適用11%稅率的貨物範圍和抵扣進項稅額規定。

根據財政部及國家稅務總局於2018年4月4日頒佈並於2018年5月1日生效的《財政部、稅務總局關於調整增值稅稅率的通知》(財稅[2018]32號)，自2018年5月1日起，納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用17%和11%稅率的，稅率分別調整為16%及10%。

根據財政部、國家稅務總局、海關總署於2019年3月20日頒佈並於2019年4月1日生效的《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》(「中華人民共和國財政部、國家稅務總局、中華人民共和國海關總署公告[2019]39號」)，增值稅一般納稅人發生增值稅應稅銷售行為或者進口貨物，原適用16%稅率的，稅率調整為13%；原適用10%稅率的，稅率調整為9%。

有關境外上市的法規

於2023年2月17日，經國務院批准，中國證監會頒佈《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》及五項相關指引，自2023年3月31日起施行。

根據管理試行辦法，(i)中國境內公司直接或間接在境外發行或上市證券的，應當向中國證監會備案，並報送有關材料；境內公司未履行備案程序、隱瞞重大事實或備案文件中存在重大虛假內容的，可能會受到責令改正、給予警告、罰款等行政處罰，其控股股東、實際控制人、直接負責的主管人員和其他直接責任人員還可能受到警告、罰款等行政處罰；(ii)境內公司直接境外發行或上市證券，受限於境外證券市場發

監管概覽

行股份或上市證券；及(iii)任何中國境內登記設立的股份有限公司須在提交境外上市申請後三個工作日內向中國證監會備案。中國境內企業未根據管理試行辦法履行備案程序的，由中國證監會責令改正，給予警告，並處人民幣100萬元以上及人民幣1,000萬元以下罰款。

此外，境內企業境外發行上市活動，應當遵守外商投資、國有資產管理、行業監管、境外投資等法律、行政法規和國家有關規定，不得擾亂境內市場秩序，不得損害國家利益、社會公共利益和境內投資者合法權益。境外發行上市的境內企業應當(i)依照《中華人民共和國公司法》《中華人民共和國會計法》等法律、行政法規和國家有關規定制定章程，完善內部控制制度，規範公司治理和財務、會計行為；(ii)遵守國家保密法律制度，採取必要措施落實保密責任，不得洩露國家秘密和國家機關工作秘密，涉及向境外提供個人信息和重要數據等的，應當符合法律、行政法規和國家有關規定。此外，管理試行辦法還規定了明確禁止境外發行上市的情形，包括：(i)特定中國法律及法規明確禁止發行上市的證券；(ii)該等發行上市的證券對國家安全構成威脅或者危害的；(iii)境內公司或者其控股股東、實際控制人最近三年內存在貪污、受賄、侵佔財產、挪用財產或者破壞社會主義市場經濟秩序等相關犯罪行為的；(iv)該境內公司因涉嫌刑事犯罪或重大違法違規行為正在被依法立案調查，尚未有明確結論意見的；或(v)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股權存在重大權屬糾紛的。

H股全流通

「全流通」是指H股上市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、境外上市後增發的未上市內資股以及外資股東持有的未上市股份）到聯交所上市流通。於2019年11月14日，中國證監會頒佈了《H股公司境內未上市股份申請「全流通」業務指引》（「全流通」指引），並於2023年8月10日作出修訂。根據「全流通」指引規定，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

監管概覽

H股公司向中國證監會提出「全流通」申請。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向中國證監會提出「全流通」申請。境內未上市股份到聯交所上市流通後，不得再轉回境內。根據2023年3月31日生效的管理試行辦法，境內企業直接境外發行上市的，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。

於2019年12月31日，中國證券登記結算有限責任公司與深圳證券交易所聯合頒佈了《H股「全流通」業務實施細則》(實施細則)。H股「全流通」業務涉及的跨境轉登記、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、名義持有人服務等相關業務適用實施細則。

H股發行及上市須遵守中國證監會及其他相關部門所發佈有關境外上市的法規。因此，我們必須遵守相關法規並按規定進行必要申請、登記和備案。

有關外匯的法規

監管中國外匯的主要法規為國務院於1996年1月29日頒佈並於2008年8月5日最新修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》。根據該等條例及其他有關貨幣兌換的中國法律法規，支付經常項目(如與貿易及服務有關的外匯交易及股息付款)的人民幣可自由兌換，但資本項目(如境外直接投資、外債或中國境外證券投資)的人民幣不可自由兌換，必須事先取得國家外匯管理局(「國家外匯管理局」)或其地方分局的批准。

根據國家外匯管理局於2014年12月26日頒佈的《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管理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，資金用途應與招股說明文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

監管概覽

國家外匯管理局於2015年2月13日頒佈《關於進一步簡化和改進直接投資外匯管理政策的通知》，據此，單位及個人可向合資格銀行申請辦理外匯登記。合資格銀行在國家外匯管理局的監管下，可直接審核有關申請並辦理登記。於2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈《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」）。國家外匯管理局19號文規定，外商投資企業外匯資本金實行意願結匯，即外商投資企業資本金賬戶中經當地外匯局辦理貨幣出資權益確認（或經銀行辦理貨幣出資入賬登記）的外匯資本金可根據外商投資企業的實際經營需要在銀行辦理結匯。若外商投資企業需要通過該賬戶辦理相關支付，其仍需向銀行提供證明材料並通過審核程序。此外，國家外匯管理局19號文規定，外商投資企業資本金的使用應在企業經營範圍內遵循真實、自用原則。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：(i)不得直接或間接用於企業經營範圍之外或相關法律法規禁止的支出；(ii)除相關法律法規另有規定外，不得直接或間接用於證券投資；(iii)不得直接或間接用於發放人民幣委託貸款（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；或(iv)除外商投資房地產企業外，不得直接或間接用於支付購買非自用房地產的相關費用。

於2015年6月1日生效並於2019年12月30日修訂的《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13號文」），取消國內直接投資及境外直接投資的外匯登記核准行政審批，並簡化了外匯相關登記的程序。根據國家外匯管理局13號文，投資者應就國內直接投資及境外直接投資向銀行登記。

國家外匯管理局於2016年6月9日頒佈《關於改革和規範資本項目結匯管理政策的通知》（「國家外匯管理局16號文」）。國家外匯管理局16號文規定，境內企業外債資金均可按照意願結匯方式辦理結匯手續。國家外匯管理局16號文重申規定，境內機構的

監管概覽

資本項目外匯收入及其結匯所得人民幣資金不得直接或間接用於企業經營範圍之外或中國法律法規禁止的支出，也不得用於向非關聯企業發放貸款。

國家外匯管理局於2017年1月26日頒佈《關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》，規定境內實體向境外實體匯出利潤的數項資本控制措施，包括：(i)銀行應根據真實交易原則審核與利潤匯出相關的董事會利潤分配決議、稅務備案表原件、經審計的財務報表；及(ii)境內機構利潤匯出前應先依法彌補以前年度虧損。此外，根據該通知，境內機構應就投資資金來源與資金用途作出詳細解釋，並在完成有關境外投資的登記程序時提供董事會決議、合約和其他證明。

國家外匯管理局於2019年10月23日發佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》，其中規定，所有外商投資企業均可使用外幣資本兌換的人民幣在中國進行股權投資，前提是股權投資真實、不違反適用法律，並遵守外商投資負面清單的規定。

根據國家外匯管理局頒佈並於2020年4月10日生效的《國家外匯管理局關於優化外匯管理支持涉外業務發展的通知》，全國推廣資本項目收入支付便利化改革。在確保資金使用真實合規並符合現行資本項目收入使用管理規定的前提下，允許符合條件的企業將資本金、外債和境外上市等資本項目收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料。

我們須確保與H股發行及上市有關的所有交易均符合中國外匯法律及政策以及目標市場的外匯法律及政策。我們將盡職履行所有必要程序，如取得任何所需外匯批准或登記，以確保順利、合規跨境資本流動。

監管概覽

美國貿易法律及法規

出口管制

美國已實施並提出額外限制，其中部分可能會影響中國公司，包括我們。

《出口管理條例》

美國通過美國商務部工業與安全局（「**BIS**」）管理的《出口管理條例》（「**EAR**」）加強對中國的出口管制限制，其中包括一份對其實施若干貿易限制的外國人員清單，涵蓋企業、研究機構、政府和私營組織、個人和其他類型的法人（「**實體清單**」）。**BIS**還通過實施**EAR**來管控商業及軍民兩用產品、軟件與技術（統稱「**物項**」）的出口與再出口。**EAR**適用範圍包括：(i)所有美國原產物項（無論位於何地）；(ii)從美國出口至外國的所有物項（不論其原產地）；(iii)將美國原產物項從一外國再出口至另一外國；以及(iv)外國製造物項若符合以下任一條件，其跨國轉運亦受**EAR**管轄：(a)含有超過最低限度的受控美國原產零部件、組件或材料；或(b)屬於特定受控美國技術或軟件的直接衍生產品。受**EAR**管轄物項的出口、再出口或境內轉移，均須在適用情況下遵守與物項最終目的地、最終用戶及最終用途相關的許可證要求。倘外國人員被列入實體清單，除非符合規定的許可證要求，否則一般禁止出口、再出口及／或轉讓（國內）受**EAR**約束的物項。

此外，**EAR**亦保留須受出口管制規限的物項、軟件及技術清單（「**商業管制清單**」）。商業管制清單乃主要基於多邊出口管制清單，例如瓦森納安排的兩用物項及技術清單和軍品清單，**BIS**亦可對受美國出口管制管轄規限的物項實施單邊許可規定及其他管制，限制向若干國家的出口及再出口，以及在同一國家內向不同最終用戶或最終用途的轉賣。商業管制清單分為十個類別，以出口管制分類號（「**ECCN**」）的首位數字表示。於往績記錄期間，我們曾採購若干分類列載於商業管制清單並以特定**ECCN**識別的芯片。

此外，**EAR**範圍內的許多產品、服務及技術並無特別出口管制，並被歸類為**EAR99**，並未列入商業管制清單，而有關**EAR99**物項通常由低技術消費品組成，在大多數情況下不需要許可證。

監管概覽

美國芯片出口限制

2022年10月7日，美國商務部、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、超級計算機及先進計算物項和最終用途實行新限制（「美國芯片出口限制」）。BIS關於先進計算和半導體製造的規則在兩個關鍵領域實施。首先，該等規則對若干先進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最終用途的交易實施新管制。

EAR第744.21條禁止出口、再出口或國內轉賣受EAR管制的若干項目，前提是該方「知悉」該物項將在緬甸、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744.22條禁止出口、再出口或國內轉賣任何受EAR管制的項目，前提是該方「知悉」該物項擬作白俄羅斯、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）。

此外，倘出口商、再出口商或轉讓人知悉或有理由知悉受EAR管制的若干物項擬用於「超級計算機」最終用途或擬用於半導體製造最終用途，則EAR第744.23條將施加許可證要求。概無許可豁免可不受該等限制規限。

BIS網聯汽車規則

於2024年9月23日，BIS發佈擬議規則制定通知，禁止在美國銷售或進口特定外國對手（包括中國和俄羅斯聯邦（俄羅斯））有充分聯繫的整合特定硬件與軟件的網聯汽車，或單獨銷售或進口該等組件或軟件（「網聯汽車擬議規則」）。網聯汽車擬議規則確定與由位於中國或俄羅斯或總部位於中國或俄羅斯的公司設計、開發、製造或供應的網聯汽車及相關網聯組件和軟件相關的重大國家安全問題，預計將對汽車和信息及通信技術及服務行業產生重大影響。

具體而言，網聯汽車擬議規則禁止進口和銷售整合到網聯汽車系統（「VCS」）（主要是將汽車連接到互聯網的技術）的硬件和軟件組件以及整合到自動駕駛系統（但不包括ADAS）中的軟件，除非有一般或特別授權。其亦禁止由中國或俄羅斯擁有、控制

監管概覽

或受其管轄的網聯汽車製造商在美國銷售包含VCS硬件或涵蓋軟件的網聯汽車。若通過，軟件禁令將對2027年款車型生效，硬件禁令將對2030年款車型生效，或對於沒有車型年份的車輛則將於2029年1月1日生效。

網聯汽車擬議規則規定網聯汽車製造商（大多數OEM及所有進口商）提交符合性聲明，規定一般和特別授權的條件，建立行業利益相關者向BIS尋求諮詢具體交易意見的流程，並制定流程告知VCS硬件進口商和網聯汽車製造商可能需要特別授權。網聯汽車擬議規則於2025年1月16日在BIS最終規則（「網聯汽車最終規則」）內正式確定，其中限制範圍更窄，並減輕汽車行業的合規負擔。特別是，網聯汽車最終規則不適用於商用車，車輛總重量等級超過10,000磅的車輛不被納入網聯汽車最終規則。

視乎我們產品的最終用途及應用，我們的產品可能屬於聯網汽車最終規則的範圍。然而，截至最後實際可行日期，據我們所知，我們並無向美國的客戶或向將我們的產品整合至向美國銷售的產品中的客戶銷售我們的產品，而我們亦無意在日後將美國作為市場積極發展我們的業務，因此，我們的業務活動在任何重大方面並未直接受到該等美國進口管制法律所影響。

美國及歐盟關稅

2024年5月14日，美國貿易代表辦公室宣佈，計劃將美國從中國進口的電動車適用的關稅稅率從25%提高到100%。2024年9月13日，美國貿易代表辦公室宣佈有關對中國進口產品加徵301關稅的最終決定，包括對電動車徵收100%的關稅稅率，自2024年9月27日起生效。2025年3月26日，特朗普總統簽署公告，援引1962年《貿易擴展法》第232條款，對進口汽車及部分汽車零部件徵收25%的關稅，自2025年4月3日起生效。適用於從中國進口的電動車的美國特定產品關稅稅率為125%。

2024年10月29日，歐盟成員國投票通過對中國產電動車進口徵收最高35.3%的臨時反補貼稅，自2024年10月30日起生效。該等新關稅適用於電動車，而非我們開發的智能座艙解決方案，而我們的智能座艙解決方案產品並不歸類於按協調關稅編碼分類須受1962年《貿易擴展法》25%關稅約束的汽車零部件類別；因此，美國及歐盟對中國製造的電動車（及若干汽車零部件）徵收的新關稅並不直接適用於我們的產品。

監管概覽

除該等特定產品關稅外，自就職以來，特朗普總統已簽署多項行政命令，對所有中國進口產品徵收高額累計關稅，除非獲豁免或後續修改。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無向美國及歐盟直接出口智能座艙解決方案。因此，上述美國及歐盟關稅對我們的產品並無直接影響。據我們所深知，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，(i)並無裝配我們產品的電動汽車銷予美國，及(ii)我們的解決方案有可能安裝於OEM可能出售給歐盟的電動汽車上。為評估我們的解決方案於往績記錄期間作為由OEM客戶製造的電動汽車的一部分出售至歐盟的可能性，我們考慮到我們向國際OEM提供智能座艙解決方案或向中國OEM提供智能座艙解決方案以出口其車輛至其他國家的項目，而於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，該等智能座艙項目產生的收入分別佔我們總收入的約1%、3%、3%及8%。截至2025年5月31日止五個月，來自OEM將向歐盟出售的電動汽車上可能安裝的解決方案的收入佔比增加，主要由於截至2025年5月31日止五個月我們向一家主要國際OEM及一家中國國內主要OEM提供智能座艙解決方案。基於上述，我們認為不斷變化的國際貿易政策及地緣政治因素沒有且預期不會對我們的業務營運及前景。然而，美國及歐盟對中國電動汽車加徵關稅或會阻礙中國OEM在美國及歐盟尋求銷售，此可能間接影響其對我們產品的需求及我們拓展至歐盟業務的計劃市場。

業 務

概覽

我們是中國智能座艙解決方案的領先供應商。根據灼識諮詢的資料，按2024年的出貨量計，我們是中國乘用車智能座艙域控制器解決方案的第三大供應商，市場份額7.3%，僅次於市場份額為21.7%及10.4%的參與者。我們是最早開發智能座艙解決方案的少數企業之一，領先大多數同類企業。與其他智能座艙解決方案供應商主要側重於硬件相比，我們通過提供軟件、硬件及雲端服務相結合的智能座艙解決方案實現差異化，該模式使我們可以提供量身定制的一體化解決方案以滿足客戶的多樣化需求。

智能座艙是汽車行業智能化轉型的必要組成部分，可為用戶提供汽車智能技術帶來的最直觀具象化的體驗。高端和新興汽車品牌的消費者日益追求更佳的车內體驗。這種日益增長的需求推動汽車行業的智能化轉型，從而提升智能座艙的價值。根據灼識諮詢的資料，按收入計，中國乘用車智能座艙解決方案行業的規模預期將從2024年的人民幣1,290億元增至2029年的人民幣2,995億元，複合年增長率為18.4%。根據同一來源，中國OEM正在中國汽車行業中佔據越來越高的市場份額，並正向開發具有先進汽車智能功能的高端汽車方向轉變。預計該轉變將帶來對智能座艙解決方案的更高需求。憑藉我們在中國OEM中的重要地位，我們完全能夠從行業增長中受益。

我們為OEM及一級客戶提供域控制器(智能座艙的支柱)作為我們的核心產品。我們的客戶可以靈活選擇集成解決方案，將部署的域控制器與我們的操作系統以及我們組裝的各種硬件組件(如顯示屏等設備)相結合，以根據其車輛的設計量身定制。另外，部分客戶根據其特定需求選擇向我們購買域控制器或其他座艙組件，如顯示屏及軟件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。2023年，我們成為中國首批提供搭載高通第四代驍龍8295芯片組的智能座艙解決方案的公司之一，根據灼識諮詢的資料，高通是目前全球算力最高的智能座艙解決方案主流車規級芯片。根據灼識諮詢的資料，截至2024年12月31日，我們在中國搭載高通驍龍8295芯片組的高端智能座艙解決方案的設計中標數量在中國智能座艙解決方案提供商中排名第一。我們亦主要為OEM提供聯網支持解決方案，協助其提升車主的駕駛體驗。根據灼識諮詢的資料，以2024年的銷量計算，中國OEM前五名中已經有三家已部署我們的智能座艙解決方案，其中兩家亦已部署我們的聯網支持服務。我們的戰略目標是將中國領先的汽車OEM作為我們的核心客戶，包括中國主要OEM及其快速發展的新能源汽車品牌，如阿維塔及嵐圖，以及國際OEM。我們相信，這種戰略性以客戶為中心可以使我們處於有利地位，從而增加我們的市場份額。

業 務

我們為汽車行業智能轉型作出關鍵貢獻，不斷推進創新。根據灼識諮詢的資料，我們於2013年推出中國首款由民營企業開發的車規級操作系統。目前，我們正與一家全球領先的科技公司及部分中國汽車OEM合作，開發首個完全擁有自主知識產權的車載操作系統。為了向汽車智能產業價值鏈的上游延伸，我們是智能座艙解決方案的獨立供應商中對國產車規級芯片領域進行探索的先行者。

憑藉行業領先的研發能力，我們自成立以來取得眾多技術創新成果，擁有整合了軟件、硬件和雲端服務的全方位技術。2023年，國家發改委等國家級政府部門集體認定我們為國家企業技術中心。我們與智能座艙解決方案和網聯相關的兩項自有技術創新經國創中心認定達到國際先進水平。根據灼識諮詢的資料，截至2024年12月31日，我們的註冊發明專利數量在國內智能座艙和網聯支持解決方案供應商中排名第一。

我們的創始人及董事會主席應先生以富有遠見的領導力和豐富的行業經驗指導我們的發展。早在2010年3G網絡問世之際，應先生就將其應用於網聯支持解決方案，為我們在未來十年引領汽車行業的智能轉型奠定堅實的基礎。應先生在業內享有廣泛聲譽，在多個行業組織任職，包括全國汽車標準化技術委員會委員，並曾榮獲多項殊榮，包括上海市五一勞動獎章、上海市優秀企業家、第五屆上海市工商業領軍人物及2023世界物聯網大獎－年度傑出人物。

我們通過整合汽車智能生態系統的上下游資源，實現與各種不同的合作夥伴的協同合作。我們憑藉市場領導地位和強大的技術實力，與上游企業（如車規級芯片和操作系統供應商）、下游OEM客戶以及內容和其他服務供應商建立互惠互利的合作關係。例如，通過與高通公司的廣泛合作，我們成為首批在中國提供搭載高通驍龍8295芯片的智能座艙解決方案的公司之一，並獲得知名客戶的定點。此外，我們與黑莓公司建立緊密的合作關係，推出了基於黑莓QNX平台（一款內置確定性實時操作系統的全功能開發環境）的智能座艙解決方案，目前已被阿維塔及其他OEM品牌的多款車型所採用。

業 務

憑藉我們在市場的領先地位，我們於往績記錄期間實現大幅增長。於往績記錄期間，我們共售出約4.6百萬台智能座艙產品。我們的域控制器出貨量由2022年的48.8萬台按36.9%的複合年增長率增長至2024年的91.5萬台，且較截至2024年5月31日止五個月的22.1萬台增長20.4%至截至2025年5月31日止五個月的26.6萬台。我們的收益由2022年的人民幣1,217.8百萬元增加22.8%至2023年的人民幣1,495.8百萬元，進一步增加70.9%至2024年的人民幣2,557.0百萬元。我們的收益由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增加34.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元。我們的淨虧損由2022年的人民幣452.2百萬元減少至2023年的人民幣283.8百萬元，並增加至2024年的人民幣540.8百萬元。我們的淨虧損由截至2024年5月31日止五個月的人民幣244.8百萬元減少10.2%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣219.9百萬元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣390.5百萬元、人民幣218.4百萬元、人民幣352.4百萬元、人民幣167.6百萬元及人民幣164.5百萬元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣(317.6)百萬元、人民幣(126.6)百萬元、人民幣(215.3)百萬元、人民幣(114.9)百萬元及人民幣(100.8)百萬元。關於我們的淨虧損與經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「財務資料－主要全面收益項目的說明－非國際財務報告準則計量」。截至2025年3月31日，我們的現金及現金等價物為人民幣900.7百萬元，再加上[編纂][編纂]，我們相信我們擁有充足的資金支持我們的持續運營和戰略增長計劃。

我們的優勢

中國汽車智能化轉型的先行者，以創新解決方案引領發展

我們是中國汽車智能行業的先行者，始終走在行業最前沿。我們於2010年推出中國首個3G車聯網系統，是首批開發智能座艙解決方案的企業之一，領先大多數同行。作為中國為數不多的自主擁有軟件、硬件和雲端服務整體能力的企業之一，我們已成為汽車行業智能化轉型的中堅力量。我們的一體化智能座艙解決方案得到中國領先OEM的廣泛認可。根據灼識諮詢的資料，截至2024年12月31日，按中國搭載高通驍龍8295芯片的高端智能座艙解決方案的定點數量計算，我們在中國智能座艙解決方案供應商中排名第一。我們在技術和解決方案方面不斷取得「同類首創」里程碑。根據灼識諮詢的資料，我們是：

- 中國國內為數不多採用高通驍龍8295芯片（為目前最具代表性的智能座艙高端SoC芯片）的智能座艙解決方案供應商之一，佔2024年用於智能座艙大型配置的高端SoC芯片安裝量的50%以上；

業 務

- 為數不多提供基於麒麟9610A處理器（即唯一達成大型配置的智能座艙本地生產高端SoC芯片）和鴻蒙操作系統的智能座艙解決方案的供應商之一；
- 中國首家推出自研車規級操作系統的民營企業；及
- 開發出中國首款基於自然語言處理的車載語音系統和全球首款利用車身面板產生和接收聲音的固態聲場智能系統的公司。

我們的客戶包括中國OEM（如阿維塔及嵐圖）、合資OEM及國際OEM。我們已成功通過眾多主要OEM的嚴苛驗證流程，展現了我們解決方案的可靠性、性能和恪守高水平的行業標準。截至2025年5月31日，我們已通過29家汽車OEM對智能座艙供應商的資格審查，包括20家中國OEM、六家合資OEM及三家國際OEM。

我們在行業中的領先地位使我們的市場份額迅速增長，並贏得更多的定點。按2024年的出貨量計，我們是中國本土生產新能源汽車智能座艙域控制器解決方案的第二大供應商。憑藉我們極具競爭力的解決方案和服務，截至2025年5月31日，我們已累計為超過50個汽車品牌的逾200款車型提供服務。

我們是首批進軍海外市場的中國智能座艙解決方案供應商之一。我們抓住海外市場的機遇，通過協助中國OEM和合資OEM在全球成功推出乘用車。此外，我們利用在海外與中國及合資汽車製造商合作的經驗，在全球汽車市場為國際OEM提供服務。於2023年，我們成為歐洲一家全球豪華汽車製造商的供應商，為其若干款車型提供搭載高通8155處理器智能座艙的售後安裝，為已售予消費者的汽車進行升級。

我們已建立強大的品牌聲譽，並獲得業界的高度認可。我們於2022年入選福布斯中國獨角獸榜單，並於2023年被《財富》雜誌評為值得關注的中國出海主力之一。我們還入選2023《上海硬核科技企業TOP100榜單》。我們於2024年獲工信部認定為專精特新「小巨人」企業。該認定授予位於產業基礎核心領域、產業鏈關鍵環節，創新能力強、掌握關鍵核心技術的企業。我們入選胡潤全球獨角獸榜，並連續五年入選世界物聯網大會評選的500強企業。此外，我們還連續四年入選上海民營製造業企業100強和上海新興產業企業100強。

業 務

以軟件為核心的全方位自主研發能力

我們全身心地致力於推進汽車智能化。利用我們過去積累的知識產權和專有技術，我們已在軟件、硬件和雲端服務領域建立全方位自主能力。

我們自主開發的車規級操作系統是我們的技術棧支柱。該系統採用模塊化設計，能夠快速適應各種硬件配置和平台要求，縮短開發時間，提高定制化程度。我們的系統與高通等多家供應商的SoC解決方案兼容。這種多功能性使我們能夠提供廣泛的解決方案，並為不同價位的車輛量身定制解決方案，從而迅速進入市場。例如，我們為吉利幾何的GE11車型開發了智能座艙解決方案，其採用了麒麟處理器和鴻蒙操作系統。此外，我們致力於提供符合中國消費者需求的本土智能座艙解決方案，目前正與一家中國領先的科技公司及部分中國汽車OEM合作，開發首個完全擁有自主知識產權的車載操作系統。

無線通信是未來汽車智能化的重要趨勢，其可以加強設備和系統的集成，具備實時數據交換、遠程控制功能並能夠改善用戶體驗。我們前瞻性地將創新的無線通信技術融入到我們的智能解決方案中。作為星閃聯盟（致力於推動無線短程通信技術創新的產業聯盟）的重要成員，我們在開發符合星閃無線通信標準的先進智能座艙方面處於領先地位。我們在為星閃聯盟制定四組關鍵標準方面發揮領導作用，在制定和發佈行業標準方面發揮關鍵作用。此外，我們還積極應用AI技術，進一步提高研發效率。我們利用生成式AI優化編碼流程，提供實時建議，減少錯誤，簡化原型設計，並加速人機界面設計任務的完成。

為了向汽車智能產業價值鏈的上游延伸，我們是智能座艙解決方案的獨立供應商中對國產車規級芯片領域進行探索的先行者。2023年，我們開始與國創中心（經中華人民共和國科學技術部批准成立的國家新能源汽車中心）合作建立聯合實驗室，專注於制定國產車規級芯片的驗證、確認和測試標準。我們與多家OEM合作成立聯合工作組，致力於提供一站式車規級芯片垂直測試和認證服務，涵蓋芯片部件級、芯片系統級、控制器級和整車級。我們與中國領先的半導體供應商及其他行業合作夥伴成立了一間公司，致力於國產車規級芯片的研發。

業 務

我們的知識產權成果保持行業領先。2023年，我們被國家知識產權局認定為國家知識產權優勢企業。同年，我們與智能座艙解決方案和網聯服務相關的兩項自有技術創新，經國創中心認定達到國際先進水平。截至2025年5月31日，我們已獲得1,769項專利授權，其中發明專利921項，佔已授權專利的52.1%。

為加強我們的研發實力，我們已在南京、深圳、大連、瀋陽、長春和武漢等中國主要城市建立研發中心。該戰略部署使我們能夠與不同地區的汽車OEM密切合作，並吸引全國各地的頂尖人才。截至2025年5月31日，我們的研發團隊由709名專家組成，佔員工總數的33.7%，其中86.7%的員工為本科及以上學歷。

高度可擴展的業務模式，具備強大的量產能力

我們提供全面的智能座艙解決方案，以滿足客戶的不同需求。OEM可選擇符合其獨特要求的精準解決方案或定制組合。這種靈活性和適應性使我們滿足了廣泛的市場需求，並有效擴大我們的市場覆蓋範圍。隨著OEM產量的提高，我們的業務也會隨著配備我們智能座艙解決方案的汽車數量增加而擴大。此外，獲得OEM的首批訂單，往往能為我們贏得更多定點和其產品系列中其他車型的量產訂單鋪平道路。例如，我們從2018年開始與東風集團合作，專注於遠程信息服務，並於同年共同開發首款東風風神WindLink 3.0智能網聯系統。該系統是業內率先利用自然語音與快速應用進行交互的集成系統。隨著與東風集團合作的加深，我們深入了解彼等在研發、製造和售後階段的定制化需求，促進了雙方合作關係的成功拓展。自首次合作以來，我們已為東風集團後續十多個不同品牌的乘用車車型提供了全方位的解決方案和服務。其中包括軟硬件解決方案的設計和開發、生產及組裝、雲端服務以及運營和維護。我們還通過系統適配、整合海外內容供應商以及確保當地監管合規性等方式，為東風集團量身定制面向國際市場的解決方案，從而協助其實現全球擴張。截至2025年5月31日，我們向東風集團的各品牌及車型的累計出貨量達1.2百萬套。

我們堅實的過往業績和不斷增長的品牌聲譽也為我們贏得了客戶的信任，因而和客戶的合作並不需要必須從為客戶的特定車型提供服務開始。例如，一家領先的中國新能源汽車OEM於2023年成為我們的客戶，合作伊始便將其在當前模塊化汽車平台下發佈的所有現有和即將推出的車型定點授予我們。截至最後實際可行日期，我們已共計為該OEM客戶交付了超過283,000套搭載高通驍龍8295芯片的智能座艙硬件產品。

業 務

我們業務模式適應性極強，能夠持續吸引新客戶並擴大市場份額，2022年至2024年，我們的智能座艙解決方案收入的複合年增長率達到50.5%。我們的收入增長反映了我們所服務的車型銷量增長以及我們的解決方案應用在更多車型上。

強大的量產能力強化了我們可擴展的業務模式。為了支持客戶需求和業務增長，我們在廈門建立了生產基地，該基地集生產工藝設計、供應鏈管理、生產和質量保證等功能於一體。我們在生產基地中使用了大量工業機器人。於往績記錄期間，我們的廈門基地累計生產了逾2.3百萬套智能座艙域控制器。此外，我們不斷尋求擴大生產能力，以滿足日益增長的客戶需求，並擴大我們的地理覆蓋範圍，以優化採購成本。我們柳州基地已於2024年5月完成其第一階段建設並自2025年6月起開始批量生產。我們柳州生產中心的最高年產能約為150,000套。我們在瑞安的新基地正在建設中。

以用戶為中心的解決方案為駕駛員和乘客帶來卓越體驗

我們優先考慮最終用戶的需求，旨在提供卓越的智能駕駛體驗。我們的智能座艙解決方案在各種功能之間提供順暢的用戶體驗，例如智能導航、直觀的語音指令、3D顯示和控制、駕駛監控系統(DMS)、乘客監測系統(OMS)及多顯示屏互動等。利用分層解耦方法，我們的智能座艙解決方案可實現快速適應和定制，以滿足不同客戶的不同需求。

通過為駕駛員和乘客提供優質的智能汽車體驗，我們促進了與汽車OEM客戶的雙贏合作。我們的智能解決方案可提供令人滿意的駕駛體驗，有助於汽車公司吸引更多潛在消費者。這可形成良性循環，促進我們的持續發展和業務增長。

根據灼識諮詢的資料，我們深入了解用戶的喜好，並開發出業內首個中文車載語音交互系統。該系統具有響應速度快、識別率高、能夠理解複雜語義、抗噪能力強、車載功能豐富及支持離線多區同時語音交互等特點。我們的智能座艙採用高通驍龍8295芯片，可實現毫秒級語音交互，並支持離線多區同時語音交互。

業 務

於2021年，我們開發出世界上第一款利用車身面板來產生和接收聲音的固態聲場智能系統。這一創新系統可讓車外的人與車內的人進行交流或聯繫駕駛員，從而實現新的應用案例，例如駕駛員不在車上，在車輛阻礙他人時打電話聯繫其挪車。該系統支持多種互動模式，包括通過車身播放聲音、觸摸和敲擊感應、聲音輸入檢測以及車外的電話互動。該系統已成功在本公司內部車輛和客戶車型方面完成概念驗證。

我們是業內首家支持使用滾動或手勢識別和各種視覺交互（如面部、手勢和疲勞識別）以及增強現實導航，以實現一車多屏之間實時切換的公司。憑藉這項創新的設計和卓越的用戶體驗，我們贏得了2022年「上海設計100+」獎和2022年德國iF設計獎。此外，我們的智能座艙解決方案採用高通驍龍8295芯片，可在4K屏幕上顯示沉浸式3D桌面、車輛、音樂和其他應用，為駕駛員和乘客提供多達6個4K屏幕或12個2K屏幕的3D多屏幕顯示互動功能。

憑藉卓越的產品設計和用戶體驗，我們的解決方案及服務支持的服務的月活躍用戶數於2025年5月達到約1.2百萬。為了進一步提升用戶體驗，我們深化了與第三方內容和服務提供商的合作。我們將相關應用程序集成到我們的系統中，並開發出卡拉OK、車載遊戲等定制車載娛樂選項，從而豐富車載體驗，實現卓越的用戶滿意度。

利用各類資源的強大能力

我們是汽車智能行業的主要參與者，已在整個行業價值鏈上建立起互利共贏的合作夥伴關係：

- **SoC解決方案提供商：**我們與高通等領先SoC解決方案提供商合作，以增強我們系統的多功能性。我們與高通建立戰略合作夥伴關係，是首批使用其第四代驍龍8295芯片開發智能座艙解決方案的公司之一。這些解決方案已獲得主流車型定點。我們還已發佈一款由高通驍龍8295芯片驅動的旗艦一體中央集成車載計算機原型。其允許客戶進行內部定制，並實現與算法公司合作開發。
- **操作系統提供商：**我們與黑莓合作，開發出基於黑莓的QNX Neutrino實時操作系統、QNX Hypervisor及QNX IVY的量身定制的智能座艙解決方案。

業 務

這些解決方案旨在為駕駛員提供更個性化和交互式的智能駕駛體驗，實現創新，例如跨多個車域的安全數據訪問、邊緣計算和遠程雲端更新。嵐圖及阿維塔等品牌的多個車型已實施這些解決方案。

- **汽車OEM**：我們通過與汽車OEM密切合作，深入了解市場需求，定制解決方案，有效滿足特定行業需求。例如，2022年，我們與阿維塔簽署研發戰略合作協議，共同推進現有智能座艙解決方案並開發新技術。我們認為，這些戰略合作夥伴關係可簡化參與汽車製造商車型設計和合約採購所需的驗證流程，為後續量產提供堅實基礎。

我們的股東基礎極具戰略價值，可為我們的長期穩定發展奠定堅實基礎。我們的股東包括東風集團、中國第一汽車集團有限公司等中國OEM以及上海國盛等地方國有資產投資企業。我們還吸引了小米集團、井岡山北源創投等知名行業投資者。這種強大的股東基礎能夠為我們未來的業務增長提供支持，幫助我們擴大市場份額，鞏固我們的市場領先地位。我們已與一些股東建立起戰略合作夥伴關係。我們是東風集團的長期戰略供應商，已三次獲得東風集團的年度研發貢獻獎。2020年，我們在南京共同創立東風創新設計中心，培育以研發協同為重點的戰略合作，推動東風智能汽車的發展。2020年，我們與一汽集團訂立合作協議，並共同成立天權智能實驗室，旨在通過域控制器、車規級操作系統、車聯網應用及車載大數據應用等領域的聯合創新，開發下一代智能座艙解決方案。

為支持我們的業務運營和未來擴張，我們與國內主流金融機構保持戰略關係。2024年3月，我們與七家商業銀行簽署若干戰略合作協議，據此，該等銀行同意在符合監管要求及該等銀行的慣例信貸政策的情況下，向我們提供總額為人民幣190億元的意向性貸款融資。這種資金支持為我們的運營穩定性和可持續發展提供了保障。

備受尊敬的行業知名創始人以及經驗豐富的高級管理層

我們的創始人、董事會主席應先生擁有約16年汽車智能行業經驗，具備遠見卓識的領導力、豐富的專業知識，為實現我們的使命、戰略和業務目標提供了明確的領導和強有力的保證。應先生的領導能力廣受業界認可。其於2018年9月獲國家智慧網聯汽車品質監督檢驗中心（天津）專家委員會選為副主任，於2019年8月獲上海市科學技術

業 務

委員會上海國家新一代人工智能創新發展試驗區專家諮詢委員會選為委員，於2020年3月獲全國汽車標準化技術委員會選為委員，及於2021年3月獲上海市企業家協會第四屆理事會選為副會長。於2023年，應先生被評為2021-2022年度上海市優秀企業家，於2024年獲上海市五一勞動獎章。

我們管理團隊的其他領導者同樣具備豐富的經驗，並對我們的願景和使命充滿熱情。我們智能製造部副總經理兼副執行總裁張毅先生，曾擔任國內OEM一級供應商的常務副總經理。我們的執行董事兼副總經理賴偉林先生，擁有超過19年的業務開發經驗，曾就職於飛思卡爾半導體（中國）有限公司，負責研發、售前支持和銷售工作。我們的研發組副總裁張傑先生，擁有超過18年的汽車行業經驗。加入本公司之前，他曾擔任一家中國OEM的智能部門總監、長安汽車軟件科技有限公司總經理、長安汽車研究院副院長、愛馳汽車首席技術官等重要職務。

我們的增長策略

我們的業務目標是進一步增強我們的競爭優勢，為蓬勃發展的汽車智能市場提供智能座艙解決方案和網聯服務。我們的關鍵戰略要素包括：

擴大我們的市場份額，鞏固我們的行業領先地位

我們致力於擴大客戶群體，加強與主要客戶的合作，特別是與新能源汽車領域的中國OEM的合作。我們的主要目標是贏得現有及新客戶的更多智能座艙解決方案的定點，從而增加銷量並擴大市場份額。

此外，為提高我們的量產能力，支持我們的業務增長，我們正在推進瑞安生產基地的建設，並在全國範圍內探索新生產基地的戰略選址。

持續創新以把握行業發展機遇

隨著汽車智能化的快速發展，我們預計汽車域控制器將集成車身、駕駛和駕駛艙領域，逐步向整車中央計算平台過渡。為應對這種行業轉變，我們正積極加強高性能中央計算平台的研發，以適應中央結構趨勢，從而加強我們的技術實力並抓住行業發展機遇。

業 務

我們正積極探索智能汽車技術創新的合作機會，例如在智能座艙內的人機交互、智能座艙與雲之間的交互以及自動駕駛技術中使用AI大語言模型。

為保持我們的行業領先地位，我們計劃吸引全球頂尖人才，繼續創新，包括開發中央計算平台、車載操作系統及車規級芯片等。

深化海外拓展，打造國際知名品牌

我們的目標是加強與客戶，特別是國際汽車OEM之間的戰略關係，並在全球範圍內再創我們與中國OEM的成功。

我們擬擴大我們在海外市場的影響力，提高我們的品牌知名度。我們計劃將我們的智能座艙業務擴展到歐洲等成熟的汽車市場，並在重要海外地點設立銷售和研發職能部門。全球擴張將使我們能夠更好地服務於國際客戶，並將自身打造成國際知名品牌。

整合產業資源，培育綜合產業生態系統

我們的目的是通過加強與汽車OEM、SoC供應商、操作系統及汽車智能零部件供應商以及其他產業生態系統合作夥伴之間的合作，加快產品升級迭代和新產品發佈，共同開發智能座艙產業生態系統。

此外，為進一步鞏固我們的行業領先地位，我們將積極尋求投資或收購具有顯著潛在協同效應、強大研發能力和良好財務狀況的優質標的機會。

提高運營效率，優化生產管理流程

我們致力於通過繼續投資於生產自動化，進一步優化我們的生產流程，提高生產效率。此外，我們計劃加強供應鏈管理，增強其安全性和穩定性。我們將深化與現有供應商之間的合作，並與SoC供應商、操作系統供應商和內容提供商等其他領先供應商建立關係。

業 務

我們的產品

我們為OEM及一級客戶提供全方位的智能座艙解決方案及網聯服務，為駕駛員及乘客提升車輛的智能性、駕駛安全性、便利性及互聯性。

- **智能座艙解決方案。**我們利用我們在產品設計及開發、功能開發及自主生產方面的核心垂直整合能力，為OEM及一級客戶開發智能座艙解決方案及產品。智能座艙解決方案由域控制器及與其連接的眾多其他設備支持，包括顯示屏、T-Box、攝像頭、麥克風、揚聲器、線材及天線。域控制器由各種軟件、操作系統及應用程序支持，集合了車輛交互及控制、導航、AR-HUD、儀表顯示屏、DMS、OMS、信息娛樂以及與其他設備及網絡連接等功能。我們的客戶可以靈活選擇集成解決方案，將部署的域控制器與我們的操作系統以及我們組裝的各種硬件組件（如顯示屏等設備）相結合，以根據其車輛的設計量身定制。另外，部分客戶根據其特定需求選擇向我們購買域控制器或其他座艙組件，如顯示屏及軟件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。我們亦為智能汽車行業的不同參與者（如擁有自研座艙平台的OEM、一級客戶及車載應用程序供應商）提供研發服務，將其對智能座艙硬件及軟件（包括操作系統、應用軟件及雲軟件）的概念需求變為現實。我們的研發服務使我們的客戶能夠增強智能座艙功能並豐富智能汽車生態系統。
- **網聯服務。**我們主要為OEM客戶提供網聯服務，包括(i)用戶支持服務（該服務協助OEM為車主提供輔助）及(ii)網聯平台的平台維護服務（不論是否由OEM或我們開發），以提高其穩定性、性能、系統及數據安全性以及適應不斷變化的業務需求。

我們的智能座艙解決方案及網聯服務為兩項獨立業務。我們的OEM及一級客戶可按其需要單獨選擇任一解決方案或同時選擇兩者。憑藉在智能座艙及網聯方面的強大研發能力、紮實的技術基礎設施及豐富的運營經驗，我們已成功創造該兩項業務之間的協同效應。於2022年、2023年及2024年各年度以及截至2025年5月31日止五個月，我們擁有11名同時購買我們的智能座艙解決方案及網聯服務的客戶，貢獻人民幣1,031.9百萬元、人民幣929.4百萬元、人民幣921.0百萬元及人民幣270.8百萬元，分別佔我們總收入的84.7%、62.1%、36.0%及35.9%。

業 務

於往績記錄期間，我們的收入大部分來自智能座艙解決方案，且該業務的收入的絕對金額及佔總收入的百分比均持續增長。除提供域控制器及其他組件外，我們亦向客戶提供獨立的研發服務，並於該等客戶專門聘請我們進行研發活動以根據彼等與我們的合約設計及開發產品或解決方案時向彼等收取研發服務費。相反，為履行域控制器及其他座艙組件交付而進行的內部產品設計及定制活動並不構成我們的研發服務，不會就此另行收取費用。同時，我們繼續為主要OEM客戶提供網聯服務，並保持該業務規模穩定。此外，我們自其他來源產生一小部分收入，主要來自銷售車規級芯片，用於我們自身的貿易目的或應若干OEM的委託。我們不將芯片銷售視作我們的核心業務，且我們來自此來源的收入於2022年至2024年期間大幅減少。我們計劃於未來五年內進一步減少芯片銷售。下表載列我們於所示期間按產品及服務組合劃分的收入明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審核)										
智能座艙解決方案										
域控制器 ⁽¹⁾	674,302	55.4	784,850	52.4	1,959,008	76.6	458,149	81.7	599,769	79.6
座艙組件 ⁽²⁾	238,284	19.6	208,829	14.0	158,507	6.2	50,258	9.0	61,534	8.2
研發服務	165,963	13.6	358,719	24.0	323,893	12.7	23,157	4.1	62,415	8.2
小計	1,078,549	88.6	1,352,398	90.4	2,441,408	95.5	531,564	94.8	723,718	96.0
網聯服務	89,326	7.3	122,370	8.2	110,228	4.3	27,036	4.8	27,535	3.7
其他 ⁽³⁾	49,882	4.1	21,049	1.4	5,367	0.2	2,255	0.4	2,323	0.3
總收入	1,217,757	100.0	1,495,817	100.0	2,557,003	100.0	560,855	100.0	753,576	100.0

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「智能座艙解決方案－智能座艙解決方案的主要組成部分－域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。
- (3) 主要包括銷售車規級芯片所產生的收入，根據市場狀況及芯片庫存水平，可供OEM進行調試或用作我們自身的貿易用途。

業 務

下表載列我們按產品及服務組合劃分的毛利及毛利率明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025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)										
(未經審核)										
智能座艙解決方案										
域控制器 ⁽¹⁾	44,588	6.6%	36,515	4.7%	143,604	7.3%	16,316	3.6%	60,221	10.0%
座艙組件 ⁽²⁾	32,012	13.4%	17,277	8.3%	10,921	6.9%	913	1.8%	3,942	6.4%
研發服務	58,586	35.3%	150,050	41.8%	121,257	37.4%	6,834	29.5%	30,395	48.7%
小計	135,186	12.5%	203,842	15.1%	275,782	11.3%	24,063	4.5%	94,558	13.1%
網聯服務	15,126	16.9%	25,505	20.8%	24,329	22.1%	3,908	14.5%	3,701	13.4%
其他 ⁽³⁾	20,810	41.7%	1,741	8.3%	891	16.6%	398	17.6%	396	17.0%
總計	171,122	14.1%	231,088	15.4%	301,002	11.8%	28,369	5.1%	98,655	13.1%

附註：

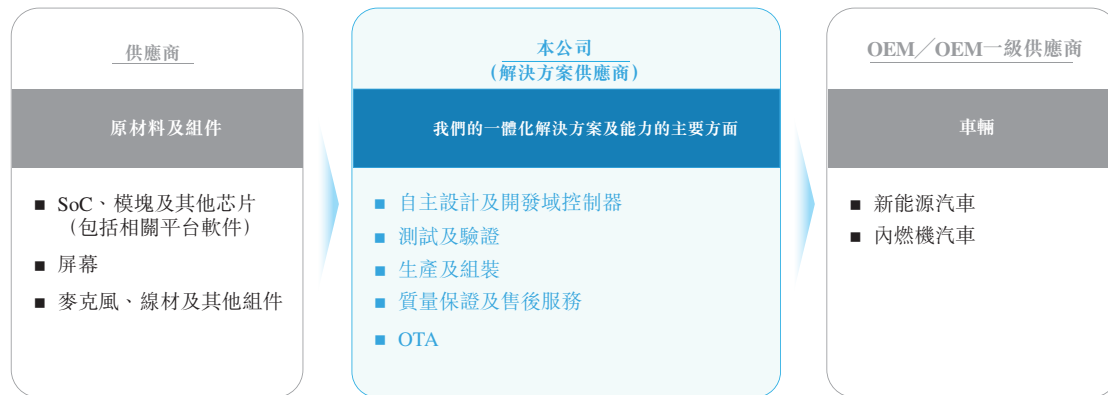
- (1) 該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「— 智能座艙解決方案 — 智能座艙解決方案的主要組成部分 — 域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。
- (3) 主要包括銷售車規級芯片（根據市場狀況及芯片存貨水平用於OEM調試或用於我們自身貿易目的）。

智能座艙解決方案

我們的客戶可以靈活選擇集成智能座艙解決方案，該解決方案結合了部署有我們專有操作系統（即擎OS）的域控制器，以及由我們組裝並針對其車輛設計量身打造的各種硬件元件（例如顯示器及其他裝置）。該等產品統稱為我們的軟硬件一體化解決方案。此外，若干客戶亦會根據其特定需求，選擇向我們購買個別元件，包括域控制器、車載應用軟件、顯示器或其他硬件元件。除提供全方位產品開發能力外，我們亦為若干客戶提供組裝服務，利用彼等供應的原材料及配件生產域控制器。由於我們根據客戶需求定制智能座艙解決方案，因此我們與客戶的合作一般以項目為基礎。

業 務

我們提供智能座艙解決方案的流程如下所示：



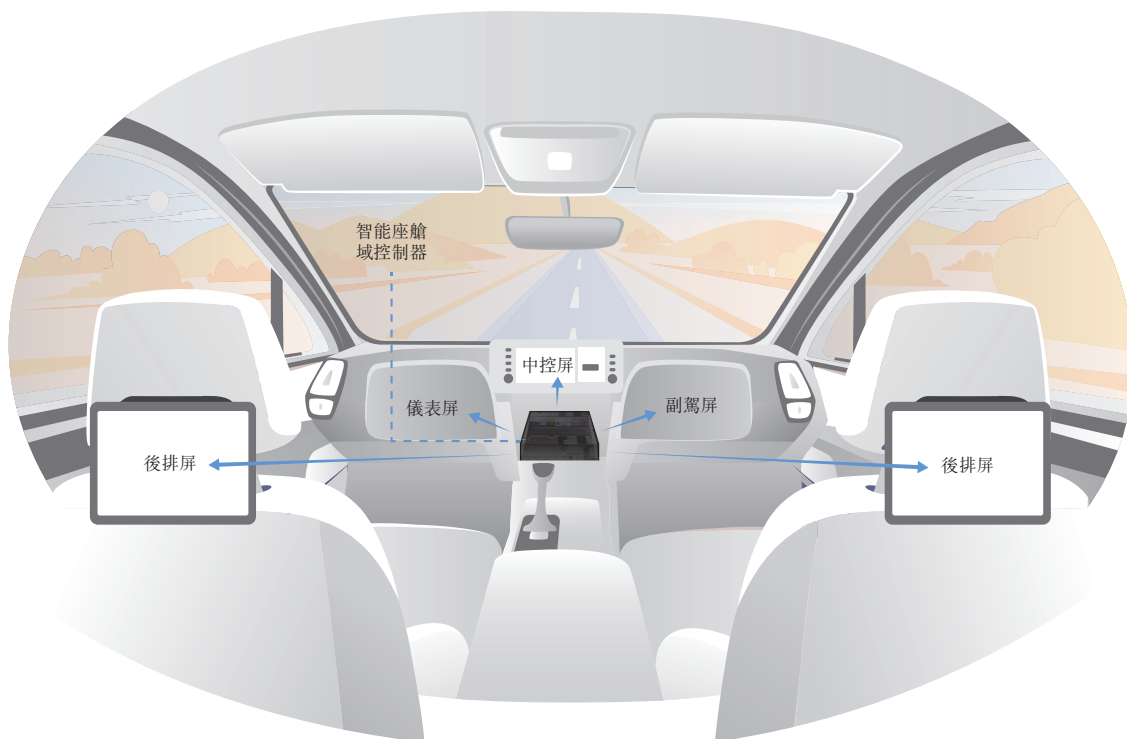
我們作為汽車行業價值鏈中的智能座艙解決方案供應商。我們從上游供應商採購關鍵原材料及組件，包括SoC、其他車規級芯片、各類模塊、印刷電路板、軟件、顯示屏及我們解決方案的其他設備。我們的核心業務包括域控制器的自主設計及開發、測試及驗證、生產及組裝、質量保證及售後服務以及OTA。該端到端技術體現了我們為OEM和OEM一級供應商以及智能座艙產品終端用戶帶來的價值。在下游，我們的解決方案通過兩個主要渠道進入消費市場。我們直接向OEM提供解決方案及產品，並與他們緊密合作以定制我們的解決方案及產品，並將其集成至彼等的車型。我們亦向OEM一級供應商提供產品，而彼等在向OEM供應之前將該等產品集成到自家的產品中。

我們具備進行自主硬件設計及軟件開發的能力，可以根據OEM客戶的需求提供靈活和定制的產品及解決方案，使我們有別於集成商，彼等僅根據OEM規格組裝從供應商採購的硬件及軟件，並無自主研發能力。我們的軟件涵蓋底層軟件（包括BSP、虛擬機管理程序和硬件驅動程序）、操作系統和面向用戶的應用軟件。在購買我們的智能座艙解決方案時，客戶可選擇購買配備由我們開發的所有軟件組件的域控制器，亦可選擇僅包含底層軟件的域控制器，以便客戶安裝自身的操作系統和面向用戶的應用程序。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們向OEM供應配備引擎OS的域控制器的項目分別約貢獻來自OEM客戶的智能座艙解決方案收入（不包括研發服務的收入）的90.4%、79.8%、40.0%及33.4%。該百分比下降主要是由於2024年及2025年若干主要OEM客戶選擇購買大量未配備我們操作系統及應用軟件的域控制器。

業 務

智能座艙解決方案的主要組成部分

我們的智能座艙解決方案以域控制器為核心，是連接不同座艙設備的主要產品，包括顯示屏、攝像頭、麥克風及揚聲器。下圖展示我們智能座艙解決方案的主要硬件組成部分。



域控制器

現代汽車電氣／電子（「E/E」）架構通常分為五個功能域，即座艙、動力總成、車身、底盤及自動駕駛。我們開發及生產智能座艙域控制器，其透過向其他域的域控制器發送指令或從其他域的域控制器獲取信息，並在座艙的顯示屏上顯示相關信息，與其他域進行互動。我們的OEM客戶指定整體車載電氣電子架構，這將釐定智能座艙域控制器與其他域之間的信息傳輸方式。

例如，智能座艙的域控制器將語音命令或屏幕點擊轉換為指令，再將指令傳送至車身，車身則會執行動作，智能座艙的顯示屏會顯示結果，由此實現域控制器與車身互動。這可讓域控制器控制空調系統、座椅調整、車窗、車門及前後備箱控制等功能。同樣地，當駕駛員啟用ADAS進行自動泊車輔助（「APA」）、自動緊急煞車及變道

業 務

警示時，智能座艙域控制器會與自動駕駛域互動。智能座艙域控制器會接收來自自動駕駛域的信息並於顯示屏上顯示實時自動駕駛數據，包括車輛位置、目標檢測、車道信息及安全警告。

我們根據客戶的需求設計、開發及生產域控制器。我們向外部供應商購買芯片、模塊、印刷電路板及轉接器等，以便在我們的生產設施中生產域控制器。從硬件結構來看，座艙域控制器由主控SoC及周邊電路組成。周邊電路包括通信芯片（例如以太網交換芯片）、內存芯片、音視頻傳輸芯片、電源管理芯片及其他芯片。我們亦購買模塊來組裝我們的域控制器，該等模塊一般由多個芯片、印刷電路板(PCB)及多種電子元件（如電阻器、電容器、電感器及屏蔽蓋）集成為一個完整的單元。我們主要採購的模塊包括SoC模塊（提升處理和執行能力）；網絡通信模塊（提供網絡鏈接能力）；全球導航衛星系統（「GNSS」）模塊（提供導航能力）；數字音頻廣播（「DAB」）模塊（接收數字音頻廣播）；及藍牙及Wi-Fi模塊。於往績記錄期間，我們為數量有限的客戶生產若干用於智能座艙域控制器的專用模塊。與我們通常採購作為域控制器材料的模塊不同，該等產品在我們的生產設施中組裝。其擁有一定的計算能力，以根據客戶的要求增強域控制器的處理及性能或為域控制器執行通信或其他功能。我們認為該等模塊的生產及銷售並非我們核心業務的一部分。於2024年，來自該等模塊的收入佔我們域控制器銷售收入的約0.3%。我們已決定終止與客戶進行的該種業務合作模式，且自2025年以來並無來自該等產品的任何收益。

按SoC類型劃分的域控制器

部署在域控制器上的主控SoC計算能力決定了智能座艙域控制器的數據處理能力、處理速度及圖像渲染能力。這進而影響著座艙內顯示屏的數量、操作的流暢性及視覺的豐富性，最終塑造了座艙空間的整體智能體驗。我們生產配備高端、中端及低端SoC的域控制器以滿足不同的性能及成本考量，可使智能座艙解決方案應用於多種車型。

業 務

下表按集成至域控制器的SoC類型載列我們的域控制器的若干特徵：

	高端SoC域控制器	中端SoC域控制器	低端SoC域控制器
代表性SoC	號龍8295P及麒麟9610A	號龍8155P及MTK8666	高通6125
算力	230K DMIPS	105K DMIPS	58K DMIPS
硬件規格 (最高配置)			
視頻輸入能力	16路高清攝影機信號輸入	16路高清攝影機信號輸入	6路攝影機信號輸入
視頻輸出能力	12塊高清顯示屏 (包括車輛控制屏幕、後排座椅娛樂屏幕、儀表盤、增強現實抬頭顯示器(「ARHUD」)及擋風玻璃抬頭顯示器(「WHUD」))	6塊高清顯示屏 (包括車輛控制屏幕、乘客屏幕、儀表盤及ARHUD)	兩塊1080p顯示屏
主要功能			
音頻	- 八通道25W模擬音頻輸出 (包括車輛聲學警報系統(「AVAS」)) - 外部車載總線數字音頻放大器及麥克風輸入 - FM/AM接收 - 五個麥克風信號輸入	- 八通道25W模擬音頻輸出 (包括AVAS) - 外部車載總線數字音頻放大器及麥克風輸入 - FM/AM接收 - 四個麥克風信號輸入	多媒體播放器 (包括用於AVAS)
連接	1,000 Mbps以太網 - 兩個控制器局域網(CAN)或控制器局域網靈活數據速率(CAN FD)接口及1個LIN接口 - 與智能手機的連接 (如Carplay及Android Auto)	1,000 Mbps以太網 - 兩個CAN或CAN FD接口 - 支持與智能手機連接的MF認證能力 (如Carplay)	4G網絡連接 - CAN

業 務

	高端SoC域控制器	中端SoC域控制器	低端SoC域控制器
駕駛員輔助	• 行車記錄儀(DVR)及駕駛監控系統(DMS) • 多模態交互功能，將語音命令與眼動追蹤或手勢識別結合	• DVR及DMS • 多模態交互功能，將語音命令與眼動追蹤或手勢識別結合	• DVR及DMS • 在線語音識別功能
其他	• 內置360度環視 • 高清單攝像頭後視 • 模擬信號輸入／輸出，支持對屏幕及攝像頭供電及管理屏幕及攝像頭	• 內置360度環視 • 高清單攝像頭後視 • 模擬信號輸入／輸出，支持對屏幕及攝像頭供電及管理屏幕及攝像頭	• 內置360度環視 • 高清單攝像頭後視

業 務

軟件

憑藉我們強大的研發能力，我們獨立開發了大部分軟件組件，其中既包括可在不同OEM車輛平台上的所有車型搭載基於平台的模塊，亦包括為特定車型定制的模塊。該等組件涵蓋智能座艙的絕大部分核心軟件功能。下圖呈列我們智能座艙域控制器的軟件組件的不同分層：



附註：

- (1) 在SoC環境中，BSP有如基礎軟件的入門套件，幫助操作系統直接與SoC的個別硬件通信。
- (2) 虛擬機管理程序是專用軟件分層，讓不同系統在汽車內的一個主計算單元獨立運作，助力跨系統安全高效共享相同硬件資源。

我們的軟件專為各類汽車平台和車型而設，涵蓋底層軟件（包括BSP、虛擬機管理程序和硬件驅動程序）、操作系統和面向用戶的應用軟件。在購買我們的智能座艙解決方案時，客戶可選擇購買配備由我們開發的所有軟件組件的域控制器，亦可選擇僅包含底層軟件的域控制器，以便客戶安裝自身的操作系統和面向用戶的應用程序。我們作為OEM一級供應商，通常獲委聘從事開發高度定制化軟件。

OEM客戶向我們提供定制化要求，包括列明功能和性能準則，以及必要技術文件。我們基於這些要求，設計人機接口(HMI)、功能執行計劃、系統設計和項目時間表。我們再將這些設計交予OEM審閱。經批准後，我們會進行軟件開發。我們通常採取迭代式軟件開發方法，設定交付里程碑，分階段交付軟件包，以供OEM驗收。所有功能要求根據開發計劃一經OEM測試及批准，我們即會發佈最終軟件包以及任何所需流程文件。我們的定制化軟件可用於不同車型，主要視車型是否統一採用OEM的E/E架構而定。如架構與功能要求一致，則可跨車型使用一套軟件解決方案。

業 務

下文概述我們如何開發我們域控制器所搭載的各類軟件。

- **底層軟件。**我們採購的SoC通常配備一套基礎BSP，我們據此定制及升級驅動程序，以控制智能座艙的硬件元件（如顯示器和網絡通信）。
- **操作系統。**我們自主開發的車規級操作系統擎OS為我們出售的OEM智能座艙解決方案提供支持，並為各種車型提供多種功能，且可輕鬆定制以滿足不同客戶要求。由部署了擎OS的域控制器及其他硬件元件組成的智能座艙解決方案，就是我們的軟硬件一體化智能座艙解決方案。擎OS乃基於安卓和黑莓QNX等基礎軟件平台開發。
- **應用軟件。**我們基於擎OS平台開發專有軟件，以管理若干車輛控制和汽車硬件功能。我們的軟件實施車內照明和空調控制、門窗控制、駕駛員喜好記錄和駕駛員安全監控。對於車輛警報、駕駛員輔助和360度攝像系統等某些模塊，我們與供應商在開發過程中合作。例如，算法提供商會根據各項目的特定需求開發算法SDK。利用該等算法SDK，我們開發並整合HMI及中間件，最後將功能模塊交付予客戶。此外，我們基於供應商提供的SDK和Android套件，開發多種面向用戶應用軟件的界面，或直接集成這些界面軟件，如導航、實時路況、天氣、新聞、音樂和娛樂軟件。我們向供應商支付許可費，以在智能座艙產品中使用其軟件。

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們向OEM供應底層軟件、操作系統及／或面向用戶的應用程序的項目分別約佔來自OEM客戶的智能座艙解決方案收入（不包括研發服務的收入）的93.5%、87.2%、96.0%及98.9%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們向OEM供應配備擎OS的域控制器的項目分別約貢獻來自OEM客戶的智能座艙解決方案收入（不包括研發服務的收入）的90.4%、79.8%、40.0%及33.4%。該百分比下降主要是因為若干主要OEM客戶於2024年及2025年選擇購買大量未配備我們操作系統及應用軟件的域控制器。

業 務

域控制器的生產前程序

進行量產前，我們主動與客戶配合完成若干設計、開發與驗證流程，包括：

- **確定SoC及模塊。**我們與客戶合作為量產作準備，首先主動與客戶溝通，以確定最符合其需求及應用場景的芯片及模塊。OEM通常會根據支持特定車型功能所需的運算能力來指定SoC。有時，我們選擇具備功能滿足OEM要求的適合SoC及模塊。利用我們的自主測試及驗證能力，我們開發的解決方案符合OEM的要求，同時確保強大的市場競爭力。
- **設計原理圖及芯片底層架構。**我們根據OEM的規格量身設計原理圖及芯片底層架構，考慮每個SoC及模塊的優點及局限性。我們進行平台架構圖、硬件原理圖、PCB佈局圖、EMC的各種信號格式、高速信號以及底層芯片架構的設計。
- **開發軟件及功能。**基於SoC，我們根據OEM的特定要求開發多層軟件，包括(i)底層軟件(包括BSP、虛擬機管理程序和硬件驅動程序)，(ii)操作系統，及(iii)面向用戶的應用軟件，例如用於車輛控制、車輛警報及駕駛員輔助的應用程序。軟件和硬件集成，可實現各種功能，包括車輛控制、導航及娛樂等。我們偶爾會在開發過程中利用開源軟件。更多詳情請參閱「一軟件」。
- **驗證產品設計。**我們在實驗室進行一系列全面的設計驗證測試。該流程由我們的研發團隊領導，著重於通過各種測試評估樣品的性能和可靠性，包括耐高低溫測試、EMC測試、有害物質評估及實際道路測試。基於結果，我們進行迭代改進以提高效率和功能。
- **生產流程驗證。**在批量生產之前，我們以小批量對我們的生產線進行生產驗證測試。此階段主要由我們的工程團隊領導，並專注於評估生產流程(包括工裝、夾具及質量控制措施)是否能夠持續大規模地製造產品。

業 務

- 完成PPAP及獲得批准。在完成所有研究、優化及驗證工作後，我們進入生產件批准程序(PPAP)，以確保我們的域控制器的量產獲得客戶正式批准。

雖然我們為客戶提供全方位產品開發能力，惟部分客戶仍決定在我們將生產的域控制器配置其自身或其他供應商的操作系統。因此，我們或會大幅簡化甚至跳過產品開發階段。

生產階段

我們的域控制器及其他硬件組件的生產流程包括PCB製備、SMT工藝、軟件集成和組裝，以及測試與檢查。更多詳情請參閱「－生產－生產流程」。

我們亦與已制定其自有硬件及軟件的客戶合作，並於獲得客戶的定點後，跳過產品開發階段，進入量產階段。於往績記錄期間，我們向某客戶提供組裝服務，使用該客戶提供的原材料（包括SoC）及配件為其生產域控制器。因此，我們向該客戶銷售的域控制器的平均單價低於我們向其他客戶供應的域控制器的平均單價。

座艙組件

我們的智能座艙解決方案還集成了其他硬件，如顯示屏、T-Box、麥克風、揚聲器、線材及天線等，以及包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件等軟件。OEM及一級客戶可能要求我們在提供域控制器的同時提供硬件組件，以提高汽車組裝效率。為滿足此類需求，我們根據客戶的要求向供應商採購其他硬件材料，並將其集成至我們的智能座艙。包括顯示屏及T-Box在內的若干座艙組件由我們內部組裝，以確保質量控制及更好的系統集成。麥克風、揚聲器、線材及天線等其他硬件則通常直接向我們的供應商採購。

顯示屏

我們提供一系列先進的顯示屏，包括儀表盤、信息娛樂屏及乘客顯示屏。

- 儀表盤。儀表盤是位於方向盤後方的數字顯示屏，為駕駛員提供基本信息，如車速、電量、發動機溫度和導航方向。

業 務

- **信息娛樂屏。**信息娛樂屏是車輛娛樂和信息系統的中央樞紐，通常位於中控台內。經由信息娛樂屏可訪問多媒體功能、導航、智能手機集成和車輛設置。我們的信息娛樂屏支持觸摸輸入、語音命令和手勢控制，方便駕駛時使用，亦可顯示實時信息，如最新路況、天氣預報和車輛診斷，提升整體駕駛體驗。
- **乘客顯示屏。**乘客可通過乘客顯示屏控制各種車輛設置和娛樂選項，而不會干擾駕駛員。

我們從外部供應商採購顯示屏面板和蓋板，將其與我們自主製造的駕駛員電路板相結合。我們使用專有設計，有效解決了顯示屏提供商面臨的複雜技術挑戰，例如組件適應性及視覺無縫外觀。這些設計提升硬件性能及改善控制效率。最終產品生產完成後，我們會進行嚴格的功能測試及驗證，以確保顯示屏符合我們的高標準。只有通過這些全面評估後，我們才會量產顯示屏並集成到我們的智能座艙解決方案中。於2021年，我們成為業內首家支持通過滾動識別或手勢識別以及面部、手勢及疲勞識別等各種視覺交互以及增強現實導航，以實現一車多屏之間進行實時切換的公司。憑藉這項創新設計和無與倫比的用戶體驗，我們贏得了2022年的「上海設計100+」獎項以及2022年的德國iF設計獎。此外，我們的智能座艙解決方案搭載高通的驍龍8295芯片，可以在一塊4K屏上展示沉浸式3D桌面、車輛、音樂和其他應用，為駕乘人員提供多達6塊4K屏或12塊2K屏的3D多屏交互能力。

T-Box

於往績記錄期間，我們主要提供4G T-Box。我們向供應商採購芯片及組件自主生產T-Box。

我們的4G T-Box配備4G移動通信模塊，作為無線路由器，無縫連接車輛、遠程信息服務提供商(TSP)及互聯網，使用戶能夠對車輛進行遠程訪問和控制。其亦為車輛提供安全措施，並為車內各ECU的遠程OTA(空中下載)升級提供數據通路。

隨著新能源汽車獨立供電，出現了過往由T-Box執行的通信功能整合至汽車座艙域控制器的趨勢。隨著芯片處理能力的提高，這種方法不僅可以滿足通信需求並整合T-Box功能，還有助於控制成本。

業 務

研發服務

我們向OEM、一級客戶及車載應用程序提供商等智能汽車行業的各類參與者提供獨立研發服務，以開發各式智能座艙硬件及軟件。我們按個別項目收取研發服務費，其中計及(i)參與個別項目全體人員的勞工成本，通常包括硬件開發、軟件開發、測試及質量管理工程師；(ii)非勞工相關開支，通常包括樣本開發、鑄模開支及第三方認證測試的成本；及(iii)使用知識產權相關成本。我們於項目完成及客戶接受協定研發工作產品時確認所有研發服務收入。我們的獨立研發服務未必會促成量產項目。如果我們與研發服務客戶的合作擴展到生產我們在研發項目中開發的智能座艙解決方案的項目中，我們將依據出貨量從產品銷售中產生收入，其獨立於過往我們就研發服務收取的費用。儘管我們會開展設計、開發及驗證流程作為量產項目下交付智能座艙解決方案的一部分，但我們認為該等活動對於履行產品銷售相關義務不可或缺，而不是作為獨立研發服務產生單獨收入。

我們的研發服務涵蓋軟件設計及開發、硬件設計及開發，以及網聯平台開發，既可個別開發，亦可同時開發。

- (i) **域控制器研發**。我們提供域控制器的系統設計、架構設計、電路設計、樣品生產及測試。基於OEM客戶的功能要求，我們與他們緊密合作釐定具成本效益的SoC，並考慮相關SoC的性能和客戶需求，設計相關電路及架構。我們根據硬件設計和OEM客戶的功能要求，製造驅動硬件並執行操作系統的基本功能（通常為上層軟件提供功能界面支持）。此舉確保我們的域控制器符合OEM客戶的機電性能要求以及上層軟件開發的功能需求。
- (ii) **軟件研發**。我們基於OEM客戶提供的功能要求，以及OEM或其他供應商提供的智能座艙硬件和底層軟件，提供定制化上層應用軟件及中間件開發。一般開發項目包括界面開發、導航軟件開發、線上多媒體軟件開發、當地多媒體軟件開發、智能座艙系統軟件開發以及車輛控制及配置軟件開發。按照客戶要求，我們的一般軟件設計及開發包括HMI互動設計、軟件功能規格設計、詳細設計、編碼及測試等若干流程。

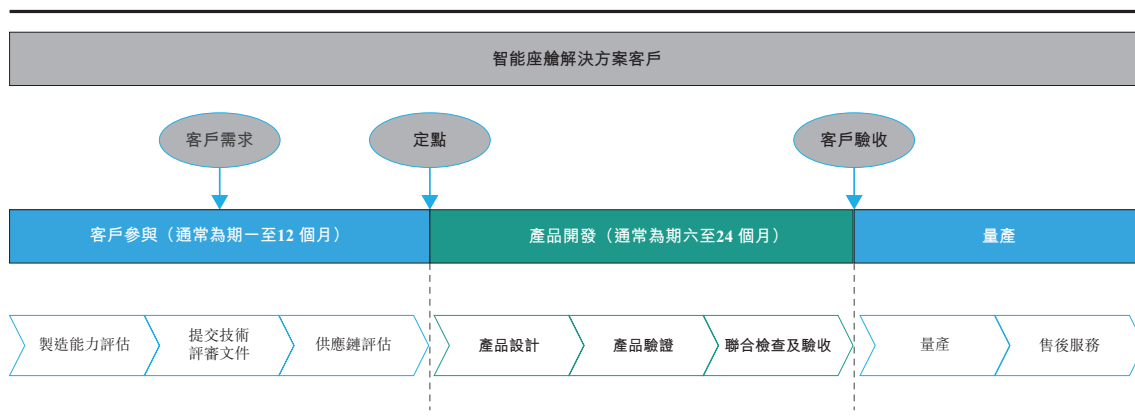
業 務

此外，我們基於OEM的要求規格，開發能夠切合其需求的網聯雲端軟件。我們為OEM客戶開發的網聯軟件通常包括以下功能：(i)設備連線，其管理車載硬件與雲服務器的連線；(ii) TSP，支持車輛狀態監控、車輛警報、遠程控制、遠程診斷和藍牙鍵盤；(iii)監控汽車狀態並對新能源汽車電池過熱或其他故障及時發出通知；(iv)OTA，讓OEM直接向車輛提供遠端軟件更新，而無需到現場進行手動更新；(v)人工智能個人化，基於用戶行為和偏好，支持各類車聯網功能；及(vi)車輛周邊生態系統的應用程序和服務。

我們認為，我們的研發服務是我們的智能座艙解決方案業務不可缺少的部分，並在兩方面使我們受益。首先，我們能夠擴大客戶群及收入來源。此為我們帶來向OEM展示研發能力的良機，我們認為這會深化我們與OEM的合作關係。其次，我們亦可深入了解OEM的需求和產品規格。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月，我們來自智能座艙研發服務的收入分別為人民幣166.0百萬元、人民幣358.7百萬元、人民幣323.9百萬元及人民幣62.4百萬元，分別佔總收入的13.6%、24.0%、12.7%及8.2%。

與客戶合作的流程

我們的智能座艙解決方案項目通常包括三個階段：客戶參與、產品開發及量產。雖然我們有能力於整個過程中為客戶提供支持，但我們會向客戶提供靈活性，讓他們根據個別項目需求在特定階段聘用我們。下圖展示我們智能座艙解決方案從最初的客戶參與到量產的全過程：



業 務

- **客戶參與。**我們的客戶參與階段涉及OEM客戶進行的各種評估，以確保我們有能力提供所需的解決方案及產品。我們經驗豐富的內部團隊將緊密合作，回應客戶需求並推動項目發展：
 - **製造能力評估：**我們的客戶評估我們的製造能力，以確保我們能夠滿足產量、質量及交付標準。該等評估涵蓋多個關鍵領域，包括工廠設施與環境、機器保養、質量管理系統及生產控制流程。
 - **提交技術評審文件：**在收到我們客戶的RFQ或SOR要求後，我們的業務、技術、採購、工程及質量團隊將協力評估客戶的要求。我們在技術團隊的帶領下編製技術評審方案，其中闡明建議的技術解決方案及可行性，其後提交給客戶審閱。
 - **供應鏈評估：**客戶通常會進行嚴格的供應鏈評估，重點評估我們的採購能力、供應鏈穩定性及供應商管理規範。

一般而言，我們的OEM客戶從開始評估到確認定點需時一至十二個月，確認定點即表示我們已通過所有評估並獲選為指定供應商。對於首次選擇我們作為指定供應商的OEM客戶，自定點確認後與OEM簽訂框架協議可能需時一至七個月。

- **產品開發。**獲取定點後，我們將進入產品開發階段，包括產品設計、產品驗證以及聯合檢查及驗收。有關量產前的產品開發流程的詳細資料，請參閱「— 智能座艙解決方案的主要組成部分 — 域控制器 — 域控制器的生產前程序」。
- **量產。**驗收成功後，我們進入量產階段。我們的生產及採購部門負責根據OEM客戶的訂單安排原材料採購及管理量產。我們按客戶要求確保按時、高質量交付。

我們在各階段均與OEM客戶保持密切溝通及合作，以確保技術對齊、精準交付及卓越服務，從而建立長期互信的合作夥伴關係。

業 務

雖然我們為客戶提供全方位產品開發能力，惟部分客戶仍決定在我們將生產的域控制器配置其自身或其他供應商的操作系統。因此，我們或會大幅簡化甚至跳過產品開發階段。儘管此舉意味我們並無向客戶提供軟硬件一體化解決方案，但我們仍會根據OEM客戶的具體需求為域控制器執行若干設計工作，而非提供標準化產品，該等工作包括以下內容：

- 我們提供計算能力與各OEM客戶及車型的性能需求匹配的智能座艙解決方案；
- 我們根據各OEM客戶及各車型的市場定位及性價比期望配置解決方案；
- 我們根據不同車型的可用空間及結構設計，設計智能座艙域控制器的物理佈局及安裝方式；及
- 我們在整個項目生命週期內與OEM客戶進行深入合作，不斷改進及優化解決方案，以滿足複雜且不斷變化的需求。

我們亦與已制定其自有硬件及軟件的客戶合作，並於獲得客戶的定點後，將跳過產品開發階段並進入量產階段。於往績記錄期間，我們向若干客戶提供組裝服務，並使用客戶提供的原材料及配件為其生產域控制器。

核心功能

我們的軟硬件一體化智能座艙解決方案不僅提供諸如車速、每分鐘轉速（「RPM」）、燃油油位、電池電量和發動機溫度等基本車輛信息，還與智能駕駛輔助系統功能的日益普及協調一致，提供高度互動的功能，例如語音命令、手勢控制和眼動追蹤等。此外，我們的解決方案還與車載信息娛樂系統和抬頭顯示器無縫集成，從而增強了用戶體驗和安全性。

業 務

我們的智能座艙解決方案所提供的核心功能包括：

車輛交互及控制

我們利用自然語言理解技術，為車輛交互提供對話式和直觀的語音控制。在所有類型的車載使用場景中，在由第三方供應商所提供技術的支持下，我們的解決方案在語音喚醒、語音和揚聲器識別方面都展現出卓越的性能。根據灼識諮詢的資料，主要激活詞的激活率達到95%以上，平均激活響應時間小於350毫秒，處於行業領先水平。此外，我們的解決方案在定位聲源時，識別準確率可達到98%以上，在線語音識別率超過97%。借助先進語音識別功能，消費者可享受免提和直觀的駕駛體驗，使駕駛員輕鬆管理車內系統的同時，能夠專注於道路。

路線導航

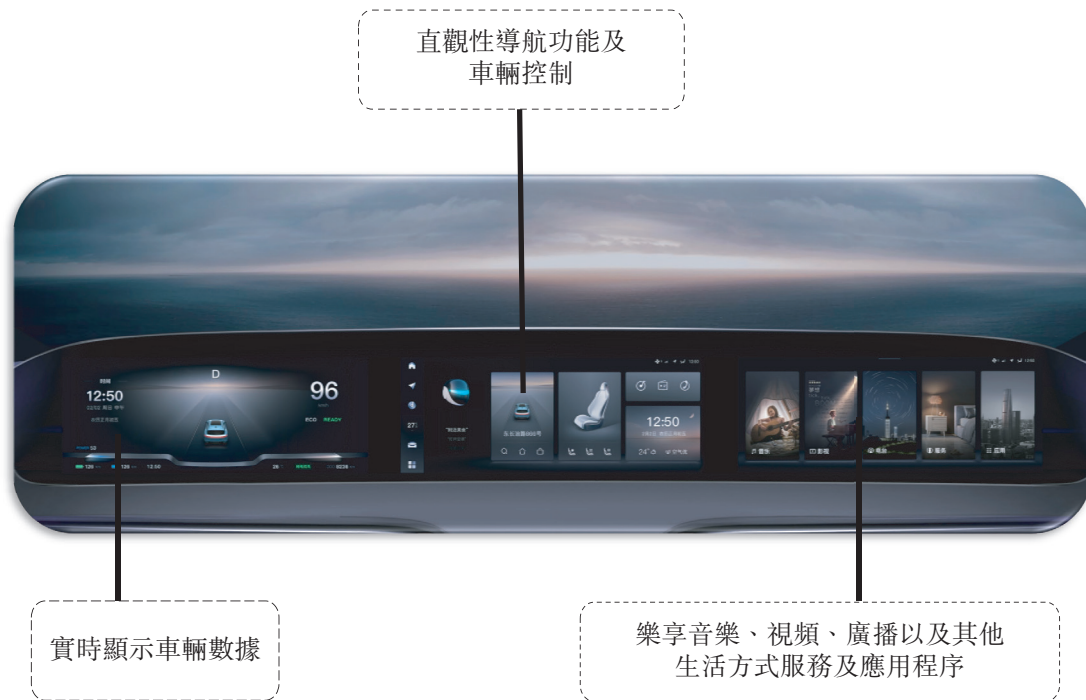
憑藉第三方的地圖及導航技術，我們的路線導航功能利用全球定位系統和實時交通數據提供準確的路線指引，幫助駕駛員避開擁堵並更快到達目的地。我們的智能座艙支持聲控，讓駕駛員無需將手從方向盤上移開即可輸入目的地及接收方向。

信息顯示

儀表盤是汽車的中央顯示裝置，為駕駛員提供有關駕駛指標、車輛狀態、娛樂選項和導航輔助的重要信息。我們利用實時渲染確保視覺元素即時更新，為駕駛員提供最新信息。通過3D視覺界面，駕駛可以身臨其境的方式訪問有關車輛狀態、導航及娛樂功能的關鍵信息。通過在顯示屏上加入縱深及尺寸，我們的系統提高了顯示屏的可視性及可訪問性，從而實現更具吸引力且對用戶友好的互動方式。

業 務

儀表盤、控制面板及信息娛樂顯示屏無縫集成至一個統一屏幕



- **車輛行駛信息顯示：**提供車速、燃油油位、電池電量、溫度及其他重要駕駛指標的實時數據，供駕駛員參考，旨在加強指導和安全性。
- **智能駕駛輔助系統駕駛狀態顯示：**顯示主動安全系統警報，如車道偏離警告或防撞系統狀態，幫助駕駛員監控駕駛環境。

我們通過在整個車廂內集成多個高分辨率顯示屏，提供無縫直觀的界面。通過多顯示屏交互，用戶可以從車內不同的有利位置輕鬆訪問和控制各種信息娛樂、導航及車輛設置。此功能可跨多個屏幕同時顯示相關信息，促進與車輛系統的流暢高效交互。

業 務

信息娛樂

我們支持一系列娛樂功能，為消費者提供引人入勝的互動車內體驗。

- **娛樂內容：**從豐富的電影、電視節目和體育賽事資料庫，到教育內容和實時流媒體，乘客可以享受豐富多彩的視頻娛樂。我們的信息娛樂功能提供各種類型的音樂、播放列表和卡拉OK、互動遊戲體驗、線上購物等娛樂選擇，讓乘客在旅途中享受休閒。
- **優質音響：**我們的分域控制器通常會整合音訊系統的某些關鍵元素，包括用於音頻策略、降噪、回聲消除及音效的硬件和軟件。我們的解決方案採用分區音響技術，可在車內創建個性化的聲音區域，讓乘客享受量身定制的音頻設置。該系統具有主動降噪功能，可監測和抑制不必要的聲音，同時還具有用於免提通話的回聲消除功能，從而提高整體清晰度和通信效果。

我們通常從眾多第三方供應商採購信息娛樂內容及服務，並將其整合到我們的解決方案。相關成本一般於該等供應商基於使用相關內容或服務的車輛數量向我們收取(i)一次性許可費；或(ii)非經常性開支及費用時產生。我們通常就此等內容及服務向OEM收取服務費。

安全監控

我們的解決方案目的在於提高駕駛的安全性：

- **DMS：**我們的系統通過評估駕駛員的疲勞狀態及注意力水平，識別危險行為來提高駕駛安全性，幫助駕駛員保持警覺並了解周圍環境。我們的系統可使用面部識別技術識別不同的駕駛員，使其能夠調整每位駕駛員先前設定的偏好並改善駕駛體驗。這款產品還可評估油耗，跟蹤車輛位置和路線，並監測基於使用量的保險（「UBI」）數據。
- **OMS：**OMS利用先進傳感器和AI算法，持續監控車輛乘客，從而提高安全性和舒適性。這一系統設計用於檢測並分析乘客數量、落座位置、手勢甚至情緒狀態等各種參數，並可根據這些信息調整空調、落座位置甚至每位乘客的座椅模式等設置。此外，OMS可識別未到乘客、車內滯留兒童或遺留物品，從而提高安全性。

業 務

- **AVM**：我們的系統使用連接到智能座艙的四個外部攝像頭（分佈在車輛的前部、後部和側面），捕捉車輛外部環境圖像。利用環視算法，將四個攝像頭的圖像拼接在一起，自上而下在車輛四周形成360度視圖，並顯示在中控屏幕上，為駕駛員提供更加直觀的四周環境圖示。此外，AVM還會提示接近障礙物的警報和其他警告信息。
- **DVR**：通過連接到智能座艙的外部前置攝像頭，系統記錄駕駛鏡頭並將其存儲在智能座艙的內置存儲器或外部U盤。DVR還有回放錄像和拍照的功能。

連接

我們的系統將智能車輛與外部網絡及設備集成整合：

- **連接智能設備**：我們提供與智能設備的無縫連接，允許消費者將智能手機及物聯網(IoT)設備（例如可穿戴設備）與車輛系統集成。通過設備之間的通信和數據交換，消費者可享受互聯和個性化駕駛體驗。
- **無線(OTA)更新**：OTA更新功能簡化更新過程，以最少的用戶工作使系統保持最新且安全。

強大的安全性

我們的產品和解決方案在軟件、硬件和雲平台方面保持強大的安全性：

- **硬件安全**：我們的芯片級防篡改解決方案為包括遠程信息處理、娛樂、車載支付和自動駕駛在內的各種服務提供全面的安全審查和身份驗證，確保硬件層面的保護。
- **信息安全**：我們實施雙向身份驗證，保障數據傳輸安全，確保發送到終端和車輛的下行數據來源於可信的TSP後台程序，而來自終端和車輛中的上行數據則指向可靠的TSP後台程序。這一過程可保障數據的一致性與完整性，並防止未經授權修改。此外，我們還確保解密數據只能由指定接收人讀取，且基於角色的訪問控制列表(ACL)可有效地管理操作授權。

業 務

- **隱私保護：**為保護用戶隱私，我們的系統提供了禁用特定功能的選項，包括導航和位置跟蹤、搜索歷史記錄、網頁書籤、語音輸入、攝像頭記錄和日曆顯示。用戶還可以選擇加密來電號碼、隱藏通話記錄和不顯示已保存的聯繫人。這些選項可確保用戶獲得量身定制的安心體驗。

項目組合

我們主要獲OEM及一級客戶委聘開展大量智能座艙項目。下表載列於往績記錄期間各期間域控制器出貨量最高的五個處於量產階段的重點在施項目的詳情。我們的每個量產項目可能對應OEM的特定車型，亦可能涵蓋OEM於相同E/E架構平台上打造的所有車型。

重點項目	客戶	已交付產品	所採用 SoC類型	研發服務	其他智能 座艙組件	開始 量產時間	出貨量 (千件)
截至2022年12月31日止年度							
項目A.....	客戶C	域控制器	低端	未提供	已提供	2022年4月	61
項目B.....	客戶B	域控制器	低端	已提供	未提供	2021年7月	50
項目C.....	客戶E	域控制器	中端	未提供	未提供	2022年7月	28
項目D.....	客戶B	域控制器	中端	已提供	未提供	2022年6月	26
項目E.....	客戶B	域控制器	中端	已提供	未提供	2022年3月	24
截至2023年12月31日止年度							
項目F.....	客戶D	域控制器	中低端	已提供	已提供	2021年2月	43
項目G.....	客戶A	域控制器	中端	已提供	已提供	2022年6月	41
項目H.....	客戶A	域控制器	低端	已提供	未提供	2022年7月	39
項目B.....	客戶B	域控制器	低端	已提供	未提供	2021年7月	28
項目I.....	客戶A	域控制器	中低端	已提供	未提供	2023年6月	20
截至2024年12月31日止年度							
項目J.....	客戶I	域控制器	中高端	未提供	已提供	2023年8月	185
項目K.....	客戶H	域控制器	高端	未提供	未提供	2024年2月	174
項目L.....	客戶B	域控制器	中端	未提供	未提供	2024年6月	53
項目M.....	客戶A	域控制器	低端	已提供	未提供	2024年1月	44
項目A.....	客戶C	域控制器	低端	未提供	已提供	2022年4月	43

業 務

重點項目	客戶	已交付產品	所採用 SoC類型	研發服務	其他智能 座艙組件	開始 量產時間	出貨量 (千件)
截至2025年5月31日止五個月							
項目J	客戶I	域控制器	中高端	未提供	已提供	2023年8月	71
項目K	客戶H	域控制器	高端	未提供	未提供	2024年2月	67
項目A	客戶C	域控制器	低端	未提供	已提供	2022年4月	23
項目N	客戶B	域控制器	中端	未提供	未提供	2024年2月	20
項目O	客戶D	域控制器	中端	已提供	未提供	2024年1月	12

下表載列截至2025年5月31日我們開發中重點項目的詳情。

項目	將提供的產品	所採用 SoC類型	研發服務	開始開發時間 ⁽¹⁾	截至2025年 5月31日 的開發狀況 ⁽²⁾
項目P	域控制器	高端	已提供	2024年9月	產品設計驗證
項目Q	域控制器及屏幕	高端	已提供	2025年1月	產品設計驗證
項目R	域控制器	高端	已提供	2025年4月	產品設計驗證
項目S	域控制器	低端	已提供	2025年4月	產品設計驗證
項目T	域控制器	高端	已提供	2024年1月	預量產
項目U	域控制器	高端	已提供	2025年4月	原型設計驗證
項目V	域控制器	高端	已提供	2025年4月	原型設計驗證
項目W	域控制器	低端	已提供	2025年4月	產品設計驗證
項目X	域控制器	中端	已提供	2025年4月	產品設計驗證
項目Y	智能座艙組件	高端	已提供	2025年1月	原型設計驗證

附註：

- (1) 指截至2025年5月31日仍在開發中項目的開始開發時間。
- (2) 指截至2025年5月31日仍在開發中項目的開發狀況。

業 務

下表載列於往績記錄期間各期間內我們智能座艙解決方案業務的合作OEM客戶數量的變動情況。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
年／期初合作的OEM				
客戶數量.....	14	17	16	16
年／期內展開合作的OEM				
客戶數量.....	6	2	2	2
年／期內完成項目的OEM				
客戶數量.....	(3)	(3)	(2)	(3)
年／期末合作的OEM				
客戶數量.....	17	16	16	15

下表載列我們於所示期間我們項目的總數及項目的變動情況（包括新增及完成）：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
年／期初項目數量.....	109	105	121	126
新項目數量.....	51	67	57	42
已完成項目數量.....	(55)	(51)	(52)	(52)
年／期末項目數量.....	105	121	126	116
量產項目.....	46	60	78	72
開發中項目.....	59	61	48	44

業 務

智能座艙產品的主要經營數據

下表載列我們於所示期間智能座艙產品（包括域控制器及座艙組件）的若干資料。

	截至12月31日止年度				截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
域控制器⁽¹⁾					
出貨量(千件).....	488	793	915	221	266
平均單價(人民幣元).....	1,382	990	2,141	2,075	2,257
收入(人民幣千元).....	674,302	784,850	1,959,008	458,149	599,769
佔總收入的百分比(%).....	55.4	52.4	76.6	81.7	79.6
座艙組件⁽²⁾					
出貨量(千件).....	681	513	750	393	183
平均單價(人民幣元).....	350	407	211	128	337
收入(人民幣千元).....	238,284	208,829	158,507	50,258	61,534
佔總收入的百分比(%).....	19.6	14.0	6.2	9.0	8.2

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「— 智能座艙解決方案 — 智能座艙解決方案的主要組成部分 — 域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件(包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件)。

於往績記錄期間，域控制器的出貨量穩步增長，反映對我們域控制器的需求增加，以及我們成功開發新客戶並擴大與現有客戶的業務。域控制器的平均單價由2022年的人民幣1,382元降至2023年的人民幣990元，主要是由於市場競爭加劇令配備低端SoC的域控制器價格有所下降，而該等域控制器佔2023年域控制器總出貨量的較大部分。域控制器的平均單價於2024年漲至人民幣2,141元，並於截至2025年5月31日止五個月進一步漲至人民幣2,257元，主要是由於我們的戰略重心為開發及生產配備高端SoC的域控制器，以迎合消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型日益增長的需求。

業 務

下表載列我們於所示期間按相關芯片類型劃分的域控制器出貨量及收入明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比
出貨量(千件)										
高端SoC ⁽¹⁾	零	零	12	1.5	351	38.4	82	37.1	136	51.1
中端SoC	174	35.7	248	31.3	306	33.4	79	35.7	67	25.2
低端SoC	314	64.3	533	67.2	258	28.2	60	27.1	63	23.7
總計	488	100.0	793	100.0	915	100.0	221	100.0	266	100.0
收入(人民幣千元)										
高端SoC	零	零	13,176	1.7	1,100,907	56.2	230,456	50.3	402,252	67.1
中端SoC	296,364	44.0	467,570	59.6	601,210	30.7	172,995	37.8	135,638	22.6
低端SoC	377,938	56.0	304,104	38.7	256,891	13.1	54,698	11.9	61,879	10.3
總計	674,302	100.0	784,850	100.0	1,959,008	100.0	458,149	100.0	599,769	100.0
平均單價(人民幣元)										
高端SoC ⁽²⁾	零		1,137		3,136		2,807		2,951	
中端SoC	1,703		1,882		1,965		2,197		2,037	
低端SoC	1,203		571		995		913		985	

附註：

- (1) 此類別包括(i)由我們使用客戶提供的原材料(包括SoC)組裝的域控制器，以及(ii)根據OEM客戶特定需求，由我們採購原材料(包括SoC)所生產的域控制器。
- (2) 此類別包括(i)由我們使用客戶提供的原材料(包括SoC)組裝、單價低於人民幣1,000元的域控制器，以及(ii)根據OEM客戶特定需求，由我們採購原材料(包括SoC)所生產、單價高於人民幣5,000元的域控制器。

2022年至2024年，配備中高端SoC的域控制器的出貨量及收入持續呈上升趨勢。相反，雖然配備低端SoC的域控制器在2023年的出貨量較2022年有所增長，但2024年的出貨量有所下降，且該類型的域控制器的收入自2022年至2024年持續下降。該等變化反映我們戰略性地專注於開發及生產配備高端SoC的域控制器，以滿足消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型不斷增加的需求。隨著我們業務擴張，

業 務

截至2025年5月31日止五個月，配備高端SoC的域控制器的出貨量及收入較2024年同期有所增長。同期，配備中端SoC的域控制器的出貨量及收入略有下降，主要是由於與一名主要客戶的項目完成。由於客戶需求增加，配備低端SoC的域控制器的出貨量及收入亦於同期增加。

下表載列我們於所示期間按客戶類型劃分的智能座艙產品（包括域控制器及座艙組件）出貨量及收入明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比	絕對值	佔總數的百分比
出貨量(千件)										
OEM客戶	1,130	96.7	840	64.3	1,116	67.0	493	80.3	295	65.7
其他客戶 ⁽¹⁾	39	3.3	466	35.7	549	33.0	121	19.7	154	34.3
總計	<u>1,169</u>	<u>100.0</u>	<u>1,306</u>	<u>100.0</u>	<u>1,665</u>	<u>100.0</u>	<u>614</u>	<u>100.0</u>	<u>449</u>	<u>100.0</u>
收入(人民幣千元)										
OEM客戶	876,576	96.1	748,257	75.3	1,838,218	86.8	456,442	89.8	584,326	88.4
其他客戶 ⁽¹⁾	36,010	3.9	245,422	24.7	279,297	13.2	51,965	10.2	76,977	11.6
總計	<u>912,586</u>	<u>100.0</u>	<u>993,679</u>	<u>100.0</u>	<u>2,117,515</u>	<u>100.0</u>	<u>508,407</u>	<u>100.0</u>	<u>661,303</u>	<u>100.0</u>

附註：

(1) 包括一級客戶及汽車行業價值鏈中的其他參與者。

網聯服務解決方案

我們主要為OEM客戶提供網聯服務解決方案，包括用戶支持服務（藉以協助OEM為車主提供協助）及網聯平台的平台維護服務。該等服務協助OEM豐富智能網聯汽車領域的整體用戶體驗，並使OEM能夠保持其網聯平台的流暢、穩定運營。我們在智能座艙解決方案之外單獨提供網聯服務解決方案。OEM客戶可選擇購買我們的智能座艙解決方案或網聯服務解決方案中的其中一種或兩種。

業 務

用戶支持服務

我們獲OEM委聘以營運其客戶服務中心，為其車主提供技術援助、道路救援及應急響應服務，該等服務均旨在確保提供無縫便捷的用戶體驗。

- **技術援助。**我們服務中心的工作人員通過傳統方法（如電話和短信）以及通過車內按鈕或碰撞警報觸發的自動語音呼叫來回答有關網聯功能的問題。彼等回答車主有關網聯系統的操作及維護問題。該等產品可進一步提高安全性，並提高車主對OEM生產的車輛的滿意度。
- **道路救援。**當搭載智能網聯解決方案的車輛遇到低油量、低電量、輪胎損壞、進水等問題時，車主可以按下車內道路救援按鈕，第一時間聯繫我們的服務中心。我們的工作人員會在幾秒鐘內指導車主解決問題，並安排必要的援助，例如拖車或快速維修。我們與合資格收集及傳輸車輛地理位置的服務提供商合作，以識別並協調最近的維修服務提供商，以加快路邊救援，減少輪候時間及提高救援效率。
- **應急響應。**當受我們的用戶支持服務保障的車輛遇到嚴重碰撞，駕乘人員除撥打客服電話外，還可以按下車內SOS按鈕，第一時間聯繫我們的服務中心。我們的工作人員可在幾秒鐘內聯繫用戶，協調應急服務，如報警、叫救護車或消防和救援。我們的服務中心與合資格收集及傳輸車輛地理位置的服務提供商合作，彼等可獲得車輛的實時位置。若碰撞導致用戶無法聯繫我們的服務中心，我們的系統能夠識別涉事車輛，通過車載通信系統或移動電話與車主聯繫並通知警方車輛位置，以便救援，為車主提供最大的安全保障。

我們對用戶支持服務有兩種定價模式：(i)主要根據我們的預期服務成本（包括（其中包括）人工成本、場地及設施成本以及服務期內服務中心的系統維護費等），與OEM協定服務費總額，而根據與部分主要OEM客戶訂立的協議，有關總額或會根據計算我們員工在服務中心的實際工作時數（即雙方在整個服務期內按月或按季度確認的賬單金額的總額）進行調整，或(ii)根據每輛車的月費或年費以及在合約期內使用我們服

業 務

務的車輛數量向OEM收取服務費，並設有上限。在第一種定價模式下，我們與OEM的合約所載列的總服務費根據我們服務的複雜程度及持續時間而有所不同。在第二種定價模式下，我們的服務費總額將等於我們於合約期內從客戶收取的服務費總和。

案例研究

於2023年3月，我們與一家領先的中外合資OEM訂立服務協議以營運其客戶服務中心，為期三年。該客戶服務中心為全國各地的OEM車主和潛在客戶提供有關購車諮詢、預約試駕、售後支援、24小時緊急道路救援、投訴處理及緊急事件管理（例如汽車召回）方面的服務。其通過多種溝通渠道（包括撥打400個免費電話號碼、線上聊天、短信、電郵及傳真）為車主提供服務，且OEM拓闊中心與車主的接觸點至涵蓋網站、手機和車載應用程序以及社交媒體平台。憑藉我們在汽車網聯行業的深厚營運經驗，我們已成功通過OEM的嚴格招標及甄選流程。

我們就該客戶服務中心提供的營運服務涵蓋用戶支持的日常運作、中心設施的維護、客戶服務人員的招聘及培訓、業務流程的設計、客戶溝通腳本及常見問題解答系統的制定等工作，從而在升級中心能力方面為OEM提供協助。我們的服務團隊由呼叫中心代表、服務質素人員、培訓人員、數據及技術支援人員、業務聯絡及管理人員組成。

OEM與我們協定於整個服務期間根據我們的預期服務成本釐定的服務費總額。該等成本包括(i)員工成本（佔我們成本的最大組成部分）；(ii)為啟動我們的服務而準備及轉移的成本（僅適用於首六個月）；(iii)場地及設施成本；(iv)網絡及辦公室開支；及(v)培訓及管理成本。我們按月向OEM提交根據員工在服務中心的工作時數計算的服務費賬單資料。

業 務

平台維護服務

我們為網聯平台（無論是由OEM還是由我們自行開發）提供維護服務，以確保該等平台穩定運行、提升其性能、保護系統及數據安全，並適應不斷變化的業務需求。我們的維護服務包括：

- **基礎設施維護。**我們對網聯平台服務器的CPU、內存、磁盤及帶寬等性能指標進行監控，對指標異常的組件採取必要措施及時修復。我們亦對該等平台進行數據庫備份及優化以及配置管理。我們的系統安全管理包括監控安全事件、解決漏洞及確保遵守適用的國家安全標準及規定。
- **服務應用程序維護。**我們向移動應用程序、車載應用程序及OEM應用於提供網聯功能的網聯平台提供維護服務。我們主要負責分發及安裝OTA包，並為OEM分析有關OTA更新的數據。若客戶有具體要求，我們亦提供OTA包開發。我們指導OEM的經銷商和車主成功完成更新，並調查發生的任何異常事件。我們亦根據車主反饋為OEM提供所發現問題的分析和總結，支持OEM進行產品的持續迭代。

我們的網聯平台服務有兩種定價模式：(i)向OEM收取固定的年度服務費，主要根據預計工程師工作時數釐定，或(ii)按每輛車按月或按年及於合約期內連接OEM平台的車輛數目向OEM收取服務費，惟受上限金額所限。在第一種定價模式下，根據我們服務的複雜程度及持續時間，我們與OEM訂立合約中載列的總服務費將有所不同。在第二種定價模式下，我們的總服務費相等於我們於合約期內向客戶收取的服務費總和。

業 務

案例研究

於2024年11月，我們與一家中國領先的OEM訂立協議，就其OEM網聯平台提供維護服務。該協議期限為2024年11月至2025年8月，涵蓋對OEM平台維持穩定及功能至關重要的廣泛技術及運營支持。該平台可實現車輛、駕駛員與雲服務之間的持續實時通信。OEM利用此雲端平台進行各種網聯功能，包括賬戶註冊、激活與管理、車輛數據收集與遠程控制、數據分析與處理、信息娛樂、OTA升級與管理、應用程序服務支持，以及線上售後服務管理。

我們的平台維護工作主要包括：(i)設置及維護OEM網聯平台服務器，(ii)確保網聯平台的移動應用程序服務運作穩定，(iii)就車載終端設備或連接至平台的T-Box等網絡通訊設備的正常運作進行監控，並提供故障預警，以及(iv)管理網聯平台的迭代、驗收測試及發佈。

我們根據每輛汽車的月費率及連接至OEM網聯平台的車輛數目收取OEM服務費（設有上限金額），並每四個月與OEM結算一次費用。每輛車的月費乃根據雲端服務租賃成本及技術人員人工成本報價。

此外，對於超過預先定義工作負載閾值的迭代，我們會採用補充計費機制。根據該機制，OEM可按隨買隨付基準使用額外服務，具體取決於特定技術職位所需的工作日數，各項工作按不同的每日費率收費。

業 務

網聯服務解決方案的主要運營數據

下表載列我們網聯服務解決方案的若干主要運營數據：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
用戶支持服務：				
服務的OEM數目	5	7	8	8
營運客服中心數目	10	10	11	10
平台維護服務：				
服務的OEM數目	13	12	10	10
我們維護的平台數目	14	14	14	14

我們的核心基礎設施及技術

我們的核心基礎設施

我們的產品及解決方案由車規級操作系統擎OS、專有硬件設計解決方案擎Core和先進的雲端平台擎Cloud提供支持。擎OS作為骨幹系統，可為車載應用提供穩定性、安全性和優化性能。該系統能夠實現高效的通信和數據處理，這對我們解決方案中的各種功能和傳感器至關重要。擎Core支持來自不同供應商的一系列SoC解決方案，能夠為我們的解決方案提供必要的計算能力。在擎Cloud的支持下，即使在高併發和大容量需求下，我們也能提供無縫的雲端性能。

擎OS

擎OS是我們的專有車規級操作系統，專為部署在我們的域控制器上而設計。其充當域控制器與智能座艙其他硬件組件（如顯示屏）之間的通信橋樑，並為支持智能座艙功能的車載應用程序提供運行環境。這一自主開發的系統採用模塊化設計，能夠快速適應各種硬件配置和平台要求。模塊化方法可實現不同車型之間的無縫集成及部署，並通過簡潔的定制流程滿足OEM客戶的多樣化需求。

業 務

為滿足軟件定義汽車的市場需求，我們的擎OS系統支持多屏互動、沉浸式音頻設置和多模式交互，同時提供了基於整車功能的模塊化接口能力。

擎OS可以進行定制化，以滿足不同地域市場的各種業務需求。我們建立強大的合規框架，獲得全球專利，並與領先的雲平台建立合作夥伴關係，以確保擁有全球基礎設施和支持網絡。我們通過廣泛研發確保我們的解決方案符合嚴格的海外法規。此外，我們整合來自不同地區的市場見解和消費者反饋，定制我們的擎OS系統，提供符合國際消費者需求的特色和功能。因此，我們為中國汽車製造商的產品搭載符合國際監管標準的智能座艙操作系統，幫助中國汽車製造商進行全球擴張，並配合不同的消費者偏好。

擎Core

為了更好地滿足OEM客戶對智能座艙解決方案的多樣化需求，我們已採用基於平台的方法進行域控制器的設計，並開發了我們的專有設計解決方案擎Core。

擎Core是一款全面的硬件設計解決方案，而不是出售給客戶的硬件產品集合。其旨在整合域控制器的關鍵功能，同時擁有我們根據不同供應商（如高通）的SoC的各種配置及要求開發的大量樣本硬件設計。擎Core採用模塊化設計方法，在集成多個單元開發電路板上運行，每個單元配備芯片及其他電子元件。每個單元在智能座艙內均可實現特定的功能，並利用標準化接口進行單元之間的通信。每個單元的內部設計可根據OEM客戶不同車型的具體需求進行定制。

我們在制定域控制器設計方案的過程中使用擎Core，該方案乃作為就投標新項目而向客戶提交的技術審查文件其中一部分。擎Core融合了我們在域控制器硬件設計方面積累的經驗及專業知識，實現了快速且可複用的設計開發。這一模塊化硬件設計方法顯著縮短了研發時間表，加快了我們的產品方案流程以獲得OEM的新項目，並確保能夠快速適配最新一代的SoC。

業 務

擎Cloud

擎Cloud是我們的專有雲端網聯平台，設計時注重可靠性、可擴展性及安全性，將汽車連接至外部雲及互聯網服務，支持網聯智能汽車的基本功能。擎Cloud的關鍵模塊採用模塊化設計，包括設備連接系統、TSP系統、信息娛樂服務系統、汽車智能服務系統、空中韌體下載(FOTA)系統及一個緊急呼叫中心系統。建基於擎Cloud平台提供的該等綜合模塊，我們可以根據OEM客戶的業務需求為其開發定制的網聯平台。在定制網聯平台交付給OEM後，我們獲眾多客戶聘用提供維護服務，以確保該等平台穩定運行。

我們的核心技術

經過多年的潛心研發，我們已在智能座艙軟硬件系統方面開發出一套完整的核心技術。我們的專業技術涵蓋端到端的全方位開發，包括軟件、硬件和雲連接。

支持軟件棧和AI算法的技術

操作系統的技術

我們以下列主要技術構建車規級操作系統：

- **服務為本架構(SOA)**。汽車系統需要在中央控制器和其他車輛控制器(如ECU、T-Box和智能駕駛輔助系統)之間進行廣泛的通信。我們在軟件設計和架構中採用SOA架構，以創建可用於各種應用的模塊化服務，從而提高對不斷變化的業務需求的適應性。該策略促進了不同車輛域之間的數據和信息共享，確保了強大的穩定性和安全性。利用SOA架構和協議棧的強大功能，不同的車輛域控制器可以通過微服務實現信息互換。此外，該集成平台還增強了與雲端服務的聯網，進一步提升了系統的整體功能和互操作性。
- **車輛控制技術**。我們針對車輛操作系統推出了兩種不同的技術方向，既能滿足各種車輛要求，又能確保系統的穩定性和兼容性：
 - **穩定性**。我們採取軟硬件集成的方針，提高性能和穩定性。這種方法通過將底層架構與用戶界面和用戶體驗分離，可以在不影響系統穩定性的前提下迅速適應不同的車型。

業 務

- **兼容性。**我們採取軟硬件分離的方針，提高與第三方汽車應用程序的兼容性。該解決方案在原生安卓車載環境中開發，為應用層和架構層提供了標準化端口，增強了對不同硬件平台和安卓基準的適應性。

通過融合這兩種方法，我們推出了強大、可靠且功能豐富的车規級操作系統。我們的系統優先考慮硬件和軟件層面的性能和靈活性，簡化了各種車型的定制流程。

- **虛擬多點位照相機系統。**操作系統的計算能力不斷提高，自動駕駛、駕駛輔助和安全功能的複雜性不斷提升。除了基於雷達的感知功能，通過攝像頭收集視覺數據在提高智能駕駛應用的環境感知能力方面也發揮著至關重要的作用。為了滿足這些不斷變化的需求，該系統必須支持多個攝像頭（有時甚至超過十個）。我們開發了一種定制的虛擬多點位照相機系統，可適用於各種智能駕駛解決方案，確保與通過以太網、有線和無線連接等不同方式連接的攝像頭無縫兼容。該系統通過標準化的API接口提供統一訪問，可實現快速集成和應用部署，增強了各種智能駕駛場景的適應性和可用性。

汽車嵌入式軟件

我們的嵌入式軟件技術是在微控制器單元(MCU)內運行的軟件平台，符合實時操作系統(RTOS)和汽車開放系統架構(AutoSAR)標準。該技術在實現車內實時感知、控制、通信、診斷和設備電源管理功能方面發揮著重要作用。在需要集成SoC（如智能座艙和信息娛樂系統）的應用中，基於MCU的嵌入式軟件是SoC與車輛內部通信網絡互連組件之間的關鍵紐帶，能夠有效補足SoC的非實時功能，滿足嚴格的實時要求，從而提高產品的功能安全標準。

回聲消除與降噪(ECNR)和均衡(EQ)算法

我們利用聲學數字信號處理器(ADSP)系統開發和實施專為汽車環境定制的ECNR和EQ算法。這些創新技術提高了藍牙通話的音頻質量和用戶體驗。我們專有的回聲消除算法能夠在高混響和有明顯外部干擾的環境中有效地抑制回聲，提供清晰的音質。

業 務

此外，我們內部開發的降噪算法旨在消除輪胎噪音、風噪、車內地板噪音以及車輛運行過程中遇到的其他干擾。該算法能夠成功降低穩態外部噪聲，同時保留語音信號，將語音失真降至最低。

支持硬件架構的技術

座艙域控制

座艙域控制技術是車輛域控制領域的關鍵點。該技術的出現極大地簡化了整個車輛的域控制，為下一代軟件定義智能汽車的開發提供了重要的E/E架構。我們的技術具有以下特點：

- 多屏交互，支持十餘個車載顯示屏；
- 通過嵌入式深度學習算法增強AI計算能力，可在座艙內的設備上部署大型語言模型，從而實現更快的語音交互響應、更廣泛的語音識別支持和更自然的語音交互；
- 集成4G模塊，實現內置T-Box功能；及
- 利用計算能力更強、通道更多的汽車微控制器，實現智能網關功能。

此外，我們的座艙域控制技術與麒麟處理器和鴻蒙操作系統兼容。通過將擎OS核心模塊集成到鴻蒙操作系統中，我們提升了有效滿足客戶定制要求的能力。

支持用戶體驗和安全的技術

車輛多屏顯示器

我們提供多屏交互功能，增強了車載信息娛樂體驗。我們的車載顯示器技術支持一系列獨特的交互功能：

- 無縫跨屏交互：用戶可通過簡單的輕掃手勢，在駕駛員屏幕和乘客屏幕間無縫傳輸內容。

業 務

- 中央控制與儀表板的一體化：我們的技術可將音樂信息和導航地圖等中央控制應用程序投影至儀表板，從而形成統一、協調的用戶界面。此外，儀表板、主屏幕和乘客屏幕上的同步啟動動畫增強了整體視覺體驗，為用戶提供了無縫且具視覺吸引力的過渡。

可定制的導航系統

我們根據地圖服務提供商的SDK開發和部署導航功能：

- 我們根據OEM客戶的具體要求定制導航功能，開發個性化的導航界面和獨特功能。
- 通過整合遠程信息處理技術，我們將導航系統與其他車輛功能無縫連接。通過集成加速計和陀螺儀等傳感器，我們提高了車輛定位的準確性和穩定性。此外，通過利用車載攝像頭，我們還引入了AR導航等先進功能，以增強系統的智能性和用戶體驗。
- 該系統通過優化語音指令和人機界面來增強用戶交互。結合語音識別技術，該系統可實現語音導航和控制功能。這樣，駕駛員可輕鬆操作導航系統，從而提高駕駛安全性和便利性。
- 該系統利用地圖提供商的SDK提供的數據來支持智能駕駛功能，包括實時交通更新、道路速度信息和交通事故。這有助於智能駕駛系統的決策過程和控制，從而提高駕駛安全性和效率。
- 除了為國內市場量身定制的導航功能外，我們的系統還能整合國際地圖提供商提供的數據。要實現這一點需要地圖數據整合、本地化和多語言支持方面的專業知識，以保證我們導航服務的精確性和適應性。

我們的研發能力和計劃

我們有信心為下一代駕駛體驗開發出行業領先的解決方案。我們的專業研發團隊是我們競爭優勢的關鍵所在。我們戰略性地在南京、大連、瀋陽、深圳、武漢和長春建立了六個研發中心。

業 務

截至2025年5月31日，我們的研發團隊由709名專家組成，佔員工總數的33.7%，其中86.7%的員工擁有本科及以上學歷。我們利用AI工具提高研發效率。通過AI驅動的代碼分析和自動調試，我們加快了開發流程，提高了代碼質量，優化了代碼結構，並根據客戶的特定需求量身定制解決方案，從而實現了快速的創新週期和高質量的解決方案。

主要研發計劃

我們一直致力於不斷推進汽車智能技術的創新。我們計劃繼續為研發活動分配資源，以促進先進技術的創新和開發，從而快速響應市場需求並推出行業領先的新解決方案。

固態聲場智能系統

2021年，我們開發出全球首個固態聲場智能系統，該系統利用車身周圍面板來產生和接收高品質聲音。這一創新系統支持用戶在車外與車內的人進行交流，或者聯繫已下車的司機。其提供多種交互模式，如從車輛外部兩側進行獨立的聲音投射和語音交互、車身面板上的振動或敲擊檢測、通過內部和外部揚聲器進行對講交互，以及檢測附近的車外人員。

傳統揚聲器在向外投射聲音時會遇到各種難題，包括空間限制、安裝限制、防水、防塵和防腐蝕性能不佳、功耗高及不支持外部環繞等。我們的固態聲場智能系統由由高功率和寬帶壓電聲換能器驅動，可有效解決這些難題。該系統優化了空間利用率，減少了材料用量，並在不改變車輛結構的情況下保持了設計的靈活性。

該系統可在車外提供高品質沉浸式360度環繞聲，消除任何聲音死角。目前，該解決方案支持50多個創新應用案例，涵蓋車輛安全、娛樂和通信場景，其應用案例包括：向已下車的駕駛員撥打電話，要求其在車輛妨礙他人時挪車；在駕駛員決定上車前，通過語音指令與車輛通信或控制車輛；向車外人員發出現場緊急請求。

該系統已在我們的內部車輛和客戶模型上成功完成了概念驗證。

業 務

高性能中央計算平台

中央計算平台(CCP)通常集成了旗艦座艙功能、智能駕駛輔助系統、車身控制功能、網關、5G連接和車聯網(V2X)功能，屬於下一代軟件定義智能汽車的支柱，並以其卓越的集成性、性能、安全性和在不同場景下的適應性重新定義了汽車技術。我們發佈了搭載高通驍龍8295芯片的旗艦型一體式中央集成車載計算機的CCP原型車。其支持客戶進行內部定制，並可與算法公司合作開發。該原型車有七塊屏幕，包括兩塊4K顯示屏和五塊2K顯示屏，分別用於儀表、中央控制單元、乘客側顯示屏和雙後屏。此外，該平台還無縫集成了DMS攝像頭、雙後視鏡屏幕顯示器和全景環視，可360度全方位顯示車輛周圍環境。

車規級SoC解決方案

根據灼識諮詢的資料，我們是中國首批將業務範圍擴展到上游車規級芯片領域的智能座艙解決方案供應商之一。2023年5月，我們與中國國家新能源汽車技術創新中心聯合成立了車規級集成電路聯合實驗室，致力於制定國產車規級芯片的驗證、確認和測試標準。2023年11月，我們亦與中國領先的半導體提供商及其他行業合作夥伴成立了一間公司，共同投資研發國產車規級芯片。

無線通信

我們是星閃聯盟(SparkLink Alliance)的重要成員，該聯盟是致力於推動無線短程通信技術創新的產業聯盟。目前，我們正在開發基於SparkLink技術標準的智能座艙，並率先制定特定領域的技術標準。

我們的戰略合作夥伴

我們已在整個行業價值鏈上建立起互利共贏的合作夥伴關係。

OEM

我們通過與OEM密切合作，深入了解市場需求，並量身定制解決方案，以有效滿足特定需求。例如，在2022年，我們與阿維塔簽訂了研發戰略合作協議，共同推進現有的智能座艙解決方案並開發新技術。我們相信，這些戰略合作夥伴關係簡化了參與汽車製造商車型設計和合約採購所需的驗證流程，為後續量產奠定了堅實的基礎。

業 務

我們的股東基礎極具戰略價值，可為我們的長期穩定發展奠定堅實基礎。我們的股東包括東風集團、中國第一汽車集團有限公司等中國OEM以及上海國盛等地方國有資產投資企業。我們還吸引了小米集團、井岡山北源創投等聲譽卓著的產業投資者。強大的股東基礎為我們未來的業務增長提供了有力支持，能夠幫助我們擴大市場份額，鞏固市場領導地位。我們與若干股東建立了戰略合作夥伴關係。作為東風集團的長期戰略供應商，我們曾三次獲得其年度研發貢獻獎。2020年，我們在南京共同成立了東風創新設計中心，促進以研發協同為核心的戰略合作，推動東風智能汽車的發展。2020年，我們與一汽集團簽署合作協議，共同成立天權智能實驗室，旨在通過域控制器、車規級操作系統、智能網聯應用及車載大數據應用等領域的聯合創新，開發下一代智能座艙解決方案。

根據灼識諮詢的資料，隨著技術進步及消費者需求轉變，智能集成已成為汽車行業的重要趨勢。智能座艙解決方案顯著提升駕駛員及乘客的車內體驗，成為汽車智能化的重要組成部分。OEM通常更願直接向一級供應商採購智能座艙解決方案，因為該等供應商具備針對OEM的具體要求而量身定制的獨特優勢，包括廣泛的行業專業知識、前沿的技術進步及降低智能座艙解決方案成本及內部研發開支的成本效益。近年來，儘管越來越多的OEM試圖開發具有更高算力及複雜人機交互能力的智能座艙解決方案，但大都面臨初始投資高及技術迭代快的壓力等挑戰。具有自主開發自有智能座艙解決方案的能力的OEM為數甚少。基於灼識諮詢的觀點，董事認為，我們在智能座艙解決方案行業的機遇不會因OEM的自主開發工作而受到重大影響，是由於OEM的自主研發工作可能面臨成本及效率挑戰，與本公司的平台相比，通常需要大量初始投資並導致迭代周期更長。我們可以更加高效、節省成本及快速地開發優化定制解決方案。

SoC解決方案提供商

與SoC解決方案提供商合作，可以將先進技術無縫集成到我們的產品中，從而提高產品性能和功能。驍龍8295和麒麟9610A是目前高端智能座艙使用的主流芯片，顯示智能座艙行業的先進算力。作為少數能夠提供基於驍龍8295和麒麟9610A的智能座艙解決方案的智能座艙解決方案供應商之一，我們在市場上保持競爭優勢。例如，我們基於驍龍8295芯片開發的智能座艙解決方案已獲得主流車型定點。於往績記錄期

業 務

間，我們已向2024年銷量排名前十的中國OEM中的其中一家交付搭載驍龍8295芯片的智能座艙域控制器。我們還發佈一款由驍龍8295芯片驅動的旗艦一體中央集成車載計算機原型，其允許客戶進行內部定制，並實現與算法公司合作開發。

對高通的依賴

於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們購買的高通SoC分別佔我們SoC購買總值的67.3%、44.2%、87.0%及80.5%，並分別佔我們SoC總採購量的54.9%、56.6%、68.3%及63.9%。具體而言，我們直接向高通購買高通SoC分別佔我們SoC總購買價值的16.0%、16.5%、77.6%及73.6%，餘下部分則自高通SoC分銷商購買。我們亦自其經銷商（包括供應商B（為我們於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月的五大供應商之一）及供應商G（為我們於2023年的五大供應商之一））採購高通SoC。於往績記錄期間，我們自高通SoC的經銷商購買的SoC分別佔我們總購買量約51.3%、27.8%、9.4%及6.9%。有關供應商B的更多詳情，請參閱「—我們的供應商」。

由於特別重視獲得穩定及高質量的芯片供應，我們自2021年起與高通建立了牢固的業務關係，根據灼識諮詢的資料，是首批使用其第四代驍龍8295芯片開發智能座艙解決方案的公司之一。於2021年，我們與高通訂立一份供應框架協議。當高通根據框架協議接獲及接納我們的採購訂單，其有義務按照採購訂單中指定的金額提供所要求的元件。為促進元件製造及交付的規劃，我們向高通提供我們每月按客戶需求計算的預期需求的預測。為了確保供應穩定，高通須就任何產品停產至少提前180日以書面形式通知我們，並允許我們提出最後一次採購訂單。框架協議的初始期限為五年，並將依相同條款逐年自動續期，除非任何一方在框架協議初始生效日適用週年日前至少60天以書面形式發出終止通知。各方均有權在下列情況下終止框架協議：(i) 另一方無力償債或進入破產或重組程序；(ii) 另一方為債權人的利益進行轉讓；(iii) 指定接管人接管本公司的資產或業務；或(iv) 另一方未能及時履行其在框架協議項下的任何義務，且該等違約行為未在30天內得到糾正。為更好地利用高通芯片的優勢為客戶提供高性能

業 務

產品，我們亦於2021年與高通訂立技術援助框架協議，據此，高通在雙方所協定相關工作聲明的範圍內向我們提供其開發平台及工程支援。技術援助框架協議項下的工作聲明通常對特定芯片組（例如驍龍8295芯片組）設有約兩年的期限。

截至最後實際可行日期，我們並不知悉亦未涉及與高通之間的任何爭議。截至本文件日期，董事無理由相信，高通可能停止向本集團供應SoC，原因如下：(i)截至最後實際可行日期，高通一直持續可靠地履行其對我們的供應義務；及(ii)我們擴大了與高通的合作，以開發採用高通最新8397芯片的下一代智能座艙解決方案，這表明我們與高通的合作關係更加深入及穩定。有關可能影響高通能否向我們供應芯片的潛在地緣政治發展相關的風險，請參閱「風險因素－與我們營運所在司法管轄區有關的風險－國際關係、地緣政治緊張局勢及全球貿易保護政策的變動可能對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響」。

操作系統提供商

我們與黑莓合作開發了基於黑莓QNX Neutrino實時操作系統、QNX Hypervisor和QNX IVY的量身定制的智能座艙解決方案。這些解決方案旨在為駕駛員提供更加個性化、互動性更強的智能駕駛體驗，可實現跨多個車域的安全數據訪問、邊緣計算和遠程雲端更新等創新。這些解決方案已應用於阿維塔等品牌的多款車型。此外，我們的智能座艙解決方案亦採用鴻蒙系統。截至最後實際可行日期，我們向三家OEM客戶交付採用鴻蒙系統的智能座艙。

與SoC解決方案及操作系統供應商合作，不僅使我們能夠持續提升研發能力以提供高品質的服務，亦展示了我們的研發專業知識。此外，若干OEM項目傾向於應用該等供應商的SoC解決方案及操作系統，如高通芯片及黑莓操作系統。因此，與該等公司結盟將成為我們為此類項目供應零件的策略切入點。

金融機構

為支持我們的業務運營和未來擴張，我們與國內主流金融機構保持戰略關係。2024年3月，我們與七家商業銀行簽署若干戰略合作協議，據此，該等銀行同意向本公司提供總額為人民幣190億元的意向性貸款融資，惟須符合監管要求及該等銀行的信貸政策慣例。這種資金支持為我們的運營穩定性和可持續發展提供了保障。

業 務

生產

我們的生產系統設計可實現智能化、可擴展性和靈活性。我們相信，我們的生產能力是我們未來有效擴大業務規模的基礎。

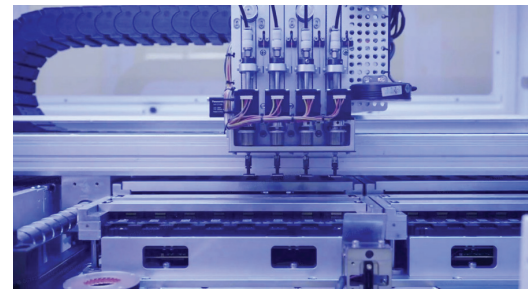
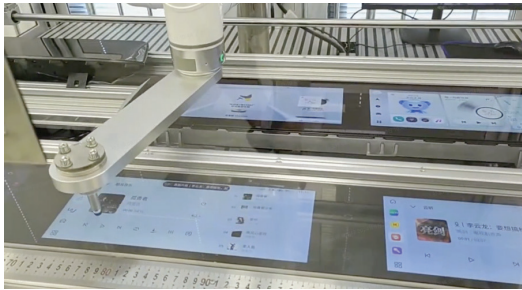
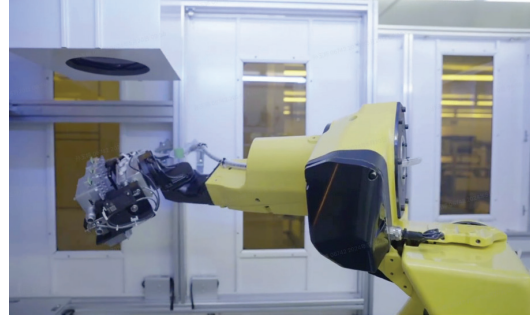
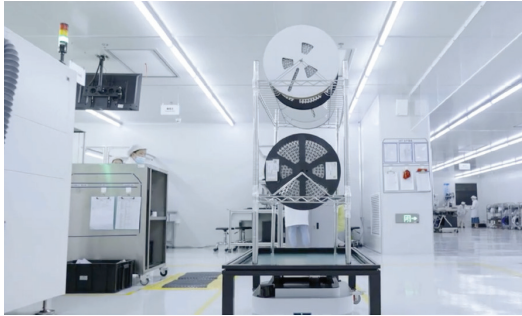
生產基地

2021年7月前，我們主要委聘一家位於江蘇省南京市的電子產品合約製造商生產我們的產品。為支持客戶需求和業務增長，我們於2021年7月在福建省廈門市設立我們首個生產基地。自廈門生產中心開始運營以來，我們主要在廈門生產中心生產我們的域控制器及座艙部件。我們分別在廣西壯族自治區柳州市及浙江省瑞安市建造兩個新基地，以擴大產能，預期該等基地專注於域控制器生產及組裝及智能座艙組裝。

- **廈門生產中心：**我們位於廈門的智能生產基地於2021年7月投入生產，其集研發、工藝設計、供應鏈管理、生產和質量保證功能於一體。我們在智能生產基地中使用了大量工業機器人。我們的廈門設施擁有採用表面貼裝技術(SMT)的生產線，其中電子元件直接安裝到印刷電路板的表面。它通過自動化組裝工序提高了生產效率和可靠性，還支持更高的組件密度，從而產生更複雜、功能更加豐富的產品。截至最後實際可行日期，該基地擁有十條自有生產線，該等生產線均採用SMT技術，可將電子元件直接貼裝在印刷電路板表面上。此技術通過允許自動化組裝工序來提高效率，使電子設備更加緊湊，並促進更快的生產週期。我們的SMT生產線主要生產域控制器及顯示屏，並於2022年及2023年生產T-box。

業 務

我們的生產基地中運行的工業機器人



- **柳州生產中心**：柳州智能生產基地於2022年11月開工建設，重點生產及組裝域控制器。柳州基地設有一條生產線，其最高年產能約為150,000件，於2024年5月完成其一期建設及自2025年6月起開始量產。我們目前並無該中心二期建設的具體計劃。
- **瑞安生產中心**：就我們位於瑞安的基地而言，我們計劃建造智能座艙域控制器及顯示屏SMT、模具製造和設備生產及組裝生產線。瑞安中心於2023年10月開始建設，且我們預計將於2025年下半年完成一期建設並開始試產。我們進一步預計該中心可於2025年底前開始量產。我們計劃於瑞安生產中心設立三條生產線，計劃產能為400,000件。我們目前並無該中心二期建設的具體計劃。

業 務

下表載列主要生產域控制器的廈門生產中心於往績記錄期間的計劃產能、實際產量及利用率。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
計劃產能 ⁽¹⁾ (千件)	532	536	1,447	584
實際產量 ⁽²⁾ (千件)	473	391	1,056	383
使用率 ⁽³⁾	88.9%	72.9%	73.0%	65.6%

附註：

- (1) 指製造域控制器的計劃產能。
- (2) 指採用SMT工藝的域控制器及座艙組件的實際產量。
- (3) 使用率乃根據我們自有及租賃的生產線的產能計算得出。

由於我們的柳州生產中心自2025年6月起開始量產，我們預計各生產中心截至2025年12月31日止年度的總計劃產能約為1.8百萬件。

生產基地的計劃產能保持穩定，於2022年為532,000件，於2023年為536,000件，而使用率從2022年的88.9%下降至2023年的72.9%。使用率下降主要由於若干大型OEM客戶的需求減少，同時我們為滿足新客戶需求已升級生產線，導致產能利用率下降。我們生產基地的計劃產能進一步增加至2024年的1,447,000件，而利用率於同年維持相對穩定於73.0%。截至2025年5月31日止五個月，我們生產基地的計劃產能為584,000件，利用率為65.6%，主要是由於我們業務的季節性波動，這與2024年同期的利用率一致。

我們利用自有及租賃的生產線結合，以降低前期成本，提高運營靈活性，減少資本開支，優化產能，高效滿足現階段的客戶需求，從而優化我們的資源配置並支持我們業務的可持續發展。租賃的生產線位於我們自有的生產基地內。展望未來，我們計劃根據業務增長，每年對自有生產設備進行增量投資，以平衡不斷變化的客戶需求與營運成本。

業 務

生產流程

我們為生產遵循IATF16949汽車製造質量管理體系。適用於智能座艙產品的主要生產流程步驟包括：

- **PCB製備**：在我們的智能座艙產品生產流程中，第一步是製備印刷電路板(PCB)。首先插入PCB，然後用激光雕刻序列號條形碼，用於跟蹤和質量控制。然後對PCB進行全面清潔，以去除任何雜質，確保為後續工藝提供純淨無瑕的表面。
- **SMT工藝**：在SMT過程中，焊膏被印刷到PCB上，焊膏的厚度要經過仔細檢查，以確保正確應用。我們利用SMT生產線，按照產品規格將各種電子元件安裝到PCB上，然後使用自動光學檢測(AOI)系統對其進行檢測，以驗證貼裝是否正確。焊接後，採用另一個AOI系統檢查焊點，並進行X射線檢查，以檢查元件下的焊點，確保隱藏連接的完整性。然後，通過分板將PCB分離成各個單元。雙列直插式封裝(DIP)元件由人工插入PCB，然後用波峰焊牢固地連接這些元件。波峰焊後還會進行必要的修整，以保證最佳的連接效果。
- **軟件集成和組裝**：軟件集成和組裝是我們流程中的關鍵步驟。對電子元件進行在線測試(ICT)以確保其功能性。然後，將所需軟件安裝到硬件上，為智能座艙硬件的組裝做好準備。主板現在配備了組件和軟件，並與屏幕和外殼等結構元件組裝在一起。這種結構裝配工藝可確保所有部件都能無縫地安裝在一起。
- **測試與檢查**：軟件集成和組裝完成後，我們會進行多項測試，包括高溫老化測試、功能測試和視覺檢測，以確保智能座艙產品的正常運行。在最後階段，我們會在進行全面檢查後進行包裝，以確保每件產品都符合我們的高標準。一旦產品通過了最終檢驗，就會被精心包裝，準備運送給我們的客戶。

這種細緻而有條不紊的生產流程可確保我們的智能座艙產品具有卓越的質量、功能和可靠性，為用戶提供出色的乘車體驗。我們還投入大量時間簡化生產流程並使之自動化，系統地優化生產程序。

業 務

物流與倉儲

我們的產品通常從倉庫直接運送到客戶指定的地點。我們還聘請合格的第三方物流服務供應商運輸我們的產品。我們在生產基地內建設了倉庫（並實施嚴格的存貨管理和控制措施），用來存放我們的智能座艙成品。通過質量檢驗的產品直接運送給客戶，或運送到我們合作的第三方倉庫，以待進一步將產品運送到客戶指定的地點。

我們的存貨主要包括：(i)為生產智能座艙而採購的芯片及模塊等原材料；(ii)在製品，即生產線上處於不同完成階段但尚未最終完成或準備交付的產品；及(iii)準備對外交付的製成品，如已完成的智能座艙及相關配件。我們已建立庫存管理系統和企業資源規劃(ERP)系統，對倉儲流程進行監控。我們定期跟蹤庫存情況，使其保持在足以滿足客戶訂單的水平。我們還積極評估市場條件的變化，並預先儲存戰略原材料，以應對可能出現的供應短缺。我們的供應管理團隊與業務運營團隊和風險管理團隊等其他責任團隊定期審查庫齡報表，並在必要時採取必要行動，最大限度地降低報廢風險。

質量保證

汽車行業採用嚴格的質量標準，汽車OEM實施嚴格的驗證流程，以確保產品的可靠性和性能，並符合較高的行業標準。我們投入大量的時間和資源來滿足這些要求，從而鞏固我們作為可信賴供應商的地位。我們已獲得ISO50001、ISO9001、ISO14001、ISO26262、QC080000、ANSI. ESDS. 20.20和IATF16949認證。截至2025年5月31日，我們已通過29家汽車OEM的智能座艙供應商資格審查，其中包括20家中國OEM、六家合資OEM及三家國際OEM。

我們採用了一套強有力的認證和流程管理系統。我們的質量控制體系旨在通過各種工具和系統來推動智能化、可擴展性和靈活性以及數字化轉型，包括：

- **數據分析工具**：我們利用先進的數據分析工具來收集和分析生產流程各個階段的數據。這些工具使我們能夠識別數據模式、預測潛在問題並做出明智決策，從而提高產品質量和生產效率。

業 務

- **生產管理軟件**：我們的生產管理軟件可對生產流程進行監測和控制。其可幫助我們管理生產計劃、跟蹤庫存和優化資源分配，確保我們的運營精簡高效。
- **生產執行系統**：我們在生產流程的各個階段都實行嚴格的質量控制標準，並對材料和組件進行系統測試，以確保其符合我們的技術規格。
- **產品生命週期管理(PLM)系統**：PLM系統對我們在整個生命週期內管理產品創新至關重要。該系統集成了設計、研發、流程和變更管理方面的信息，使我們的研發團隊能夠準確一致地開展協作。該系統強大的版本控制和變更管理功能可確保對每項設計修改進行有效跟蹤，而合規性工具可使我們的產品始終符合行業標準和客戶要求。
- **ERP系統**：ERP系統整合了我們組織架構中的各種功能，包括財務、人力資源、採購和供應鏈管理。通過這種整合，各部門之間可以實現無縫數據流動和協調，從而提高整體效率和決策水平。我們的供應鏈團隊和研發團隊在選擇供應商的過程中相互合作，根據質量、批量交付能力、價格、時限和適應能力等因素對供應商的能力進行評估。

我們已形成內部高精度生產和測試能力，以保持高質量控制標準，優化生產成本結構，加快產品開發週期的迭代，提高供應鏈的穩健性。截至2025年5月31日，我們的質量控制團隊由181名具有豐富生產和質量控制經驗的人員組成。於往績記錄期間，我們並未經歷過任何重大的產品退貨或召回。

銷售和營銷

我們對銷售和營銷工作進行了戰略調整，以推動業績增長，提高品牌知名度，促進與現有客戶和合作夥伴建立有意義的關係，並吸引高質量的潛在客戶和合作夥伴。

銷售

我們通過直銷銷售我們的智能座艙解決方案和網聯服務。通過直銷，我們可以第一時間了解客戶的技術和業務發展計劃，提出技術解決方案並提供產品選擇，高效地幫助客戶解決問題。

業 務

我們擁有一支按客戶類別劃分的專業銷售團隊，致力追求和確保為每個客戶群提供專業化和有針對性的服務，從而提高我們滿足其特定需求和提供量身定制的解決方案的能力。截至2025年5月31日，我們的銷售團隊由54名對我們的產品及解決方案有豐富的行業經驗及深厚專業知識的員工組成。我們在中國內地的主要城市設立了銷售辦事處，包括上海、南京、武漢及長春。透過該等銷售辦事處，我們的業務範圍幾乎已擴展至全中國內地。我們還實施了多方面的銷售策略，目的是把握與領先客戶合作的高價值機會，擴大與現有合作夥伴的服務範圍，並謹慎應對與規模較小、可預測性較低的客戶相關的風險。

定價

我們向客戶提供報價時會考慮各種因素，例如產品或服務成本、材料成本（特別是SoC解決方案的成本）、市場需求、產品定位、競爭格局、客戶預算、長期客戶關係及我們的戰略目標，從而為產品及服務定價。我們密切監控市場趨勢和客戶偏好，並適時調整報價，以保持競爭力，同時最大限度地為客戶創造價值。為應對技術進步和市場環境變化，我們對智能座艙和網聯服務的報價進行了相應的調整。

我們為智能座艙和網聯服務量身定制定價策略，以反映這些產品的獨特性。對於智能座艙解決方案，我們的定價考慮產品設計及集成解決方案定制方面的成本以及客戶具體解決方案包的單個元件成本。我們的網聯服務有兩種定價模式：(i)向OEM收取固定的年度服務費，主要根據我們的預期服務成本釐定，或(ii)按每輛車按月或按年及於合約期內使用我們服務的車輛數目向OEM收取服務費，惟受上限金額所規限。

我們通常會與OEM及一級客戶就開始量產的智能座艙解決方案訂立單獨的定價協議。定價協議會註明車型、產品價格以及價格的有效期限。倘客戶於協議期間修訂車型設計，以致影響產品價格，我們將與OEM客戶協商合適的價格調整，並訂立修改後的定價協議。此外，在若干罕見情況下，由於我們產品的原材料成本及市場價格波動，加上技術突破而需要調整價格，可由任何一方或僅由OEM客戶提出新定價協議。

業 務

營銷

我們的營銷工作旨在提高品牌知名度，推廣我們的產品和解決方案，並通過各種渠道與主要利益相關者進行互動。通過利用銷售和營銷團隊的專業知識，我們增強了市場滲透力，並在各個領域有效地推廣了我們的產品，建立了穩固的市場地位，推動了可持續增長。

我們的客戶

我們的客戶由OEM組成，包括中國OEM、中外合資OEM和國際OEM以及一級客戶和智能汽車行業的其他參與者。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，來自OEM客戶的收入分別為人民幣1,126.1百萬元、人民幣1,149.1百萬元、人民幣2,078.0百萬元及人民幣672.9百萬元，分別佔我們總收入的92.5%、76.8%、81.3%及89.3%。於往績記錄期間，我們將向國際OEM提供的解決方案產生的收入入賬列為在中國產生的收入，因為我們在中國境內交付解決方案。

截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，來自我們的前五大客戶的總收入分別為人民幣1,018.5百萬元、人民幣966.4百萬元、人民幣1,902.1百萬元及人民幣610.8百萬元，分別佔我們相關年度／期間總收入的83.6%、64.6%、74.4%及81.1%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，來自我們最大客戶的收入為人民幣404.4百萬元、人民幣428.2百萬元、人民幣998.5百萬元及人民幣375.4百萬元，分別佔我們總收入的33.2%、28.6%、39.1%及49.8%。根據灼識諮詢的資料，主要客戶集中度高是汽車智能行業的行業常態，因為若干車型對智能座艙解決方案等特定產品及解決方案的需求強勁。我們持續評估及完善我們的客戶組合。展望未來，我們的策略包括擴大我們的定點，並優先考慮多款優質車型，以取得市場成功。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們目前的客戶群集中，主要客戶數量有限，但佔我們收入的很大一部分。如果我們失去該等主要客戶或對該等主要客戶的銷售額大幅下降，我們的收入可能會受到不利影響，我們的經營業績亦可能會受到進一步的負面影響」。

業 務

下表載列我們於往績記錄期間各期間的前五大客戶詳情：

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入的百分比
截至2022年12月31日止年度							
客戶A.....	智能座艙解決方案	一家於1991年成立的全資國有有限公司，總部位於湖北省武漢市，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在香港聯交所和上海證券交易所上市	2018年	票據及銀行轉賬	30至90天	404,432	33.2%
客戶B.....	智能座艙解決方案、網聯服務	一家於1995年成立的全資國有有限公司，總部位於上海，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司於上海證券交易所上市	2009年	票據及銀行轉賬	60至90天	310,143	25.5%
客戶C.....	智能座艙解決方案、網聯服務	一家於1953年成立的全資國有有限公司，總部位於吉林省長春市，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在深圳證券交易所上市	2015年	銀行轉賬	30至365天	110,096	9.0%

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入 的百分比
客戶D.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1994年成立的全資國有 有限公司，總部位於北京， 主要專注於製造乘用車及商 用車及提供汽車相關產品和 服務，其主要附屬公司在上海 證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	60天	106,928	8.8%
客戶E.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1986年成立的有限公 司，總部位於浙江省杭州 市，主要專注於製造汽車及 提供汽車相關產品和服務， 其主要附屬公司在香港聯交 所上市	2015年	票據及銀行 轉賬	90天	86,855	7.1%
合計						<u>1,018,454</u>	<u>83.6%</u>
截至2023年12月31日止年度							
客戶A.....	智能座艙解決方案	一家於1991年成立的全資國有 有限公司，總部位於湖北省 武漢市，主要專注於製造乘 用車及商用車及提供汽車相 關產品和服務，其主要附屬 公司在香港聯交所和上海證 券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	30至90天	428,223	28.6%

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入 的百分比
客戶B	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1995年成立的全資國有 有限公司，總部位於上海， 主要專注於製造乘用車及商 用車及提供汽車相關產品和 服務，其主要附屬公司於上 海證券交易所上市	2009年	票據及銀行 轉賬	60至90天	167,366	11.2%
客戶D	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1994年成立的全資國有 有限公司，總部位於北京， 主要專注於製造乘用車及商 用車及提供汽車相關產品和 服務，其主要附屬公司在上海 證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	60天	139,630	9.3%
客戶F	智能座艙解決方案 ⁽¹⁾	一家於2019年成立的有限公 司，總部位於重慶，主要專 注於提供汽車智能網聯產品 和服務	2023年	票據及銀行 轉賬	60天	127,884	8.6%
客戶G	智能座艙解決方案	一家於2014年成立的有限公 司，總部位於浙江省桐鄉 市，主要專注於製造電動車 及提供相關服務	2021年	票據及銀行 轉賬	60至90天	103,338	6.9%
合計						<u>966,441</u>	<u>64.6%</u>

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入的百分比
截至2024年12月31日止年度							
客戶H.....	智能座艙解決方案	一家於2021年成立的有限公司，總部位於北京，主要專注於製造及提供新能源汽車，其控股公司於納斯達克股票市場和香港聯交所上市	2023年	銀行轉賬	120天	998,548	39.1%
客戶A.....	智能座艙解決方案	一家於1991年成立的全資國有有限公司，總部位於湖北省武漢市，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在香港聯交所和上海證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	30至90天	365,502	14.3%
客戶B.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1995年成立的全資國有有限公司，總部位於上海，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司於上海證券交易所上市	2009年	票據及銀行 轉賬	60至90天	265,786	10.4%

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入 的百分比
客戶I.....	域控制器組裝服務	一家於2003年成立的有限公司，總部位於廣東省深圳市，主要專注於投資管理及控股活動，包括持有一間專注於汽車相關產品及智能系統的研究、製造、銷售及服務的附屬公司	2019年	銀行轉賬	60天	148,842	5.8%
客戶D.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1994年成立的全資國有有限公司，總部位於北京，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在上海證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	60天	123,459	4.8%
						<u>1,902,137</u>	<u>74.4%</u>

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入 的百分比

截至2025年5月31日止五個月

客戶H.....	智能座艙解決方案	一家於2021年成立的有限公司，總部位於北京，主要專注於製造及提供新能源汽車，其控股公司於納斯達克股票市場和香港聯交所上市	2023年	票據及銀行 轉賬	120天	375,402	49.8%

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入的百分比
客戶A.....	智能座艙解決方案	一家於1991年成立的全資國有有限公司，總部位於湖北省武漢市，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在香港聯交所和上海證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	30至90天	74,406	9.9%
客戶B.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1995年成立的全資國有有限公司，總部位於上海，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司於上海證券交易所上市	2009年	票據及銀行 轉賬	60至90天	68,241	9.1%
客戶D.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1994年成立的全資國有有限公司，總部位於北京，主要專注於製造乘用車及商用車及提供汽車相關產品和服務，其主要附屬公司在上海證券交易所上市	2018年	票據及銀行 轉賬	60天	50,991	6.8%

業 務

客戶	提供的產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	信貸期	收入金額 (人民幣千元)	佔我們總收入的百分比
客戶C.....	智能座艙解決方案、 網聯服務	一家於1953年成立的全資國有 有限公司，總部位於吉林省 長春市，主要專注於製造乘 用車及商用車及提供汽車相 關產品和服務，其主要附屬 公司在深圳證券交易所上市	2015年	銀行轉賬	30至365天	41,757	5.5%
						<u>610,797</u>	<u>81.1%</u>

附註：

- (1) 客戶F於2023年將其主要業務重點轉向智能座艙解決方案。由於其產能不足以滿足需求，故向我們購買若干用於智能座艙域控制器的模塊以將先進功能整合入其自身產品中，從而增強向OEM客戶供貨的能力。

就我們所深知，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的前五大客戶均為獨立第三方（客戶A及客戶C除外，彼等亦為我們的股東）。截至最後實際可行日期，就我們所深知，概無董事、彼等各自緊密聯繫人或任何擁有本公司已發行股本5%以上股東於往績記錄期間各期間於我們的前五大客戶中的任何一家擁有任何權益。

與OEM簽訂合約的主要條款

以下是我們與主要OEM客戶簽訂的協議的主要條款及條件摘要：

- **期限。**協議的期限通常為一年，可以自動續簽。
- **產品／解決方案規格。**我們的客戶指定每份採購訂單中的產品或解決方案、規格、價格、數量、交貨時間等詳細項目，並須符合相關標準和法規規定。另外，我們也為我們客戶的用戶提供網聯服務。

業 務

- **付款管理。**我們通常通過銀行轉賬或匯票與客戶結算。
- **知識產權。**我們保留在委聘我們的客戶之前開發的知識產權的所有權及使用權。當該等知識產權應用於向彼等提供的產品或解決方案時，客戶即獲授予該等知識產權的使用權。根據客戶的圖紙、產品定義、模型或數據進行產品設計過程中產生的任何知識產權均歸客戶所有及獨家使用。
- **保修。**我們向OEM客戶提供產品保修。請參閱「— 客戶服務及保修」。
- **保密。**未經事先書面同意，任何一方不得向任何第三方披露任何保密信息。
- **排他性。**我們與OEM客戶之間的協議通常不含排他性條款。
- **終止。**協議可因一方嚴重違反義務、期滿或雙方同意而終止。

客戶服務及保修

我們擁有一支專業的售後服務團隊，致力於提高客戶滿意度。我們的團隊及時處理售前和售後諮詢，迅速診斷並準確解決客戶問題。收到投訴後，我們的客戶服務團隊會展開徹底調查，一絲不苟地記錄所有相關細節，並與其他內部部門密切合作，以評估問題的有效性和根本原因。這種協作方式使我們能夠迅速確定並實施適當的糾正措施，最大限度地減少客戶遇到的不便或干擾。我們與客戶保持暢通的溝通渠道，定期更新投訴狀態，並確保彼等隨時了解投訴進展。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們未收到任何重大客戶投訴。

我們為OEM客戶提供產品保修期，通常為三至五年或60,000至150,000公里。在保修期內，OEM報告的任何因我方造成的軟件或硬件相關質量問題均可得到及時解決，根據質量問題的具體情形，我們提供免費維修或更換。如因源自我們供應商的原材料或組件存在缺陷而產生索賠，則我們可能會要求供應商承擔相關產品責任。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們產生的售後服務開支分別為人民幣21.8百萬元、人民幣25.0百萬元、人民幣32.0百萬元及人民幣9.6百萬

業 務

元。我們的售後服務開支主要包括產品保修撥備及因履行售後服務而產生的開支。我們主要就智能座艙域控制器計提產品保修撥備，有關撥備的金額乃按銷售智能座艙硬件產品所得收入的百分比作出估計。

此外，我們還提供軟件更新以及產品改進和升級，以確保卓越的用戶體驗。我們通常會在量產後的一至三個月內提供OTA更新。然而，更新和升級的時間和範圍乃根據各客戶的具體要求而量身定制。我們與客戶保持積極主動的溝通，以確保無縫且令人滿意的體驗，並始終精準細心地滿足客戶的需求。

我們的供應商

我們的供應商主要包括SoC解決方案供應商、智能座艙零部件供應商和軟件提供商。於往績記錄期間，我們主要向供應商採購車規級芯片、模組及顯示屏。模塊是將多個硬件組件及功能結合為一個單一內聚單元的一體化單元。模塊一般由多個芯片、印刷電路板(PCB)及多種電子元件(如電阻器、電容器、電感器及屏蔽蓋)組成。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，向我們的前五大供應商採購的總採購額分別為人民幣313.8百萬元、人民幣400.5百萬元、人民幣1,075.9百萬元及人民幣383.6百萬元，分別佔我們於相關年度／期間採購總額的32.2%、40.8%、56.6%及60.5%。截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度各年及截至2025年5月31日止五個月，向我們最大供應商採購的採購金額為人民幣79.9百萬元、人民幣136.4百萬元、人民幣478.8百萬元及人民幣192.8百萬元，分別佔我們總採購額的8.2%、13.9%、25.2%及30.4%。下表載列我們於往績記錄期間各期間最大的五大供應商的詳情：

供應商	提供的主要產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	採購金額 (人民幣千元)	佔採購總額 的百分比
截至2022年12月31日止年度						
供應商A.....	車規級芯片	一家成立於2015年的私人有限公司，位於香港，為一家在納斯達克股票市場上市的全球模擬及嵌入式半導體設計和製造商的附屬公司	2020年	銀行轉賬	79,918	8.2%

業 務

供應商	提供的主要產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	採購金額 (人民幣千元)	佔採購總額 的百分比
供應商B	模塊及車規級芯片	一家於2018年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供電子元件及相關服務	2020年	票據及銀行 轉賬	77,260	7.9%
供應商C	車規級芯片	一家於1999年成立的私人有限公司， 位於香港，是一家在台灣證券交易 所上市的全球半導體分銷服務提供 商的附屬公司	2019年	銀行轉賬	67,232	6.9%
供應商D	顯示屏	一家於2018年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供電子設備和元件	2020年	票據及銀行 轉賬	54,636	5.6%
供應商E	車規級芯片及模塊	一家於2001年成立的有限公司，總部 位於上海，主要專注於提供汽車電 子元件及相關服務	2016年	票據及銀行 轉賬	34,705	3.6%
合計					<u>313,751</u>	<u>32.2%</u>
截至2023年12月31日止年度						
供應商F ⁽¹⁾	車規級芯片	一家於2021年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供汽車零部件	2023年	銀行轉賬	136,372	13.9%
供應商G	模塊	一家於2010年成立的有限公司，總部 位於上海，主要專注在提供物聯網 解決方案和無線模塊方面，於上海 證券交易所上市	2020年	銀行轉賬	82,278	8.4%
供應商H ⁽¹⁾	車規級芯片	一家於2006年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供綜合供應鏈服務	2023年	銀行轉賬	65,212	6.6%
供應商B	模塊及車規級芯片	一家於2018年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供電子元件及相關服務	2020年	票據及銀行 轉賬	58,573	6.0%

業 務

供應商	提供的主要產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	採購金額 (人民幣千元)	佔採購總額 的百分比
供應商A	車規級芯片	一家於2015年成立的私人有限公司，位於香港，為一家在納斯達克股票市場上市的全球類比及嵌入式半導體設計和製造商的附屬公司	2020年	銀行轉賬	58,069	5.9%
合計					400,504	40.8%
截至2024年12月31日止年度						
QUALCOMM CDMA Technologies Asia-Pacific Pte. Ltd.	車規級芯片	一家於1999年成立的私人有限公司，位於新加坡，為納斯達克股票市場上市的全球車規級芯片供應商高通公司的附屬公司	2021年	銀行轉賬	478,774	25.2%
供應商C	車規級芯片	一家於1999年成立的私人有限公司，位於香港，是一家在台灣證券交易所上市的全球半導體分銷服務提供商的附屬公司	2019年	銀行轉賬	191,815	10.1%
供應商B	模塊及車規級芯片	一家於2018年成立的有限公司，總部位於廣東省深圳市，主要專注於提供電子元件及相關服務	2020年	票據及銀行 轉賬	139,609	7.3%
供應商E	車規級芯片及模塊	一家於2001年成立的有限公司，總部位於上海，主要專注於提供汽車電子元件及相關服務	2016年	票據及銀行 轉賬	134,764	7.1%
供應商I	車規級芯片及模塊	一家於2017年成立的有限公司，總部位於廣東省深圳市，主要專注於提供電子產品及電腦軟硬件	2024年	票據及銀行 轉賬	130,965	6.9%
					1,075,927	56.6%

業 務

供應商	提供的主要產品及服務類型	背景	業務關係的 開始年度	支付方式	採購金額 (人民幣千元)	佔採購總額 的百分比
截至2025年5月31日止五個月						
QUALCOMM CDMA Technologies Asia-Pacific Pte. Ltd.	車規級芯片及模塊	一家於1999年成立的私人有限公司， 位於新加坡，為納斯達克股票市 場上市的全球車規級芯片供應商高 通公司的附屬公司	2021年	銀行轉賬	192,750	30.4%
供應商B.	模塊及車規級芯片	一家於2018年成立的有限公司，總部 位於廣東省深圳市，主要專注於提 供電子元件及相關服務	2020年	票據及銀行 轉賬	63,309	10.0%
供應商C.	車規級芯片	一家於1999年成立的私人有限公司， 位於香港，是一家在台灣證券交易 所上市的全球半導體分銷服務提供 商的附屬公司	2019年	銀行轉賬	61,010	9.6%
供應商A.	車規級芯片	一家於2015年成立的私人有限公司， 位於香港，為一家在納斯達克股票 市場上市的全球模擬及嵌入式半導 體設計和製造商的附屬公司	2020年	銀行轉賬	35,525	5.6%
供應商J.	車規級芯片及模塊	一家於2013年成立的有限公司，總部 位於北京，主要專注於提供信息科 技服務及硬件	2022年	銀行轉賬	30,987	4.9%
					383,581	60.5%

附註：

- (1) 由於OEM客戶對域控制器的需求增加，我們於2023年開始委聘供應商F及供應商H為我們提供車規級芯片。儘管向這兩家供應商採購車規級芯片的金額未使其於截至2024年12月31日止年度躋身我們的五大供應商之列，但我們仍繼續向這兩家供應商採購車規級芯片。

就我們所知，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們的前五大供應商均為獨立第三方。截至最後實際可行日期，就我們所知，概無董事、彼等各自緊密聯繫人或任何擁有本公司已發行股本5%以上股東於往績記錄期間各期間於我們的前五大供應商中任何一家擁有任何權益。

業 務

供應協議的主要條款

以下是我們與主要供應商簽訂的框架協議的典型條款和條件摘要：

- *期限*。協議通常為期三至五年。
- *產品／解決方案規格*。我們指定每份採購訂單中要求的產品或解決方案並明確規定規格、價格、數量、交貨時間等詳細項目。
- *質量控制*。供應商根據質量標準和我們的要求提供產品或解決方案。所有產品均須接受我們和我們的客戶的檢查和批准。
- *交貨*。供應商通常負責將產品交付到我們在每份採購訂單中指定的地點。
- *付款安排*。我們通常通過銀行轉賬或匯票向我們的供應商付款。
- *退貨政策*。我們有權拒收並退回，或要求更換或維修不合格的產品，即使不合格情況在加工或生產階段之前並不明顯。供應商應承擔有關此類退貨的合理費用。
- *保密*。供應商有義務保守我們的商業秘密。此類信息僅應用於根據協議進行合作的目的，未經我們事先同意，不得披露給任何第三方。
- *終止*。協議可因一方嚴重違反義務、期滿或供應商根據協議規定提前送達終止通知而終止。

採購原材料、零部件及組件

於往績記錄期間，我們向供應商採購的原材料主要包括車規級芯片、屏幕及其他硬件組件。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們的車規級芯片採購總額分別為人民幣498.9百萬元、人民幣617.1百萬元、人民幣1,290.7百萬元及人民幣484.9百萬元，分別佔我們採購總額的51.1%、62.9%、71.7%及76.5%。同年，屏幕採購總額分別為人民幣148.4百萬元、人民幣116.2百萬元、人民幣97.9百萬元及人民幣12.9百萬元，佔比分別為15.2%、11.8%、5.4%及2.0%。

業 務

於往績記錄期間，我們採購各類車規級芯片，包括SoC、內存芯片、影音傳輸芯片、通信芯片及電源管理芯片等。下表載列於所示期間按類型劃分的車規級芯片購買價值明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月	
	2022年		2023年		2024年		2025年	
	購買價值	佔總額的百分比(%)	購買價值	佔總額的百分比(%)	購買價值	佔總額的百分比(%)	購買價值	佔總額的百分比(%)
(以人民幣千元計，百分比除外)								
SoC.....	180,095	36.2	262,016	42.5	596,213	46.2	251,099	51.8
通信	35,589	7.1	103,312	16.7	192,768	14.9	56,872	11.7
內存	63,325	12.7	97,576	15.8	187,984	14.6	49,718	10.2
影音傳輸.....	85,418	17.1	76,298	12.4	160,022	12.4	52,756	10.9
電源管理.....	62,912	12.6	26,488	4.3	40,672	3.1	17,768	3.7
其他 ⁽¹⁾	71,589	14.3	51,403	8.3	113,048	8.8	56,703	11.7
採購總額.....	<u>498,928</u>	<u>100.0</u>	<u>617,093</u>	<u>100.0</u>	<u>1,290,707</u>	<u>100.0</u>	<u>484,916</u>	<u>100.0</u>

附註：

- (1) 其他芯片主要包括MCU、DAB芯片、GNSS芯片以及藍牙及Wi-Fi芯片。

在所有芯片類型中，SoC是智能座艙域控制器的核心組成部分，並為導航、信息娛樂、網聯及多屏互動等基本系統提供動力。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，SoC採購額分別為人民幣180.1百萬元、人民幣262.0百萬元、人民幣596.2百萬元及人民幣251.1百萬元，分別佔我們車規級芯片採購總額的36.2%、42.5%、46.2%及51.8%。具體而言，我們同期的高通SoC採購額分別為人民幣121.2百萬元、人民幣115.8百萬元、人民幣518.7百萬元及人民幣202.2百萬元，佔我們SoC採購總額的67.3%、44.2%、87.0%及80.5%。由於我們的戰略重點是提供配備中高端SoC及關聯模塊的智能座艙解決方案，我們依賴的供應商數量有限，如高通。為確保芯片的穩定供應，減少供應鏈中斷的可能性，我們採取積極的採購策略，在採購時將額外的芯片庫存編入預算。我們的採購決定乃基於對市況、過往消費模式及對我們產品的需求預測的全面評估。我們緊密監控芯片供應狀況及交貨時間的波動，進而作出知情調整。若有任何情況導致SoC供應發生重大變化，以及客戶要求將其車型的域控制器中當前使用的SoC轉換為不同的芯片，我們將需要重新設計域控制器的系統原理圖，我們預計過程介於六至12個月之間。倘我們之前已開發出使用客戶指定用來重新設計域控制器的新SoC的域控制器，我們的研發人員可以利用在開發新指定SoC的現有解決

業 務

方案過程中積累的专业知識，有望以更少的時間完成重新設計。然而，倘我們並無已開發出使用新SoC的任何域控制器，則重新設計可能需要長達12個月的時間。由於更換SoC的主要成本是研發人員的時間，因此重新設計的持續時間直接影響我們更換SoC所產生的相關成本。若高通終止向我們供應SoC，我們的業務、財務表現及前景可能會受到重大不利影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們依賴高通穩定供應SoC」。

全球芯片短缺的影響

於往績記錄期間，我們的車規級芯片價格出現一些波動。我們一般根據客戶需求及我們的生產計劃採購芯片，並提前向供應商發出訂單。自2020年年底起，COVID-19疫情對全球供應鏈造成不利影響，並引致全球芯片短缺，導致芯片價格大漲，一直維持至2022年。芯片短缺主要造成我們購買的芯片延遲交付及成本增加。由於部分芯片無法如期交付，我們亦向部分供應商購買高價的芯片存貨，導致部分芯片的採購成本增加。

然而，我們於2022年通過以下措施及優勢成功保證芯片供應：(i)作為智能座艙行業的領先企業之一，我們與多家芯片製造商及經銷商保持長期合作關係，(ii)我們已成立戰略採購部，負責採購各種原材料、制定有效的採購管理及供應商准入機制，(iii)我們的供應鏈中心通常根據我們與業務、生產、財務等不同部門商討後制定的年度及月度採購計劃，並因應芯片交貨週期，提早向供應商發單，及(iv)我們積極擴大供應商網絡，確保我們的生產獲得充足芯片供應。

自2023年以來，芯片供應趨於穩定，導致芯片價格下跌。根據灼識諮詢的資料，於2022年、2023年及2024年，乘用車智能座艙解決方案主流SoC的平均價格分別為每片人民幣791.1元、每片人民幣684.5元及每片人民幣699.2元。根據灼識諮詢的資料，乘用車智能座艙解決方案主流車規級芯片的平均價格預計在不久的將來將緩慢上漲。有關詳情，請參閱「行業概覽－全球及中國乘用車智能座艙解決方案市場－乘用車智能座艙解決方案主要材料」。

業 務

我們先進的智能座艙解決方案依賴芯片作為關鍵組件，從而使我們的業務依賴於芯片供應商。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－由於整合至我們產品的芯片和模組乃從一個或少數供應商來源採購，我們易受供應短缺、芯片和模組的較長交貨期、供應變動以及業務關係變化的影響，以上任何一項均可能引致供應鏈中斷，並可能引致延遲向客戶交付產品」。我們在與主要客戶的域控制器銷售合約中加入價格調整條款，根據該條款，在若干罕見情況下，由於我們相似域控制器的原材料成本及市場價格波動或急劇的技術變革，任何一方或僅有OEM客戶可提出新定價協議。此外，我們已採取多方面的方法來確保穩定的供應。例如，我們與主要供應商建立了戰略合作夥伴關係，保證長期承諾並確保基本原材料及組件的穩定流動。此外，我們正積極擴大供應商基礎，多元化關鍵原材料及組件的採購選擇。我們相信，該等策略有助於減輕對現有供應商的依賴，並增強我們供應鏈的彈性。於往績記錄期間，我們的供應鏈保持穩定，且我們的採購工作成功確保持續供應而無重大延遲交付。

採購的質量控制

我們為原材料制定了詳細的質量標準，包括技術規格和監管合規要求。我們僅向符合我們嚴格標準的選定供應商採購原材料，以確保我們的產品具有始終如一的高質量和高性能。我們擬與主要原材料供應商保持穩定的業務關係。於往績記錄期間，我們一般與主要原材料供應商維持長期的業務關係。但是，我們無法向閣下保證，我們能夠以類似的條款與主要供應商保持業務關係，甚或能否與之保持業務關係。雖然我們有後備供應商名單，但如果任何供應商未能及時交付原材料，我們仍會面臨原材料短缺的相關風險。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們智能座艙解決方案所用原材料或零部件的供應中斷或我們網聯服務所用若干服務的供應中斷可能會對我們的業務及盈利能力造成重大不利影響」。

我們的採購團隊負責與供應商溝通、保存採購記錄以及評估潛在和現有供應商。採購團隊也負責擬定合資格供應商名單，每年對其進行審查。我們的採購團隊與其他內部團隊密切合作，確保採購流程得到妥善管理。例如，我們的研發團隊負責提供需要採購的原材料的具體情況，而生產團隊則負責滾動監控原材料的使用和需求情況，並對樣品和實際原材料的性能進行評估。我們的質量控制團隊也參與採購流程，以確保符合內部和監管標準。

業 務

主要客戶和供應商重疊

於往績記錄期間，我們的主要客戶及供應商之間存在部分重疊。

客戶E為我們截至2022年12月31日止年度的第五大客戶，於2022年及2023年亦為我們的供應商。我們主要向客戶E提供智能座艙解決方案及網聯服務，而客戶E主要向我們提供物聯網(IoT)及軟件，其中一些亦被納入我們隨後於集團層面售予客戶E的智能座艙中。於2022年及2023年，我們向客戶E的銷售額分別為人民幣86.9百萬元及人民幣102.2百萬元，佔我們總收入的7.1%及6.8%，而我們自客戶E的採購額分別為人民幣14.8百萬元及人民幣26.3百萬元，佔我們採購總額的1.5%及2.7%。於2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們自客戶E產生收入人民幣62.8百萬元及人民幣2.2百萬元，佔我們總收入的2.5%及0.3%，而同期我們並無自客戶E進行採購。

客戶I為我們截至2024年12月31日止年度的第四大客戶，亦為我們於2024年的供應商。我們使用客戶I提供的模塊、軟件及其他硬件組件，組裝域控制器及屏幕並交付予客戶I。客戶I於2024年向我們提供整合至智能座艙的軟件以供交付予另一名OEM客戶。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們向客戶I的銷售額分別為人民幣19.5百萬元、人民幣16.7百萬元、人民幣148.8百萬元及人民幣37.5百萬元，佔我們總收入的1.6%、1.1%、5.8%及5.0%，而我們自客戶I的採購額為人民幣1.3百萬元及人民幣0.9百萬元，佔我們2024年及截至2025年5月31日止五個月採購總額的0.1%及0.1%。

根據灼識諮詢的資料，汽車智能行業的領先企業在整個價值鏈中跨多個細分領域運營是常見的，價值鏈上下游企業作為供應商和客戶互相進行交易是汽車智能行業的常態。

我們向重疊客戶及供應商的銷售及採購條款磋商乃按個別項目基準進行，且採購並無相互關連或互為條件。董事確認，我們向該等重疊客戶及供應商作出的所有銷售及採購均經適當考慮並計及相關時間的現行買賣價格後訂立，並於日常業務過程中按正常商業條款及公平基準進行。截至最後實際可行日期，概無董事、彼等的緊密聯繫人或擁有本公司已發行股本5%以上的任何股東於往績記錄期間於我們的任何重疊客戶及供應商中擁有任何權益。

業 務

遵守美國出口管制法律法規

美國已透過由美國商務部工業與安全局（「BIS」）實施的《出口管理條例》（「EAR」）增加對中國的出口管制。EAR一般適用於(i)美國向外國出口商品、軟件和技術，並再從一外國出口至另一個國家；及(ii)從一外國運往另一國的外國製造產品，而其包含超過最低量（25%至低於10%不等）的美國產受控制零件、組件或材料，或外國直接產品具有若干受控制美國技術。EAR亦保留須受出口管制規限的物項、軟件及技術清單（「商業管制清單」）。商業管制清單分為十個類別，以出口管制分類號（「ECCN」）的首位數字表示。ECCN是對因其特定性能特徵、質量或指定的最終用途而受管制的物項的指定。此外，EAR範圍內的許多商品、服務及技術並不受特別出口管制，並被歸類為EAR99，未列入商業管制清單，而有關EAR99物項通常由低技術消費品組成，在大多數情況下不需要許可證。與類別廣泛的EAR99指定不同，ECCN的界定要窄得多，且專注於商品類別。更多詳情請參閱「監管概覽－美國貿易法律及法規－出口管制」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們的業務活動在任何重大方面並無受到美國芯片出口限制或其他美國進出口管制法律的影響。

採購芯片

我們採購各種類型的車規級芯片，包括用於我們的域控制器的SoC、內存芯片、音視頻傳輸芯片、通信芯片、電源管理芯片。於往績記錄期間，我們採購若干並非國內生產的芯片及SoC，包括我們自高通購買的SoC。該等芯片及SoC須遵守EAR，並被列入商業管制清單（每個商品類型有單獨的ECCN），或被歸類為EAR99及未被列入商業管制清單。我們對該等芯片及SoC的採購（及隨後在產品中的使用）僅涉及：

- (1) 被歸類為EAR99物項的各種芯片，一般包括低技術消費產品，在大多數情況下不需許可證；及
- (2) 受EAR管制的各種芯片及SoC，歸類於ECCN 5A992.c、5A991及3A991項下，因反恐理由而受到管制。該等物項只有在出口、轉口或轉讓（國內）至BIS實體清單、拒絕出口人士清單或未核實清單所指定的實體（「BIS清單實體」），以及克里米亞地區、古巴、伊朗、盧甘斯克人民共和國和頓涅茨克人民共和國地區、朝鮮及敘利亞，以及俄羅斯和白俄羅斯（統稱為「AT受制

業 務

裁國家」)時，才需要取得許可證，或如果打算在中國內地、香港特別行政區或澳門特別行政區用於EAR第744.23條規定的某些禁止最終用途，則會受到美國芯片出口限制。

誠如我們的美國出口管制法律顧問告知，鑒於往績記錄期間，(i)我們並無購買任何受EAR管制且需要獲得許可方能向BIS清單實體銷售產品的物項；(ii)我們並無向總部位於或通常居住於AT受制裁國家的任何實體進行銷售，或向由任何AT受制裁國家的政府擁有或控制的任何實體進行銷售；(iii)我們並未從事涉及或惠及任何「軍事最終用戶」或「軍事最終用途」的交易；及(iv)我們的活動不涉及EAR第744.23條所載的若干被禁止的最終用途，我們於往績記錄期間採購(及後續在產品中使用)受EAR規管的芯片及SoC並不違反適用的美國出口管制(包括EAR載列的美國芯片出口限制)。

於往績記錄期間之前，我們於2021年按一次性基準採購若干芯片及隨後作為我們產品的一部分出售，而根據BIS於2022年10月7日開始實施的美國芯片出口限制，該等芯片現時須遵守出口許可證規定方可向中國(包括本公司)出口、再出口或轉讓(國內)。美國芯片出口限制引入了與中國內地、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、先進計算物項和最終用途有關的新限制。詳情請參閱「監管概覽－美國貿易法律及法規－出口管制－美國芯片出口限制」。於2021年(於2022年10月7日發佈美國芯片出口限制之前)，該等物項通常合資格根據EAR第740.17條的許可例外ENC向中國出口、再出口或轉讓(國內)，惟相關芯片的供應商須根據EAR第740.17(e)(3)條遵守呈報規定。因此，我們於2021年採購(及後續在產品中使用)該等芯片並不牽涉當時適用於該等芯片的出口管制，且不構成違反美國芯片出口限制，因其發生於相關限制生效之前。除2021年的一次性採購外，於往績記錄期間，特別是在美國芯片出口限制頒佈後，我們並無採購或銷售須遵守相同出口許可要求的其他物項。我們的業務不需要再次採購該等芯片，因為該等芯片於2021年購買僅為了向客戶提供產品樣本，而該客戶並無委聘我們進行批量生產並已停止下訂單。

與實體清單客戶的業務往來

我們與一名被列入BIS實體清單的客戶(「實體清單客戶」)有業務往來。於往績記錄期間，我們向該實體清單客戶提供組裝服務，而該實體清單客戶向我們提供SoC、PCB、內存芯片、通信芯片及電源管理芯片等組件，我們將其集成至域控制器並交付

業 務

予該實體清單客戶。於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們來自該客戶的收益分別佔我們總收益的約1.6%、1.1%、5.8%及5.0%。

我們已採取措施確保交付予該實體清單客戶的域控制器不涉及我們從客戶本身收到的物項以外的物項。根據我們的內部政策，客戶提供的原材料必須專門用於其指定的項目，不得與本公司購買的材料或其他項目客戶提供的材料混合使用。因此，我們已為實體清單客戶提供的原材料分配特定編碼，並就該等材料備存獨立存貨記錄，以區別於我們自身採購的材料及其他客戶就不同項目提供的材料。這可確保實體清單客戶的材料不與其他材料混合或被挪用。特別是，我們並未將任何我們所採購且受EAR規管的上述物項納入為我們向實體清單客戶提供服務的一部分。於往績記錄期間，我們亦向實體清單客戶提供研發服務，該等交易於中國境內進行，以人民幣計值，不涉及出口或交易受EAR規管的任何物項。根據我們的美國出口管制法律顧問告知，基於我們向實體清單客戶提供的服務不涉及受EAR規管的物項，我們的研發服務並不違反適用的美國出口管制。據本集團所深知，除上述與我們的實體清單客戶的交易外，我們並無與BIS清單實體進行其他銷售。基於上文所述，我們的業務活動並不牽涉美國芯片出口限制。

儘管於往績記錄期間，我們的業務活動及芯片採購並未在任何重大方面受到美國出口管制法律及法規的影響，但我們無法確定美國政府可能採取哪些額外出口管制行動而可能影響我們的產品及服務。未來美國出口管制可能對我們的部分主要供應商或客戶、我們營運所需的原材料及關鍵部件造成重大影響或針對。若我們未能按可接受的條款迅速獲得替代供應或需求來源，則我們的業務可能會受到影響。請參閱「風險因素－與我們營運所在司法管轄區有關的風險－我們可能因與某些實體或特定行業進行的交易受到或將會受到美國及其他相關制裁機關的制裁及出口管制而受到不利影響」。

我們無法確定美國政府可能對半導體產品或其他集成芯片或半導體的產品採取相關額外管制措施的方向。若美國出口管制收緊以致我們無法再購買我們主要產品所用的芯片及SoC，則我們將需要找尋新的芯片及／或軟件，或與其他供應商合作作為替代。我們相信，就目前我們域控制器所使用的芯片及SoC而言，我們可找到不受EAR規管的國內生產替代品或其他組件，例如向芯馳科技和芯擎科技採購。我們已對國內芯片製造商進行廣泛的市場研究，且聚焦於我們產品所採用的各種芯片類型。中國國

業 務

內已有成熟的芯片製造商具備量產能力，在對相關產品進行必要驗證後或可替代海外芯片製造商。隨著在功能及質量上的不斷提升，該等國產產品已具備與進口芯片媲美的潛力。

BIS網聯汽車規則

BIS於2025年1月16日發佈最終規則（「網聯汽車最終規則」）落實先前擬議的規則，即禁止在美國銷售或進口與特定外國對手（包括中國及俄羅斯）有充分聯繫的整合特定硬件與軟件的網聯汽車，或單獨銷售或進口該等組件或軟件。與先前發佈的擬議規則相比，網聯汽車最終規則採納的限制範圍較窄，並減輕了汽車行業的合規負擔。特別是，網聯汽車最終規則不適用於商用車，而車輛總重量等級超過10,000磅的車輛不被納入網聯汽車最終規則。雖然我們的產品可歸入最終規則下的網聯系統定義，但我們的產品可安裝於各種車輛，包括獲豁免遵守網聯汽車最終規則的商用車。截至最後實際可行日期，我們並無向美國的客戶或（據我們所深知）向將我們的產品整合至向美國銷售的產品中的客戶銷售我們的產品，且我們亦無意在日後將美國作為市場積極發展我們的業務。

知識產權

知識產權是我們業務策略的基石，對保障我們未來的商業成功至關重要。我們必須確保和維護我們的知識產權，以保護我們的創新技術、發明和專業知識。

我們已成為本行業重要的知識產權中心。2023年，我們被國家知識產權局認定國家知識產權優勢企業。同年，我們與智能座艙解決方案和網聯服務相關的兩項自有技術創新獲國創中心認定達到國際先進水平。我們於2024年獲工業和信息化部認定為專精特新「小巨人」企業。截至最後實際可行日期，我們已申請6,114項專利，其中5,051項為發明專利，約佔申請量的82.6%。截至2025年5月31日，我們已獲得1,769項專利授權，其中921項為發明專利，佔獲授權專利的52.1%。截至2025年5月31日，在6,067項專利申請中，約35.7%已完結而未獲授專利。截至2025年5月31日，我們在中國擁有639個商標、四個註冊域名和127個不同類別的軟件著作權。

業 務

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並未捲入任何知識產權相關的重大法律、仲裁或行政訴訟，也未捲入任何知識產權侵權申索（不論作為申索方或應訴方）。我們的董事確認，就彼等之所知，截至最後實際可行日期，我們並無任何侵犯第三方知識產權的重大法律、仲裁或行政訴訟。有關我們的重要知識產權的詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－有關我們業務的更多資料－知識產權」。

獎項及成就

於往績記錄期間，我們的產品質量和受歡迎程度得到了認可。下表載列截至最後實際可行日期，我們從中國相關主管機構和組織獲得的一些重要獎項及認可：

獎項／認可	授予機構	獲獎年份
2024年上海市製造業單項冠軍企業．．．	上海市經濟和信息化委員會	2025年
2024年度博士後科研工作站．．．．．	全國博士後管理委員會	2025年
專精特新「小巨人」企業．．．．．	工業和信息化部	2024年
上海市民營製造業企業100強．．．．．	上海市企業聯合會	2024年
2023年度質量標準創新先進企業．．．．	國際汽車質量標準化協會	2024年
2023年國家企業技術中心．．．．．	國家發展和改革委員會、 財政部、海關總署、 國家稅務總局	2024年
2023年上海硬核科技企業百強．．．．．	上海市經濟和信息化委員會	2023年及 2024年
國家知識產權優勢企業．．．．．	國家知識產權局	2023年
2023年胡潤全球獨角獸．．．．．	胡潤研究院	2023年

業 務

獎項／認可	授予機構	獲獎年份
2024年上海市製造業單項冠軍企業....	上海市經濟和信息化委員會	2025年
2024年度博士後科研工作站	全國博士後管理委員會	2025年
專精特新「小巨人」企業.....	工業和信息化部	2024年
上海市民營製造業企業100強.....	上海市企業聯合會	2024年
2023年度質量標準創新先進企業.....	國際汽車質量標準化協會	2024年
智能汽車行業最具投資價值公司.....	高工智能汽車研究院	2023年
2023年（第七屆）GGAI金球獎	高工智能汽車研究院	2023年
— 年度跨平台智艙系統領軍供應商 ..		
上海市創新型企業總部	上海市發展和改革委員會	2023年
上海市製造業企業100強、上海	上海市企業聯合會	2023年
市民營製造業企業100強		

隱私及數據安全

我們致力於保護隱私和數據安全。我們設計了嚴格的政策和流程，以確保數據的收集、使用、存儲、傳輸和傳播符合所有適用的法律法規，優化數據管理，保護客戶、員工和其他第三方的利益。有關隱私及數據安全監管的詳情，請參閱「監管概覽」。我們遵守這些數據管理、操作和維護政策及流程，以保障在業務運營過程中收集和處理的數據的機密性、完整性和可用性，並將其視為我們業務完整性的重要支柱。

數據收集、脫敏和去標識化

我們的數據收集程序以嚴格的去標識化和脫敏程序為基礎。於往績記錄期間，我們在用戶註冊我們的車載用戶界面系統時收集其若干項基本資料（如電話號碼，用於建立帳戶、登入驗證及客戶支援服務），收集已事先徵得同意，並符合適用的法律法規。我們亦收集用戶的位置信息（以啟用基於位置的服務）、移動設備信息以及車型、車牌號等基本車輛信息，支援車載系統穩定運行，確保軟件及硬件的兼容性。我們亦可能收集有關車輛運行數據，如點火和熄火時間、油溫及水溫，以便評估車輛狀況及診斷

業 務

運行問題。我們僅就網聯服務業務收集上述類型的數據，而我們的智能座艙解決方案業務並不收集該等數據。此外，DMS主要評估駕駛習慣，通過車載傳感器收集有關駕駛員面部表情、頭部姿勢、睜眼程度、心率數據，以及車速及加速度等車輛運行數據。該等數據僅在車輛內部收集及處理，不會傳輸至我們的服務器。據我們的中國法律顧問告知，基於上述事實，我們實際上並無控制該等數據或信息，故在根據《個人信息安全規範》(GB/T 35273-2020)評估駕駛習慣時未被視為已「收集」該等數據或信息。在將任何數據用於我們產品的設計、生產、研究和開發之前，這些數據都要經過精心轉換為脫敏和去標識化格式。例如，我們會以用戶ID替換個人電話號碼，以便進行後續數據處理。這種細緻入微的方法不僅能最大限度地降低隱私風險，還能確保遵守嚴格的數據隱私法規。

數據存儲及保留

我們將國內業務運營過程中收集及產生的數據存儲在中國境內由三個不同的第三方供應商運營的雲數據中心。我們的數據保存政策經過精心設計，以平衡業務需求與監管要求，同時將數據暴露的風險降至最低。我們嚴格遵守法律規定的最短數據存儲期。沒有具體存儲期限的數據將在必要的期限內保留，並採取嚴格的控制措施，確保安全存儲及在不再需要時進行處置。通常，我們保留數據的時間不會超過一年。我們定期進行評估，以確保安全存儲及在不再需要時進行處置。

為加強個人信息安全，我們已從以下角度出發實施一套全面的數據保護框架：

- **全面數據治理及內部控制措施。**我們已採用一系列內部政策，包括數據安全管理政策、數據分類分級管理政策及個人信息保護政策，該等政策界定涉及數據安全的部門及人員的角色及責任，並載列詳細的保護協議。
- **合規數據收集實踐。**我們根據數據的分類級別應用分級保護措施。對於來自第三方的數據，我們對其合法性、質量及範圍進行徹底評估，並通過簽署數據保護協議等方式，確保協議規定的數據安全合規。所有數據收集過程均被記錄以確保可追溯性、合法性及合規性。

業 務

- *穩健的數據存儲及管理控制*。我們對數據系統實施身份驗證、訪問權限控制及實時監控。敏感的客戶數據僅對獲授權僱員開放，並在必要時加密。我們已建立數據備份及恢復協議，以確保數據的可用性及完整性。
- *嚴格的實體訪問控制*。我們選擇安全及聲譽良好的場所作為辦公地點。我們對存儲重要數據的區域加強安全措施，例如房間設置訪問限制、入口實施控制及監控。服務器機房的訪問僅限於指定的基礎設施及網絡安全人員，其他人員必須申請訪問授權。
- *事件報告及培訓*。我們的信息安全團隊針對可疑或異常活動及時開展調查並採取適當的安全措施。所有僱員均須簽訂保密協議，我們定期舉行培訓及宣傳活動以促進遵守數據安全協議。
- *數據安全認證*。我們的信息科技系統已獲得國際標準認證，包括 IATF16949 (汽車質量管理體系)、ISO 21434 (汽車網絡安全標準)、ISO/IEC 27001 (信息安全管理体系) 及 ISO/IEC 27701 (隱私信息管理體系)。

此外，我們利用先進技術並採取有力措施，通過從數據錄入到數據銷毀的全生命週期數據管理，防範潛在威脅。我們以加密格式存儲用戶數據，並採用完整備份與增量備份相結合的方式，確保所收集的數據得到妥善維護。我們還進行日常數據備份，以降低數據丟失或損壞的風險，增強防範潛在安全威脅的能力。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，據我們所知，我們沒有遇到任何重大數據或個人信息洩漏事件，我們所擁有和存儲的數據也沒有在違反個人權利的情況下使用。

數據使用與保護

數據使用受嚴格的政策和程序管理，旨在確保符合監管要求及保護個人隱私。通過完善的內部審批系統，對機密和重要數據的訪問實施嚴格控制。我們的員工只有在獲得負責人員的批准後，才可訪問與其職責直接相關且必要的數據，並且只能用於有限的目的。我們密切監控這些員工的訪問頻率，以確保其遵守我們的數據保護協議。

業 務

我們根據相關法律法規在中國境內開展所有數據處理活動。我們採用了完善的內部規則和程序，旨在防止非法及／或未經授權進行數據傳輸。我們通過軟件和硬件層面的加密技術保護數據傳輸和存儲，確保數據的完整性和機密性。

數據安全意識

我們與員工簽訂保密協議，規定彼等有法律義務不向任何一方（包括無法獲得此類信息的同事）披露、傳播或出售機密信息。在勞動關係結束或終止時，員工必須歸還所有機密材料，並在此後保密。違反保密規定或不當行為導致機密信息外洩，可能導致員工受到處罰。此外，我們還優先對員工進行培訓，以加強彼等對數據安全協議的遵守，並強調合理使用數據的重要性。經授權的員工需接受數據隱私培訓，並有義務及時向我們報告任何潛在的數據洩漏。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未因未經授權使用及／或轉移個人資料而受到任何索償或處罰，因此未對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響。我們的中國法律顧問認為，我們在隱私和個人資料保護方面遵守適用的中國法律法規的所有重大方面。

競爭

智能座艙是汽車行業智能化轉型的重要組成部分，可為用戶提供汽車智能技術帶來的最切實、可明顯感知的便利。我們主要在乘用車智能座艙解決方案市場和智能網聯市場開展業務。我們開展業務的市場正處於早期發展階段，競爭激烈。當前市場正在見證技術發展日新月異，客戶需求不斷變化，新服務和新產品頻繁推出。我們預計競爭仍將持續，競爭者既包括目前的競爭者，彼等可能已經市場份額穩固，擁有更多的資源或其他戰略優勢，也包括新進入市場的競爭者，其中一些可能在未來成為重要的競爭者。

中國是全球最大的乘用車市場。根據灼識諮詢的資料，中國乘用車智能座艙解決方案行業的市場規模從2020年的人民幣442億元增長到2024年的人民幣1,290億元，複合年增長率為30.7%。隨著中國消費者對智能化、互聯化及沉浸式駕駛體驗的需求不斷增長，預計到2029年，中國乘用車智能座艙解決方案市場規模將達到人民幣2,995

業 務

億元，2024年至2029年的複合年增長率為18.4%。在智能交通系統、數據驅動經濟及政策支持的推動下，中國智能網聯行業的市場規模從2020年的人民幣138億元增至2024年的人民幣379億元，佔2024年全球市場的35.4%，複合年增長率為28.7%。預計到2029年，中國智能網聯行業的市場規模將達到人民幣753億元，複合年增長率為14.7%。有關詳情，請參閱「行業概覽」。

季節性

受汽車行業市場趨勢的影響，我們的經營業績受到對我們解決方案需求的季節性波動的影響。鑒於汽車行業的OEM通常在年底交付更多車型，這可能會影響每年第四季度的解決方案交付。根據灼識諮詢的資料，我們的解決方案交付量通常於下半年增加，這與中國乘用車銷量的趨勢基本一致。該等波動屬季節性，因此季度或半年度業績並不代表我們全年的經營業績。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務受季節性影響」。

COVID-19疫情的影響

自2019年12月底以來，新型冠狀病毒（或COVID-19）的爆發對中國及全球經濟造成重大不利影響。COVID-19疫情對汽車OEM的營運造成不利影響，因為其製造及銷售普遍放緩，且由於若干原材料及組件的全球供應短缺，其生產計劃出現延誤。上述因素影響了受COVID-19疫情影響的OEM對我們智能座艙產品的需求，進而導致我們未能實現2022年的業務增長目標。COVID-19亦對若干原材料的供應造成不利影響。例如，我們於2022年購買的SoC的平均單位價格上漲了約4%。我們與若干客戶磋商並成功達成協議，以為我們增加的將用於客戶域控制器上的芯片成本獲得補償。

中國爆發COVID-19疫情及為遏制疫情擴散而採取的措施，導致若干現場辦公活動、製造過程及研發活動延遲及／或取消。我們通過採取多項措施，包括就研發活動實施遠程工作安排及儲備原材料、維持工廠的持續運營，以及與物流及運輸合作夥伴合作以保證產品的及時交付，從而減輕了對我們的營運及業績的影響。我們的生產活動並無因COVID-19爆發而嚴重中斷。我們認為，於往績記錄期間，我們的經營及財務表現並未受到COVID-19疫情的重大不利影響。自2023年初COVID-19疫情消退後，我們的業務及營運已恢復正常。

業 務

環境、社會及管治

我們全面致力於將可持續發展原則融入日常運營和決策過程。我們認識到，我們有責任在環境、社會及管治（「ESG」）實踐方面堅持高標準。

我們的董事會負責制定、通過並每年審查我們的ESG政策、願景和目標。其在評估和應對我們的ESG相關風險的同時，還考慮採用環境保護、社會責任和內部治理相關的其他政策。我們的管理層負責制定本公司的ESG戰略、政策和報告，包括評估和管理與環境和氣候相關的風險，並由董事會進行監督。我們的管理層具體負責：(i)指定一名代表，負責確定各部門主管在ESG事務方面的責任和權力；(ii)批准我們的環境目標和員工培訓計劃；(iii)確保有足夠的資源用於建立、實施和維護環境管理系統；(iv)定期評估及降低我們的ESG風險；及(v)採取行動應對潛在的環境事故。

我們亦在業務層面建立了專門的環境、健康與安全（「EHS」）管理委員會，該委員會負責制定我們的EHS決策，召開EHS管委會會議，討論批准人事調整、職責修訂、制度編製等工作。

ESG相關風險的潛在影響

基於我們的業務性質，我們不會產生大量排放物、廢棄物或嚴重污染。儘管如此，監控可能影響我們的業務、策略及財務表現的環境、社會及氣候相關風險仍是我們的重點工作。

作為智能座艙解決方案及網聯服務的供應商，我們的排放量主要屬於上市規則所定義的範圍2。透過持續追蹤並審閱排放指標，我們已採取積極措施減少碳排放並改善廢棄物管理。有害廢棄物由第三方承包商按照國家法規進行管理。

於往績記錄期間，我們並未產生與氣候及環境保護相關的重大資本支出或合規成本。

業 務

識別、評估、管理及利益相關方參與

我們已透過定期評估及內部報告程序識別環境、社會及氣候相關重大事宜。我們亦通過各種有效的溝通渠道與外部利益相關方（包括我們的客戶及供應商、政府機構及業務合作夥伴）積極互動交流。彼等的寶貴意見綜合納入我們的重要性評估及企業策略（倘適用）中，以確保我們的管理決策過程會考慮彼等的意見。我們堅信，重要性評估對我們業務的可持續發展至關重要。

環境保護

我們高度重視環境保護，致力減少空氣污染、用水量、能源消耗並減少碳排放。我們的EHS管理委員會正積極支持各部門實施ISO 14001環境管理系統及ISO 45001安全及健康管理系統。我們頒佈EHS培訓管理辦法，並為員工提供環境政策培訓，以提升彼等的環保意識。

我們認為我們已採取有效措施確保遵守廢氣排放標準及負責任地處置有害廢棄物。例如，我們已實施環境安全及健康責任政策，並將環境保護承擔納入採購政策。除遵守法定要求外，我們致力不斷加強我們的環境及能源管理系統、改善我們的環保工作及提高能源效益。我們推廣綠色辦公文化，旨在減少用水及紙張的使用，並尋求可持續發展與業務增長之間的平衡。我們密切監察主要指標，降低我們業務活動中的環境風險，並實施措施減少資源消耗及廢棄物產生。我們已訂立2026年前將溫室氣體密度排放減少2%的目標。

業 務

排放

我們堅持持續優化生產工藝，減少生產過程中的排放，並加強廢氣的吸收。我們亦聘請第三方機構監察我們生產區域的環境。

下表載列我們廈門設施於往績記錄期間的排放數據如下。

類別	單位	截至12月31日止年度			截至 5月31日 止五個月
		2022年	2023年	2024年	2025年
錫及其化合物.....	噸	0 ⁽¹⁾	0 ⁽¹⁾	0 ⁽¹⁾	0 ⁽¹⁾
非甲烷總烴.....	噸	0.15	0.37	0.14	0.023

附註：

(1) 錫及其化合物之數據因四捨五入而呈報為零。

我們正計劃根據生產擴張及業務發展的進展於2026年設定量化減排目標。在我們的生產經營活動中，電力消耗是溫室氣體排放的主要來源。我們致力於持續利用我們的信息管理系統提高用電效率並減少能源浪費。此外，我們旨在透過標準化的內部審核及定期維護，減少不必要的電力消耗、防止設備空轉及降低能源使用量，從而優化設備運行。

業 務

下表載列我們廈門設施於往績記錄期間的溫室氣體排放數據。我們優先記錄我們生產基地中範圍1及範圍2的溫室氣體排放，因為我們生產活動中的主要溫室氣體排放來源與電力使用有關。我們亦計劃在適當時候逐步擴大及完善範圍3排放數據的計算並制定可行的碳目標。

類別	單位	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
		2022年	2023年	2024年	2025年
範圍1排放	噸二氧化碳當量	5.69	8.92	14.78	4.41
化石燃料排放		5.60	8.86	14.52	4.39
車輛使用產生甲烷及 一氧化二氮二氧化碳排放		0.09	0.07	0.26	0.01
範圍2排放		2,074.15	2,394.30	3,513.62	1,712.67
電力		2,074.15	2,394.30	3,513.62	1,712.67
範圍1+2排放		2,079.84	2,403.22	3,528.40	1,717.08

附註：

(1) 由於四捨五入，該總和未必等於總數量。

能耗

我們致力積極節約能源，支持綠色生產及低碳辦公。至2026年，我們致力於訂立可量化的目標、逐步降低能源消耗及增加使用可再生能源，以促進我們轉型至低碳業務模式。我們亦在日常辦公活動中增加使用電動車，擁抱低碳及節能的生活方式。

於往績記錄期間，我們的大部分電力消耗主要來自我們的廈門設施，在此，我們於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月分別消耗3,725,117千瓦時、4,300,099千瓦時、7,364,135千瓦時及4,836,076千瓦時。

業 務

有害廢棄物排放

我們致力於規範固體廢棄物管理、確保安全處置及推廣綜合再利用，支持清潔生產及可持續發展。我們嚴格控制無組織排放，完全按照監管許可排污，不斷加強在線監測系統的日常運行及維護，以達標排放並減少有害廢棄物產生。

我們的有害廢棄物主要包括在生產過程中所產生的廢電路板、化學廢料、廢活性炭、廢有機溶劑及含有機溶劑的廢料、有機樹脂廢電路板、切割粉及油／水、碳氫化合物／水混合物或乳化廢切削液。於往績記錄期間，我們的大部分有害廢棄物主要來自廈門設施，其於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月分別產生5.8噸、6.8噸、25.4噸及9.8噸有害廢棄物。

用水量

我們的用水量主要來自自來水，我們正積極採取措施，促進在生產流程中的水循環使用。

於往績記錄期間，我們的大部分用水量主要來自廈門設施，在此，我們於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月分別消耗10,032噸、10,703噸、19,941噸及16,205噸。

員工福利

在誠信、創新和奉獻原則的指導下，我們致力於創建一種包容、協作的公司文化。我們秉承嚴格的平等就業機會政策，明確禁止基於種族、膚色、宗教、性別或性取向等因素的歧視。我們禁止在任何運營活動中使用童工。

我們提供具有競爭力的薪酬以及全面的福利待遇。我們提供保險計劃，輔之以額外的商業保險，以及各種津貼，包括膳食和交通津貼。我們還提供年度體檢和其他福利，體現我們對員工福利的全面關注。

為配合我們對員工職業發展的承諾，我們通過外部培訓計劃及提供針對特定工作崗位的相關培訓資源，積極支持員工發展。通過培養持續學習和發展的文化，我們旨在提高員工的技能和知識水平，從而促進彼等在組織內的職業發展。

業 務

此外，我們還高度重視多元化，在招聘、培訓、健康計劃以及個人和職業發展的整個就業過程中，促進以平等、尊重的方式對待所有員工。在最大限度地為每個人提供平等職業機會的同時，我們還將繼續促進工作與生活的平衡，為所有員工營造愉悅的工作場所。

工作環境安全

我們非常重視營造員工健康和 safety 至上的工作環境。為此，我們制定了一系列旨在維護該等原則的規則、標準操作程序及措施。該等措施涵蓋多個方面，包括實施嚴格的安全準則，細緻地列出潛在的危險和適當的應對策略，以及工作場所衛生標準。

我們要求所有新員工接受嚴格的安全培訓課程，以確保彼等全面了解我們運營所特有的安全協議和程序。我們建立了三級安全教育培訓體系，確保每一位新入職僱員均接受公司級（1級）、部門級（2級）及團隊級（3級）的全面安全教育。新僱員必須接受該三級的培訓，以確保彼等充分了解我們營運特有的安全協議及程序。我們亦每年安排一次EHS培訓，舉辦安全、消防、職業健康及環保課程。此外，各部門負責根據專項計劃定期開展培訓，強化安全意識、操作規程及合規性，從而增強員工的安全意識及提升彼等的安全操作技能。

此外，為遵守相關法律法規，我們的人力資源部門積極主動與法律顧問密切合作，密切關注事態發展，並在必要時調整政策，從而確保我們在工作場所安全方面始終遵守法定要求和最佳實踐。我們已獲得ISO50001、ISO9001、ISO14001、ISO26262、QC080000、ANSI. ESDS. 20.20和IATF16949認證。

根據經我們的中國法律顧問確認的相關主管政府機構發出的合規證明，於往績記錄期間，我們並無收到任何與安全生產有關的行政處罰。

企業管治

我們對員工接受任何形式的賄賂實行零容忍政策。為進一步規範公司誠信經營，促進全體員工自律，我們實施了一套反腐敗政策和程序，並由管理層批准和監督。

業 務

我們實施了周密的戰略來保護我們的知識產權。我們與員工簽訂的僱傭合約中包含有關保密、競業禁止及知識產權所有權的條款。該等合約規定，個人在為我們工作期間所創造的任何知識產權，包括內部開發的內容，均被認定為我們的專有財產。

員工

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，我們的全職員工總數分別為1,753人、1,682人、2,145人及2,098人，兼職員工總數分別為21人、13人、10人及8人，絕大部分均位於中國內地。

下表載列截至2025年5月31日按工作職能分類的員工明細。

職能	員工人數	佔總人數的比例
製造	876	41.6
研發	709	33.7
運營	253	12.0
銷售及業務拓展	54	2.6
管理及行政	214	10.2
合計	2,106	100.0

我們致力於促進員工的成長和福祉。為保持競爭力並擴大我們的人才庫，我們提供具吸引力的薪酬待遇和充滿活力的工作環境。我們實施了明確的晉升制度，各級別都有相應的薪酬等級，並制定了晉升計劃，以表彰和獎勵團隊成員的貢獻。為支持我們的新員工，我們提供了一個全面、多階段的人才發展計劃。我們還為員工提供持續的內部分享會和以提高其技能為重點的外部培訓。我們關心員工，設立了專門的福利基金，並將其延伸至員工家庭。如果任何員工面臨家庭困難，其均可向該基金申請經濟援助。

我們與所有員工簽訂標準勞動合約，並要求研發人員和中高層管理人員簽署保密和非競爭協議。我們相信，我們與員工之間有良好的工作關係。我們的員工由工會代表。於往績記錄期間，我們並未與現有或離職員工發生任何重大勞資糾紛，這表明我們努力與員工保持良好關係。

業 務

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未按照中國相關法律法規為部分員工全額繳納社會保險及住房公積金，主要因為(i)部分員工不願意按其薪金比例嚴格承擔社會保險和住房公積金相關費用，及(ii)部分員工在入職日期與完成必要的行政手續之間存在時間差，導致我們無法及時繳納供款。

此外，我們已委託一家第三方人力資源代理公司為我們若干員工在其工作所在地支付社會保險及住房公積金，乃主要歸因於該等僱員希望參加居住地的當地社會保險及住房公積金計劃。根據第三方代理與我們簽訂的協議，第三方代理有義務為我們的相關員工繳納社會保險和住房公積金。根據第三方代理出具的書面確認，於往績記錄期間，該公司未拖欠或延遲支付有關員工的任何社會保險或住房公積金。根據《中華人民共和國社會保險法》及《住房公積金管理條例》，用人單位應當代其僱員申請登記、按時足額繳納社會保險費及住房公積金，但上述規定並未明確規定使用此類代理協議的法律後果及潛在責任。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們並無向社會保險及住房公積金作出足額供款，這可能使我們受到處罰」。

根據相關中國法律法規，(i)就未繳納的社會保險供款而言，國內相關部門可要求我們在指定限期內支付未繳納的社會保險供款，而我們可能須就每延遲一天支付繳納金額0.05%的滯納金；若我們未能支付該等款項，我們可能須繳付最高達未繳納金額三倍的罰款或罰金；及(ii)就欠繳的住房公積金供款而言，我們或會被責令在規定期限內繳納；逾期不補繳的，住房公積金繳存相關部門可向法院申請強制執行。若第三方人力資源代理公司未能足額及／或及時為相關僱員繳納社會保險或住房公積金，或有關安排的合法性受到中國主管部門的質疑，我們可能遭受中國相關部門施加的額外供款、滯納金及／或罰款。

截至最後實際可行日期，我們已從當地社會保險和住房公積金管理部門（經我們的中國法律顧問確認為主管部門）獲得合規證明，說明相關附屬公司於往績記錄期間並無因未遵守社會保險及勞工權利以及住房公積金有關法律法規而受到任何重大行政處罰。此外，截至最後實際可行日期，我們未收到國內有關部門要求我們支付社會保險

業 務

和住房公積金缺口或對我們進行任何行政處罰的通知，亦未獲悉任何重大員工投訴，或與我們的員工發生任何有關社會保險和住房公積金的重大勞動糾紛。另外，我們已就未繳納的社會保險費及住房公積金供款作出全額撥備。於往績記錄期間，我們社會保險費及住房公積金供款的缺口總額約為人民幣4.2百萬元。我們承諾在收到相關政府部門要求我們就未繳納金額作出供款的通知（如有）時在實際可行情況下盡快按要求為僱員作出供款或就此修改我們的政策或慣例，以便我們將不會因未能及時作出供款而收到相關政府部分的行政處罰。此外，我們承諾根據當地慣例在實際可行情況下盡快進行全面整改並悉數作出社會保險及住房公積金供款，並適時在年報中披露相關情況。基於上文所述，中國法律顧問認為，如社會保險及住房公積金的管理部門責令我們或任何附屬公司在指定期限內糾正其不符合社會保險及住房公積金相關法律法規的行為並支付滯納金（如有），且該等實體於社會保險及住房公積金管理部門要求的期限內完成整改並支付滯納金（如有），我們被該等部門處以罰款的風險相對較低。

保險

我們已購買保險以應對若干潛在的風險和責任。例如，我們為廈門生產基地的機器、設備、裝置、存貨、樓宇及其他資產購買了各類財產保險，涵蓋地震、颱風和暴雨等自然災害以及火災、搶劫、盜竊等事件所導致的風險。我們還根據中國的法律法規為中國員工提供社會保險，包括養老保險、生育保險、失業保險、工傷保險及醫療保險。我們並無投購要員壽險及業務中斷險，因為根據中國法律，此項並非強制保險。

我們已根據中國法律法規要求並按照行業商業慣例投購所有強制保險，因此我們認為我們投購的保險範圍充足。根據灼識諮詢的資料，我們的保險範圍符合市場慣例。然而，我們的保單受標準免賠額、除外責任和限制的約束。請參閱「風險因素 — 與我們的業務及行業有關的風險 — 我們的保險保障範圍可能不足以涵蓋我們的業務風險」。

業 務

物業

自有物業

截至最後實際可行日期，我們在中國擁有五幅地塊的土地使用權，總佔地面積為169,155.02平方米，主要用作我們的生產基地。其中兩幅地塊位於福建省廈門市，另外三幅地塊分別位於廣西省柳州市、浙江省瑞安市及浙江省紹興市。我們擁有的該五幅地塊於我們的綜合財務狀況表中確認為使用權資產。

租賃物業

截至最後實際可行日期，我們在中國租賃了七項物業，總建築面積為52,802.98平方米。我們租賃的物業主要用作辦公場所。我們相信，我們目前的基地足以滿足我們的近期需求，且可按照商業上合理的條款獲得更多場地，以滿足我們未來的需求。我們預計在租約到期後續約不會有太大困難。

根據適用的中國法律法規，出租人及承租人均必須向有關部門登記租賃協議，並取得房屋租賃備案證。截至最後實際可行日期，六項物業的出租人已提供相關物業的業權證書，而餘下一項物業的出租人尚未提供任何業權證書。我們有三份租賃協議尚未在當地相關部門登記。根據我們中國法律顧問的建議，未登記已執行的租賃協議不會影響其合法性、有效性或可執行性。然而，倘若中國相關政府部門要求我們糾正，而我們未能在規定期限內糾正，我們可能會就每份未登記的租賃協議被處以不少於人民幣1,000元但不超過人民幣10,000元的罰款。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們面臨與我們的租賃物業有關的若干風險，包括該等物業的任何法律瑕疵及不可預見的租賃終止」。我們估計，就該等未登記租賃協議而言，我們可能受到的最高處罰約為人民幣110,000元，我們認為這並不重大。因此，我們認為未登記該等租賃協議不會對我們的經營業績或財務狀況造成任何重大不利影響。截至最後實際可行日期，我們尚未收到該方面的任何行政處罰。

截至2025年5月31日，我們租賃物業的賬面值均未達到我們綜合總資產的15%或以上。根據香港上市規則第五章以及公司條例（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，須在估值報告內列明於土地或建築物的所有權益。

業 務

牌照及許可證

根據相關法律法規的要求，我們須獲得並維護各種牌照和許可證，才能開展業務。下表載列截至最後實際可行日期我們遵守的主要標準、認證或要求：

牌照／許可證	持有牌照／許可證的實體	授予日	到期日
電信設備進網許可證	本公司	2022年9月15日	2025年9月15日
電信設備進網許可證	本公司	2022年12月2日	2025年12月2日
電信設備進網許可證	本公司	2024年3月29日	2027年3月29日
電信設備進網許可證	本公司	2024年8月1日	2027年8月1日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2024年3月15日	2029年3月15日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2023年9月8日	2025年12月31日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2022年7月21日	2025年12月31日

業 務

牌照／許可證	持有牌照／許可證的實體	授予日	到期日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2022年12月2日	2025年12月31日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2024年11月25日	2029年11月25日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2024年7月29日	2029年7月29日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2025年6月27日	2030年6月27日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2025年6月27日	2030年6月27日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2025年6月25日	2030年6月25日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2025年5月16日	2030年5月16日
無線電發射設備型號核准證.....	本公司	2025年4月21日	2030年4月21日
增值電信業務經營許可證.....	上海博泰悅臻網絡技術服務 有限公司	2022年8月26日	2027年9月25日
增值電信業務經營許可證.....	上海博泰悅臻網絡技術服務 有限公司	2023年9月6日	2028年6月19日

業 務

牌照／許可證	持有牌照／許可證的實體	授予日	到期日
增值電信業務經營許可證.....	上海謙滋信息科技有限公司	2020年9月18日	2025年9月18日
高新技術企業.....	本公司	2023年11月15日	2026年11月15日
高新技術企業.....	博泰車聯網(南京)有限公司	2023年12月13日	2026年12月12日
高新技術企業.....	上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司	2023年12月12日	2026年12月11日
信息系統安全等級保護備案證明...	上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司	2020年9月9日	長期
信息系統安全等級保護備案證明...	上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司	2021年2月9日	長期
排污許可證.....	柳州博泰車聯網有限公司	2024年4月22日	2029年4月21日
固定污染源排污登記.....	博泰車聯網(廈門)有限公司	2021年5月13日	2026年5月12日
海關進出口貨物收發貨人備案.....	本公司	2016年12月16日	長期
對外貿易經營者備案登記表.....	本公司	2021年12月16日	長期

截至最後實際可行日期，據我們的中國法律顧問告知，我們已從相關政府部門取得在中國開展業務所需的所有重要牌照及許可證，且該等營業執照仍完全有效。

業 務

法律訴訟與合規

法律訴訟

我們可能會不時成為正常業務過程中產生的各種訴訟、仲裁或行政程序的一方。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們可能面臨與訴訟及行政訴訟有關的風險，該等風險可能對我們的業務、經營業績及財務狀況產生重大不利影響」。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並未在任何在我們看來可能會對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序中作為訴訟的被告或仲裁的被申請人。截至最後實際可行日期，並無任何待決或針對本公司或任何董事且可能對我們的業務、財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序。

法律合規

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已在所有重大方面遵守與我們業務營運有關的適用法律及法規，且並無牽涉任何導致罰款、執法行動或其他處罰且可能單獨或整體對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的嚴重違規事件。

風險管理及內部控制

我們在運營過程中會面臨各種風險。風險管理對我們的發展和成功至關重要，因此我們建立了一套全面的風險管理制度和相關政策與程序，我們認為該等制度和程序適用於我們的業務運營。我們的政策和程序旨在管理和監督我們的業務績效。

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，如會計手冊及資金管理政策。我們設計並維護執行會計政策的一致程序，財務部門根據該等程序對我們的管理賬目進行審查。

法律與合規風險管理

我們實施了全面的合規風險管理框架，其中包括董事會、高級管理層、法律部門、內部控制及合規部門以及其他各業務部門。

業 務

為確保持續遵守法律法規和行業標準，我們採取了以下措施，進一步完善了內部控制系統：

- *關注監管變化*。我們持續關注法規和行業標準的變化，評估其對我們業務運營的潛在影響。
- *政策和程序維護*。我們維護明確的政策和程序，定期為員工提供針對性培訓，確保彼等了解並遵守合規事宜。
- *內部風險評估*。在推出新產品或服務或對現有產品或服務進行重大變動之前，我們會進行內部風險評估，以識別並降低潛在的合規風險。
- *監督與援助*。我們的法律部門、內部控制及合規部門負責監督各部門的合規職責，識別潛在的合規風險並加以解決，以確保遵守適用的法律法規。

我們致力於根據法律、法規和行業標準的變化，不斷改進我們的內部政策，以更好地管理任何合規風險。

知識產權風險管理

我們制定並實施了嚴格的內部程序，旨在堅持遵守相關法規，保護我們寶貴的知識產權。我們的法律部門、內部控制及合規部門在業務運營過程中，會認真審查合約條款，仔細檢查所有相關文件，包括與知識產權有關的牌照、許可證及盡職調查材料。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們嚴格遵守該等程序，確保沒有重大或系統性違規事件發生。

此外，我們還制定了詳細的內部協議，以確保我們解決方案和服務的各個方面都經過法律部門的全面合規審查。我們的法律部門、內部控制及合規部門還負責獲取任何必要的政府預先批准或同意，包括在規定的監管時限內準備和提交所有必要的文件供相關政府部門存檔，並確保及時向主管機構提交所有必要的商標、版權和專利註冊申請、續展或存檔。

與控股股東的關係

我們的控股股東

截至最後實際可行日期，我們的創始人、董事會主席、執行董事兼總經理應先生有權通過以下方式行使本公司約34.14%的投票權：(i)其直接持有的32,295,581股股份（約佔本公司23.14%的投票權）；及(ii)僱員激勵平台持有的15,350,000股股份（約佔本公司11.00%的投票權），而僱員激勵平台由應先生（作為其各自普通合夥人）控制。

緊隨[編纂]完成後，應先生將有權通過本身及僱員激勵平台行使本公司約[編纂]%的投票權（假設[編纂]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）或本公司約[編纂]%的投票權（假設[編纂]獲悉數行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）。因此，應先生及僱員激勵平台在[編纂]完成後構成一組控股股東。

有關一組控股股東中各股東之間的關係以及各股東於本公司的持股詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構」及「主要股東」。

競爭

控股股東確認，截至最後實際可行日期，除本集團業務外，其概無在與我們業務直接或間接競爭或可能競爭的業務中擁有須根據上市規則第8.10條披露的任何權益。

獨立於我們的控股股東

經考慮下述因素後，董事認為，我們於[編纂]後能夠獨立於控股股東及其緊密聯繫人開展業務。

管理獨立性

從管理的角度來看，我們能夠獨立於控股股東開展業務。[編纂]後，我們的董事會將由14名董事組成，包括五名執行董事、三名非執行董事及六名獨立非執行董事。

與控股股東的關係

我們的執行董事及高級管理層團隊負責管理日常運營。儘管應先生在董事會擔任職務，董事基於以下原因認為，本公司能獨立於應先生運作：

- (a) 所有獨立非執行董事均獨立於應先生，且董事會的決定須獲董事會成員的多數投票批准；
- (b) 各董事知悉其作為董事的受信責任，該等責任要求（其中包括）董事為本公司的裨益及利益行事，且不容許其董事職責與個人利益之間出現任何衝突；
- (c) 我們的日常管理及運營由高級管理層團隊開展，其所有成員在本公司所從事的行業中均擁有深厚經驗，因而將能夠作出符合本集團最佳利益的業務決策；
- (d) 我們將擁有六名獨立非執行董事，本公司的若干事項一貫須呈交獨立非執行董事審閱；
- (e) 如因本集團與一名董事及／或其聯繫人將訂立的任何交易產生潛在利益衝突，其將放棄投票，也不得計入投票的法定人數；及
- (f) 我們已採納一系列企業管治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。

基於上文所述，董事認為，我們的董事會作為一個整體能夠與我們的高級管理層一同獨立於控股股東以及其緊密聯繫人在[編纂]後履行對本集團的管理職責。

運營獨立性

我們擁有獨立的運營能力及管理體系。我們在業務發展、人員配備、行政、銷售及營銷活動方面並無依賴控股股東或其緊密聯繫人的任何運營或行政資源。我們有接洽供應商及客戶的獨立渠道，並擁有獨立管理團隊處理日常運營。我們還擁有從事及經營業務所需的牌照、證書、設施及知識產權，且我們在資本及員工方面擁有足夠運營能力而能獨立運作。

與控股股東的關係

基於上文所述，董事認為我們能夠在[編纂]後獨立於控股股東及其緊密聯繫人開展運營。

財務獨立性

我們的財務部門獨立於控股股東及其緊密聯繫人。其職責包括（但不限於）財務控制、會計、財務報告及內部控制。截至最後實際可行日期，我們的財務人員均非由控股股東或其緊密聯繫人聘請。本集團能獨立作出財務決策。我們已設立獨立審計系統及財務會計系統。此外，我們獨立管理銀行賬戶，且並無與控股股東或其緊密聯繫人共用任何銀行賬戶。

於往績記錄期間，本集團的若干銀行貸款由應先生（我們的其中一名控股股東）擔保（「擔保貸款」）。據有關金融機構確認，截至2025年5月31日應先生就擔保貸款的個人擔保已悉數解除。有關我們銀行借款的進一步詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註29。

除上文所披露之外，我們確認控股股東並無向本集團提供其他財務資助，反之亦然。我們能夠在不依賴控股股東或其各自的緊密聯繫人提供任何擔保或抵押的情況下自獨立第三方取得融資。此外，截至最後實際可行日期，我們已獲得一系列[編纂]前投資。有關[編纂]前投資的詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－[編纂]前投資」。我們預期，於[編纂]完成後，我們的營運將主要由[編纂][編纂]、內部產生的資金及來自金融機構的借款或融資撥付。

基於上文所述，董事認為，我們有能力在[編纂]後獨立於控股股東及其緊密聯繫人開展業務，且不會過度依賴控股股東及其緊密聯繫人。

企業管治

本公司將遵守上市規則附錄C1企業管治守則（「企業管治守則」）的條文，當中載列良好企業管治的原則。

與控股股東的關係

董事深諳良好企業管治對保障股東利益的重要性。我們將採取以下措施以保障良好企業管治標準，並避免本集團與控股股東之間出現潛在利益衝突：

- (a) 如在舉行股東大會審議所提議的交易中，控股股東或其各自的任何聯繫人於當中擁有重大利益，則控股股東將不能就該決議案投票，且不應計入投票的法定人數；
- (b) 本公司已建立內部控制機制，以識別關連交易。**[編纂]**後，如本公司與控股股東或其任何聯繫人訂立關連交易，本公司將遵守適用的上市規則；
- (c) 獨立非執行董事將每年審查本集團與控股股東之間有否出現利益衝突（「**年度審查**」），並提供公正及專業意見，以保障少數股東的利益；
- (d) 控股股東將承諾提供獨立非執行董事進行年度審查所要求提供的所有必要資料，包括所有相關財務、運營及市場資料以及任何其他必要資料；
- (e) 本公司將於年報中或以公告形式披露經獨立非執行董事審查的事項的決策及依據；
- (f) 如董事合理要求獨立專業人士（例如財務顧問）提供意見，則委任有關獨立專業人士的費用將由本公司承擔；及
- (g) 我們已委任國泰君安融資有限公司為合規顧問，就遵守上市規則（包括有關企業管治的各項規定）向我們提供意見及指引。

基於上文所述，董事信納，我們已落實足夠的企業管治措施，以於**[編纂]**後管理本集團與控股股東之間的利益衝突並保障少數股東的利益。

董事、監事及高級管理層

概覽

[編纂]後，董事會將由14名董事組成，包括五名執行董事、三名非執行董事及六名獨立非執行董事。董事任期三年，退任時可膺選連任。我們的董事會負責管理及經營我們的業務，並對我們業務的管理及經營擁有一般權力，包括釐定我們的業務策略及投資計劃、執行股東大會上通過的決議案，以及行使組織章程細則賦予的其他權力、職能及職責。董事會也負責制定及檢討本公司有關企業管治、風險管理、內部控制及遵守法律及監管規定方面的政策及實踐。

監事會目前包括五名監事。監事會負責監督本公司董事會及高級管理人員的履職情況，監察公司的財務、內部控制及風險狀況。

高級管理層目前由五名成員組成，負責我們的日常管理及運營。

董事

下表載列有關董事的關鍵資料。

姓名	年齡	職位	職責	獲委任 為董事日期	加入 本集團日期
應先生	51歲	本集團創始人、董事 會主席、執行董事 兼本公司總經理	負責本集團的整體戰略規 劃及重大業務和運營決 策，包括業務運營、業 務發展及公共關係管理	2009年 10月20日	2009年 10月20日
張富凱	51歲	執行董事、 本公司首席 財務官兼 董事會秘書	負責整體財務管理以及管 理董事會的日常工作及 企業管治事項	2016年 5月1日	2011年 9月19日

董 事 、 監 事 及 高 級 管 理 層

姓名	年齡	職位	職責	獲委任 為董事日期	加入 本集團日期
徐真慧	41歲	執行董事兼 本公司副總經理	負責就公司 及業務戰略提供指導及 支持，並協調內部資源	2018年 5月15日	2017年 1月9日
賴偉林	43歲	執行董事兼 本公司副總經理	負責就公司 及業務戰略提供指導及 意見以及業務運營的 管理	2021年 7月30日	2011年 10月25日
高穎輝	47歲	執行董事	負責就業務運營及產業合 作提供指導和建議	2017年 6月18日	2013年 4月15日
王碧輝	38歲	非執行董事	負責就公司 及業務戰略提供指導 及意見	2024年 8月16日	2024年 8月16日
王越	36歲	非執行董事	負責就公司 及業務戰略 提供指導及意見	2022年 6月7日	2022年 6月7日
馬曉詠	51歲	非執行董事	負責就公司 及業務戰略 提供指導及意見	2022年 9月21日	2022年 9月21日
李遠鵬	47歲	獨立非執行 董事	負責監督並向 董事會提供獨立判斷	2021年 10月27日	2021年 10月27日
王延峰	47歲	獨立非執行 董事	負責監督並向 董事會提供獨立判斷	2021年 10月27日	2021年 10月27日
龐春霖	54歲	獨立非執行 董事	負責監督並向 董事會提供獨立判斷	2021年 10月27日	2021年 10月27日

董事、監事及高級管理層

姓名	年齡	職位	職責	獲委任 為董事日期	加入 本集團日期
張曉亮	45歲	獨立非執行 董事	負責監督並向 董事會提供獨立判斷	2021年 10月27日	2021年 10月27日
劉功申	51歲	獨立非執行 董事	負責監督並向 董事會提供獨立判斷	2022年 6月7日	2022年 6月7日
徐黎黎	43歲	獨立非執行 董事	負責本集團 財務狀況並 向董事會提供獨立判斷	2024年 6月24日 ⁽¹⁾	[編纂]

(1) 委任將於[編纂]後生效。

(2) 截至最後實際可行日期，各董事與本公司其他董事、監事或高級管理層成員概無任何關係。

執行董事

應先生，51歲，本集團創始人，於2009年10月獲委任為本公司董事、董事會主席兼總經理，並於2024年6月獲調任為執行董事。彼負責本集團的整體戰略規劃及重大業務和運營決策，包括業務運營、業務發展及公共關係管理。

應先生在汽車智能行業擁有約16年經驗。於2009年創立本集團之前，應先生於2001年開展企業生涯，經營多媒體及營銷公司，因此積累了豐富的企業及業務管理經驗。應先生於2018年9月獲國家智能網聯汽車質量監督檢驗中心（天津）專家委員會委任為專家委員會副主任、於2019年8月成為上海市科學技術委員會的上海國家新一代人工智能創新發展試驗區專家諮詢委員會委員，於2020年3月成為全國汽車標準化技術委員會委員，並於2021年3月成為上海市企業家協會第四屆理事會副會長。

董事、監事及高級管理層

應先生在其職業生涯中曾因對行業的貢獻而多次獲獎，包括但不限於：

- (i) 於2021年1月獲得上海市工業經濟聯合會、上海市商業聯合會及上海市企業聯合會頒發的第五屆上海市工商業領軍人物獎；
- (ii) 於2023年12月獲得上海市企業聯合會及上海市企業家協會頒發的2021-2022年度上海市優秀企業家獎；及
- (iii) 於2024年5月獲得上海市總工會頒發的上海市五一勞動獎章。

應先生曾擔任南京華通文化藝術廣告有限責任公司的監事，並持有40%的股權，該公司於2007年11月29日因未能及時根據中國法律進行年度審查而被吊銷營業執照。根據中國法律，中國公司監事將不需要就吊銷其營業執照負責。應先生確認(i)其並無因有關吊銷營業執照而產生任何債務及／或負債；(ii)南京華通文化藝術廣告有限責任公司在吊銷營業執照前並未牽涉任何不合規事宜或訴訟；及(iii)吊銷營業執照並無對本集團造成任何負面影響。

張富凱先生，51歲，於2016年5月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為執行董事。彼於加入本集團後，於2011年9月至2021年10月最初擔任本公司首席財務官，並於2024年6月再次擔任該職位。自2021年10月起，張先生亦一直擔任董事會秘書。彼負責整體財務管理以及董事會的日常工作及企業管治事項管理。

於加入本集團前，張先生曾在多家企業任職，涉及多個業務領域，包括於2009年9月至2011年9月擔任北京樂語世紀科技集團有限公司財務管理中心財務經理。

張先生於2010年7月通過參加在線教育獲得中國人民大學的會計學文憑。彼於1998年5月獲中華人民共和國財政部授予會計師資格。

董事、監事及高級管理層

徐真慧女士，41歲，於2018年5月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為執行董事。彼先後於2017年1月至2019年3月擔任本公司新業務部執行總監，並於2019年3月至2022年12月擔任本公司副總裁。彼自2021年10月27日起擔任本公司副總經理，並自2023年1月起擔任本公司總裁助理。彼負責就公司及業務戰略提供指導及支持，並協調內部資源。

於加入本集團前，徐女士曾在廣告行業的私人公司任職，包括自2007年9月至2016年12月擔任上海愷達廣告有限公司高級客戶總監。

徐女士於2005年7月獲得中國上海師範大學應用心理學學士學位。

賴偉林先生，43歲，於2021年7月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為執行董事。彼先後於2011年11月至2019年3月擔任本公司業務部總監、於2019年3月至2022年8月擔任本公司業務部副總裁，並於2022年8月至2024年5月擔任本公司業務中心首席營銷官等多個職位。彼自2021年10月起擔任本公司副總經理，並自2024年6月起擔任本公司國際業務部總經理。彼負責就公司及業務戰略提供指導及意見以及業務運營的管理。

於加入本集團前，賴先生於2006年5月至2011年10月在飛思卡爾半導體（中國）有限公司上海分公司（現稱恩智浦半導體（天津）有限公司）半導體研發部任職。

賴先生分別於2003年7月及2006年3月獲得中國西安電子科技大學通信工程學士學位及碩士學位。

高穎輝先生，47歲，於2017年6月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為執行董事。彼自2013年4月起擔任本公司全資附屬公司上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司服務運營與產業合作部高級總監。彼負責就業務運營及產業合作提供指導和建議。

加入本集團前，高先生於2001年2月至2013年4月於上海新致軟件股份有限公司（上海證券交易所上市公司（證券代碼：688590））任職。

董事、監事及高級管理層

高先生於1999年6月獲得中國洛陽工學院（現稱河南科技大學）計算機應用學士學位。

非執行董事

王碧輝先生，38歲，於2024年8月獲委任為非執行董事。彼負責就公司及業務戰略提供指導及意見。

於2010年7月至2021年5月，王先生曾於新昌縣融媒體中心（前稱新昌縣廣播電視台）擔任多個媒體相關職位。於2020年7月至2024年4月，彼於新昌縣工業園區投資發展集團有限公司擔任行政部職員。自2024年4月起，彼於新昌高創商務服務有限公司一直擔任董事及副經理，負責管理相關工作。

王先生於2011年7月獲得中國浙江長征職業技術學院工商企業管理大專文憑。

王越先生，36歲，於2022年6月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為非執行董事。彼負責就公司及業務戰略提供指導及意見。

於加入本集團前，於2013年7月至2016年7月，王先生曾任職於海通證券股份有限公司（一家於聯交所（股份代號：6837）及上海證券交易所（證券代碼：600837）上市的公司），負責與證券管理有關的事宜。彼自2018年1月起擔任上海國盛資本管理有限公司常務董事。

王先生於2011年6月獲得中國南京大學材料物理學學士學位。彼其後於2013年6月獲得美國約翰斯霍普金斯大學文學碩士學位。

馬曉詠先生，51歲，於2022年9月獲委任為董事，並於2024年6月獲調任為非執行董事。彼負責就公司及業務戰略提供指導及意見。

馬先生擁有逾20年的工作經驗，於加入本集團前，彼於1996年8月至2004年8月於江蘇省農業機械研究所有限公司任職。於2010年8月至2011年1月，彼曾任職於蘇寧易購集團股份有限公司（深圳證券交易所上市公司，證券代碼：002024）。彼其後於

董事、監事及高級管理層

2011年1月至2014年10月在蘇寧置業集團有限公司擔任副總裁。彼其後於2015年4月至2019年12月於中民嘉業投資有限公司任職。彼目前擔任蘇寧控股集團有限公司總裁助理。

馬先生於1996年7月獲得中國南京理工大學工程學士學位。

獨立非執行董事

李遠鵬博士，47歲，於2021年10月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立判斷。

於加入本集團前，自2006年至2012年，李博士曾於復旦大學管理學院任職，且自2012年1月起一直擔任復旦大學會計學系副教授。李博士過往或現時於以下公司擔任董事：

公司名稱	職位	獲委任及 辭任日期
上海麗人麗妝化妝品股份有限公司 (一家於上海證券交易所上市的公司 (證券代碼：605136))	獨立董事	2016年5月至 2022年3月
金卡智能集團股份有限公司(一家於 深圳證券交易所上市的公司 (證券代碼：300349))	獨立董事	2018年 12月至今
常州鐘恒新材料股份有限公司	獨立董事	2020年7月至 2023年7月
杭州晶華微電子股份有限公司 (一家於上海證券交易所上市的公司 (證券代碼：688130))	獨立董事	2020年12月至 2023年12月
河南國容電子科技股份有限公司	獨立董事	2021年 11月至今

李博士於1999年7月獲得中國吉林大學財務管理學士學位，於2002年6月獲得中國天津商學院(現稱天津商業大學)會計學碩士學位。彼於2006年6月獲得中國復旦大學會計學博士學位。

董事、監事及高級管理層

王延峰博士，47歲，於2021年10月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立判斷。

於加入本集團前，王博士一直在上海交通大學電子信息與電氣工程學院任職，包括自2015年起擔任副院長，自2017年起擔任高級專業技術研究員。自2018年起，王博士擔任上海交通大學人工智能研究院副院長。自2019年11月起，王博士擔任雲從科技集團股份有限公司（上海證券交易所上市公司（證券代碼：688327））獨立董事。

王博士分別於2005年及2009年6月獲中國上海交通大學工商管理碩士學位及博士學位。

龐春霖先生，54歲，於2021年10月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立判斷。

於加入本集團前，龐先生曾於電子科技行業擁有多項工作經驗，包括自2015年1月至2023年3月擔任深圳清溢光電股份有限公司（一家於上海證券交易所上市的公司（證券代碼：688138））的董事。於2016年12月至2024年6月，彼擔任中關村車載信息服務產業應用聯盟的秘書長。自2021年1月起，彼一直擔任熵基科技股份有限公司（一家於深圳證券交易所上市的公司（證券代碼：301330））的獨立董事。

龐先生於2008年6月獲得中國昆明理工大學工商管理碩士學位。彼自2018年起於中國電子科技大學攻讀博士學位。

張曉亮先生，45歲，於2021年10月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立判斷。

於加入本集團前，張先生在其職業生涯中曾擔任多個職位，包括於2002年8月至2002年11月擔任北京華聯亞飛汽車連鎖銷售有限公司的信息管理專家，於2002年11月至2006年7月擔任北京慧聰國際資訊有限公司的汽車市場研究所項目經理，於2006年7月至2013年12月擔任北京青橘文化傳媒有限公司（前稱北京麥威信息諮詢有限公司）諮

董事、監事及高級管理層

詢部合夥人，以及於2014年1月至2016年12月擔任北京麥銳思管理諮詢有限公司（現稱北京安錦供應鏈管理有限公司）諮詢部合夥人及副總經理。彼於2017年1月起分別擔任上海名之赫科技有限公司及北京哲石科技諮詢有限公司的執行官。

張先生於2002年7月獲得中國北京工商大學經濟信息管理學士學位。

劉功申博士，51歲，於2022年6月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督並向董事會提供獨立判斷。

劉博士自2004年起於上海交通大學網絡空間安全學院從事教學和研究工作，現任教授。

劉博士分別於1997年7月及2000年1月獲得中國山東大學計算機軟件學士學位及計算機應用碩士學位。彼其後於2003年12月獲得中國上海交通大學計算機應用博士學位。

徐黎黎女士，43歲，於2024年6月獲選為獨立非執行董事。彼負責監督本集團的財務狀況並向董事會提供獨立判斷。

徐女士擁有豐富的財務領導經驗。彼自2020年10月起一直擔任智雲健康科技集團（一家於聯交所上市的公司（股份代號：9955））首席財務官，主要負責監督公司財務狀況。徐女士於2014年3月至2020年9月擔任同道獵聘集團（一家於聯交所上市的公司（股份代號：6100））財務總監及執行董事等職務。徐女士於2005年1月至2014年3月在通用電氣公司（一家於紐約證券交易所上市的公司（股票代碼：GE））擔任多個職位，包括GE Power Generation Services China首席財務官。

徐女士目前擔任衛龍美味全球控股有限公司（一家於聯交所上市的公司（股份代號：9985））、名創優品集團控股有限公司（一家於聯交所上市（股份代號：9896）及於紐約證券交易所上市的公司（股票代碼：MNSO））及Yalla Group Limited（一家於紐約證券交易所上市的公司（股票代碼：YALA））的獨立董事。

董事、監事及高級管理層

徐女士於2003年6月獲得中國南京大學國際商務學士學位，並於2004年11月獲得英國倫敦政治經濟學院理學碩士學位。徐女士還於2023年6月獲得中國清華大學工商管理碩士學位。徐女士自2012年6月起成為美國華盛頓州會計委員會的註冊會計師。

監事

下表載列有關監事的關鍵資料。

姓名	年齡	職位	職責	獲委任為 監事日期	加入 本集團日期
梁晨	41歲	監事會主席	負責監督我們 的運營和財務活動	2021年 10月27日	2012年 4月9日
徐婷婷	42歲	職工代表監事	負責監督我們 的運營和財務活動	2021年 10月27日	2012年 7月26日
吳芸芸	34歲	職工代表監事	負責監督我們 的運營和財務活動	2021年 10月27日	2012年 6月26日
施萬	38歲	監事	負責監督我們 的運營和財務活動	2022年 9月21日	2022年 9月21日
李自潔	46歲	監事	負責監督我們的運營和財 務活動	2024年 6月24日	2024年 6月24日

(1) 截至最後實際可行日期，各監事與本公司其他董事、監事或高級管理層成員概無任何關係。

中國公司法規定股份有限公司須設立監事會。監事會目前由五名成員組成。

梁晨先生，41歲，自2021年10月起擔任監事兼監事會主席。彼於本公司先後擔任多個職務，包括於2012年4月至2014年7月擔任本公司項目部項目管理經理、於2014年7月至2016年3月擔任本公司項目部總監，並於2016年3月至2023年8月擔任本公司車聯網研發業務部的首席技術官。彼自2023年8月起擔任本公司副總裁，監督本公司採購中心。彼負責監督我們的運營和財務活動。

董事、監事及高級管理層

於加入本集團前，梁先生在電子科技行業擁有多項工作經驗，包括自2009年8月至2010年11月曾在德爾福(中國)科技研發中心有限公司(現稱為安波福(中國)科技研發有限公司)任職，並於2010年12月至2012年3月於天合亞太有限公司任職。

梁先生於2006年7月獲得中國東華大學通信工程學士學位。

徐婷婷女士，42歲，自2021年10月起擔任職工代表監事。彼還於2012年2月至2016年1月先後擔任上海博泰悅臻電子設備製造有限公司(本公司的前身)UED部門項目經理，於2016年2月至2023年1月擔任本公司產品規劃部高級產品經理，於2023年2月至2023年4月擔任本公司上市籌備部高級項目經理，並自2023年5月起一直擔任本公司研發業務部高級項目經理。彼負責監督我們的運營和財務活動。

徐女士於2004年7月獲得中國美術學院藝術設計學士學位。

吳藝藝女士，34歲，自2021年10月起擔任職工代表監事。彼負責監督我們的運營和財務活動。

吳女士於2012年6月至2014年5月擔任上海博泰悅臻電子設備製造有限公司(本公司的前身)財務部出納。彼其後於2014年5月至2018年12月先後擔任上海擎感智能科技有限公司財務部出納及成本會計，並於2019年1月至2021年3月擔任資本運營部會計主管。自2021年3月起，彼擔任該公司資本運營部會計主管。

吳女士於2012年7月獲得中國華東理工大學財務管理學士學位。

施萬先生，38歲，自2022年9月起獲委任為監事。彼負責監督我們的運營和財務活動。

於加入本集團前，施先生曾於東風汽車集團股份有限公司(「東風集團」)(一家於聯交所上市的公司(股份代號：0489))的集團公司擔任多個職位，包括於2008年9月至2011年5月擔任東風商用車有限公司預算管理部預算分析專員，於2011年6月至2013年

董事、監事及高級管理層

7月擔任東風商用車有限公司鑄造一廠預算管理與財務分析經理。施先生其後於東風集團先後擔任多個管理職位，包括於2013年8月至2019年10月擔任財務控制部資金管理業務經理，於2019年11月至2021年1月擔任財務控制部產業金融業務經理，於2021年2月至2022年6月擔任財務控制部證券研究業務經理。自2022年7月起，施先生一直擔任東風集團財務控制部資產管理分部副經理。

施先生於2008年6月獲得中國武漢大學金融學學士學位。

李自潔女士，46歲，自2024年6月起獲委任為監事。彼負責監督我們的運營及財務活動。

於加入本集團前，自2009年5月，李女士曾在挪威StatoilHydro擔任顧問。於2017年5月至2020年5月，彼於中國天楹股份有限公司（一家於深圳證券交易所上市的公司（證券代碼：000035））上海分公司擔任數個職位，包括總經理助理。自2020年6月起，彼於深圳市東方富海投資管理股份有限公司擔任投資總監。

李女士於2002年7月獲得中國上海理工大學計算機軟件學士學位。彼亦於2005年6月及2007年6月分別獲得中國復旦大學軟件工程及會計學碩士學位。於2009年10月，彼亦獲得挪威的挪威科技大學項目管理碩士學位。

董事、監事及高級管理層

高級管理層

下表載列有關本公司高級管理層的關鍵資料。

姓名	年齡	職位	職責	獲委任為 本公司高級 管理層日期	加入 本集團日期
應先生	51歲	本集團創始人、 董事會主席、 執行董事兼 本公司總經理	負責本集團整體戰略規劃 以及主要業務及運營決 策，包括管理我們的業 務營運、業務發展及公 共關係	2009年 10月20日	2009年 10月20日
張富凱	51歲	執行董事、 本公司首席 財務官兼 董事會秘書	負責整體財務管理以及董 事會日常工作及企業管 治事項管理	2021年 10月27日	2011年 9月19日
賴偉林	43歲	執行董事 兼本公司 副總經理	負責就公司及業務戰略提 供指導及意見以及我們 的業務運營管理	2021年 10月27日	2011年 10月25日
徐真慧	41歲	執行董事 兼本公司 副總經理	負責就公司及業務戰略提 供指導及支持，並協調 內部資源	2021年 10月27日	2017年 1月9日
張毅	52歲	本公司副總經理、 本公司智能 製造部常務副總裁	負責生產管理及業務開發	2021年 10月27日	2016年 9月26日

董事、監事及高級管理層

- (1) 截至最後實際可行日期，本公司各高級管理層成員與本公司其他董事、監事或高級管理層成員概無任何關係。

有關應先生、張富凱先生、賴偉林先生及徐真慧女士的履歷詳情，請參閱本節「一 董事」各段。

張毅先生，52歲，自2021年10月起擔任本公司副總經理。彼目前亦擔任本公司若干附屬公司的經理。彼負責生產管理及業務開發。

於加入本集團前，張先生曾在電子科技行業擁有多項工作經驗，包括於2007年9月至2015年6月擔任南京博融電子有限公司的副總經理。

張先生分別於1994年6月及2001年5月獲得中國東南大學工業對外貿易學士學位及工商管理碩士學位。

一般事項

截至最後實際可行日期，據董事經作出一切合理查詢後所深知、盡悉及確信，

- (i) 除上文所披露者外，概無董事、監事或高級管理層於緊接本文件日期前三年內擔任任何上市公司（其證券在香港或海外任何證券市場上市）的任何董事職務；
- (ii) 本公司董事、監事或高級管理層成員與其他董事、監事及高級管理層成員不存在關聯關係；
- (iii) 除「附錄六－法定及一般資料」所披露者外，概無本公司董事、監事或高級行政人員於本公司股份中持有任何根據證券及期貨條例第XV部須予披露的權益；及
- (iv) 除上文披露情況外，概無有關委任董事或監事的額外事宜須提請股東垂注，亦無有關董事或監事的額外資料須根據上市規則第13.51(2)條披露。

董事、監事及高級管理層

董事確認

上市規則第8.10條

截至最後實際可行日期，概無董事及其各自的緊密聯繫人於任何直接或間接與本集團業務構成或可能構成競爭的業務中擁有須根據上市規則第8.10條作出披露的任何權益。

上市規則第3.09D條

我們的各董事確認，其(i)已於2024年6月12日、2024年6月13日、2024年6月14日或2024年6月17日（視情況而定）取得上市規則第3.09D條所述的法律意見；及(ii)了解上市規則規定的其作為[編纂]董事的義務。

上市規則第3.13條

各獨立非執行董事已確認(i)其在上市規則第3.13(1)至(8)條所述各項因素方面的獨立性，(ii)截至最後實際可行日期，其於本公司或其附屬公司的業務中概無過往或現時的財務或其他權益，且根據上市規則與本公司任何核心關連人士概無任何關連，及(iii)在其獲委任時並無其他可能影響其獨立性的因素。如出現任何可能影響其獨立性的後續變動，各獨立非執行董事將在切實可行的情況下盡快知會我們及聯交所。

聯席公司秘書

本公司分別於2025年3月及2024年6月委任劉意成博士及梁皚欣女士為聯席公司秘書，自[編纂]起生效。

劉意成博士，35歲，於2024年9月加入本集團擔任本公司秘書，並於2025年3月根據上市規則第3.28及8.17條獲委任為其中一名聯席公司秘書。加入本集團前，劉博士於2017年7月至2024年8月曾任職於中國國際金融股份有限公司，最後職位為投資銀行部高級經理。劉博士於2012年7月獲得清華大學經濟學學士學位，並於2017年6月獲得清華大學管理學博士學位。

董事、監事及高級管理層

梁皚欣女士，於2025年9月獲委任為聯席公司秘書之一，自[編纂]起生效。梁女士於香港上市公司之公司秘書服務及企業管治方面擁有逾14年經驗。彼現擔任香港中央證券登記有限公司企業實體解決方案助理經理。

梁女士持有香港樹仁大學會計學（榮譽）商學士學位。彼為香港公司治理公會及英國特許公司治理公會會員。

董事委員會

我們已遵照相關中國法律法規、公司章程及企業管治守則成立三個董事委員會，分別為審核委員會、提名委員會和薪酬委員會。

審核委員會

我們已根據上市規則第3.21條及企業管治守則第D.3段成立審核委員會，並以書面形式訂明其職權範圍。審核委員會由三名董事組成，即李遠鵬博士、張曉亮先生及徐黎黎女士，目前由李遠鵬博士擔任主席。徐黎黎女士具備上市規則第3.10(2)及3.21條規定的適當專業經驗。審核委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 就外聘核數師的委任或變更向董事會提供建議、監督外聘核數師的獨立性和評估其表現；
- (ii) 檢查本公司的財務資料、審閱本公司的財務報告和報表；
- (iii) 檢查本公司的財報匯報制度、風險管理和內部控制系統，監管其合理性、成效和落實情況，並向董事會提供推薦建議；及
- (iv) 處理董事會授權的其他事宜。

董事、監事及高級管理層

提名委員會

我們已根據上市規則第3.27A條和企業管治守則第B.3段成立提名委員會，並以書面訂明其職權範圍。提名委員會由三名董事組成，即龐春霖先生、張曉亮先生及徐真慧女士，目前由龐春霖先生擔任主席。提名委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 進行廣泛調查並向董事會提供可擔任董事、總經理和高級管理層其他職位的合適候選人；
- (ii) 至少每年檢討董事會的架構、人數和組成（包括但不限於性別、年齡、文化和教育背景、種族、技能、知識和經驗）、協助董事會編製董事會技能表，並就任何為配合本公司的公司策略而擬對董事會作出的變動提出建議；
- (iii) 研究及制定選舉董事會成員、總經理和高級管理層成員的準則和流程，並向董事會提出推薦建議；
- (iv) 協助本公司定期評估董事會表現；
- (v) 評估獨立非執行董事的獨立性；及
- (vi) 處理董事會授權的其他事宜。

薪酬委員會

我們已根據上市規則第3.25條和企業管治守則第E.1段成立薪酬委員會，並以書面訂明其職權範圍。薪酬委員會由三名董事組成，即王延峰博士、李遠鵬博士及應先生，目前由王延峰博士擔任主席。薪酬委員會的主要職責包括但不限於以下各項：

- (i) 就董事和本公司高級管理層的全體薪酬計劃、架構以及就設立透明而正規的流程制定本公司薪酬政策，向董事會提出建議；
- (ii) 對本公司薪酬制度執行情況進行監督；
- (iii) 就董事和高級管理層的薪酬待遇提出推薦建議；及
- (iv) 董事會授予的其他職責。

董事、監事及高級管理層

企業管治守則

本公司致力於實現高水平的企業管治，以保障股東的權益。為此，本公司擬於[編纂]後遵守上市規則附錄C1所載的企業管治守則和上市規則附錄C3所載的上市發行人董事進行證券交易的標準守則。

根據企業管治守則守則條文第C.2.1條，聯交所上市公司應遵守(但亦可選擇背離)有關主席與總經理的職責應分開及不應由同一人履行的規定。我們並無區分主席和總經理，應先生目前兼任這兩個職務。董事會認為，由同一人兼任主席和總經理，可確保本集團內部領導地位始終如一，使本集團的整體戰略規劃更加有效、高效。董事會認為，目前安排的權力和權限平衡不會受到損害，這種結構將使本公司能夠迅速有效地作出並實施決策。董事會將根據本集團的整體情況，在適當的情況下繼續審查並考慮將本公司董事會主席和總經理這兩個職務分開。

除上文所披露者外，本公司擬於[編纂]後遵守企業管治守則的所有守則條文。

董事會多元化政策

為提升董事會的運作效率，我們已採納董事會多元化政策，其中載列實現和維持董事會多元化的目標和方法。根據董事會多元化政策，本公司通過考慮多項因素(包括但不限於性別、年齡、文化和教育背景、專業經驗、技能、知識和／或服務年限)來追求實現董事會多元化。董事會候選人的最終選擇須充分參考董事會的多元化利益和本公司的具體需求，且取決於其優點及整體上對董事會的潛在貢獻，而不會專注於單一多元化方面。我們董事的各項知識和技能均衡，包括整體管理和戰略發展以及會計及工程等領域的知識及經驗。彼等獲得多個領域的學位，包括心理學、經濟學、會計學及計算機應用。此外，董事會擁有不同的年齡和性別比例。董事會目前由兩名女性董事和12名男性董事組成，年齡自36歲至54歲不等。

董事、監事及高級管理層

就董事會性別多元化而言，我們認同性別多元化尤為重要。我們已採取且將會繼續採取措施，提升和改善全公司的性別多元化，包括但不限於董事會和高級管理層方面。我們會確保在招聘中高層人員時實現性別多元化，以發展未來潛在女性董事會成員繼任者渠道。本集團還將不時物色及選擇於不同領域具有各種技能、經驗及知識的女性候選人及設定擁有成為董事會成員資格的女性候選人名單（將由提名委員會定期審閱），以維持董事會性別多元化。經考慮我們目前的業務模式及具體需求以及董事的不同背景，董事會的組成符合董事會多元化政策。

於[編纂]後，提名委員會將不時討論並協定預期目標，以確保董事會的多元化，及檢討並在必要時更新董事會多元化政策，確保政策持續有效。本公司將於年度企業管治報告中披露各位董事的履歷詳情，及匯報董事會多元化政策的落實情況（包括我們是否實現了董事會多元化）。

董事及監事的薪酬以及五名最高薪酬人士的薪酬

董事、監事及高級管理層成員以薪金及其他實物利益、酌情花紅、退休福利計劃供款及股份支付等方式自本公司收取薪酬。董事、監事和高級管理層成員的薪酬經參照可資比較公司支付的薪酬以及本公司主要運營指標的達標情況而確定。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年5月31日止五個月，已支付予董事及監事的薪酬（包括薪金及其他實物利益、酌情花紅、退休福利計劃供款及股份支付）及其他實物利益總額分別為人民幣23.5百萬元、人民幣23.8百萬元、人民幣45.9百萬元及人民幣15.5百萬元。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年5月31日止五個月，已支付予本集團五名最高薪酬人士（分別包括三名、三名、三名及三名董事）的薪酬（包括薪金及其他實物利益、酌情花紅、退休福利計劃供款及股份支付）及其他實物利益總額分別為人民幣23.2百萬元、人民幣23.2百萬元、人民幣52.0百萬元及人民幣18.5百萬元。

董事、監事及高級管理層

根據現時的薪酬安排，我們估計截至2025年12月31日止年度將支付予本公司董事及監事的除稅前薪酬總額（包括估計股份支付薪酬）約為人民幣16.5百萬元。2025年董事和監事的實際薪酬可能有別於預期薪酬。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年5月31日止五個月，五名最高薪酬人士中分別有三名、三名、三名及三名董事。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度及截至2025年5月31日止五個月，五名最高薪酬人士中其餘人士的薪酬總額分別為人民幣9.4百萬元、人民幣9.9百萬元、人民幣20.0百萬元及人民幣8.3百萬元。

我們確認，於往績記錄期間，本公司並無向任何董事、監事或五名最高薪人士支付，而彼等也並無收取任何薪酬，作為加入本公司或加入本公司後的獎勵或作為本公司或本公司任何附屬公司管理職位的離職補償。

於往績記錄期間，概無董事或監事放棄任何薪酬。除上文披露者外，本公司或附屬公司於往績記錄期間概無向董事、監事或五名最高薪酬人士支付其他款項或應付其他款項。

有關[編纂]前購股權計劃條款的詳情，請參閱「附錄六－法定及一般資料－有關董事、監事及主要股東的更多資料－[編纂]前購股權計劃」。

合規顧問

本公司已根據上市規則第3A.19條委任國泰君安融資有限公司為我們的合規顧問。合規顧問將會就遵循上市規則及其他適用法律、規則、守則及指引為我們提供指導及建議。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出建議，其中包括：

- (i) 刊發任何監管公告、通函或財務報告前；
- (ii) 可能須予公告的交易或關連交易，包括發行股份、出售或轉讓庫存股份及購回股份；

董事、監事及高級管理層

(iii) 我們擬使用[編纂][編纂]的方式與本文件所詳述者不同，或我們的業務活動、發展或業績偏離本文件中的任何預測、估計或其他資料；及

(iv) 聯交所根據上市規則第13.10條向本公司作出查詢。

根據上市規則第3A.24條，合規顧問將及時向本公司通報聯交所公佈的上市規則的任何修訂或補充。合規顧問還將向本公司通報任何適用於我們的新訂或經修訂香港法例、規例或守則，並就上市規則和適用法律法規的持續規定向我們提供意見。

任期將於[編纂]開始，並預期於本公司就我們於[編纂]後開始的首個完整財政年度的財務業績遵守上市規則第13.46條之日結束。

股 本

[編纂]完成前

截至最後實際可行日期，本公司的已發行股本為人民幣139,554,349元，包括139,554,349股股份，每股面值為人民幣1.00元。

[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]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份，本公司股本將如下：

股份說明 ⁽¹⁾	股份數目	佔本公司股本 總額的概約百分比 (%)
已發行內資股.....	[編纂]	[編纂]
將由內資股轉換的H股 ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]
合計	[編纂]	[編纂]

(1) 有關股份將於[編纂]後轉換為H股的股東身份詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－本公司的資本化」。

緊隨[編纂]完成及內資股轉換為H股後，假設[編纂]獲悉數行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份，本公司股本將如下：

股份說明 ⁽¹⁾	股份數目	佔本公司股本 總額的概約百分比 (%)
已發行內資股.....	[編纂]	[編纂]
將由內資股轉換的H股 ⁽¹⁾	[編纂]	[編纂]
根據[編纂]將予發行的H股	[編纂]	[編纂]
合計	[編纂]	[編纂]

(1) 有關股份將於[編纂]後轉換為H股的股東身份詳情，請參閱「歷史、發展及公司架構－本公司的資本化」。

股 本

我們的股份

[編纂]完成後，H股及內資股為本公司股本中的普通股，並被視為一類股份。除若干中國境內合資格機構投資者、滬港通及深港通下的合資格中國投資者及根據相關中國法律法規或經任何主管機關批准有權持有H股的其他人士外，H股一般不得由中國投資者認購或在中國投資者之間買賣。H股只能以港元認購及買賣。

內資股及H股根據我們的公司章程被視為一類股份，並將在所有其他方面享有同等地位，尤其是在本文件日期後宣派、支付或作出的所有股息或分派中享有同等地位。本公司股份的股息可由本公司以港元或人民幣（視情況而定）派付。除現金外，股息可以以股份形式分派。

內資股轉換為H股

[編纂]

股 本

[編纂]

股 本

國內程序

申請H股全流通的股東（「**全流通參與股東**」）僅可於完成以下有關轉換及[**編纂**]的登記、記存及交易結算安排程序後買賣股份：

- (i) 我們將委任中國結算為名義持有人，將有關證券記存於中國結算（香港），然後中國結算（香港）將以其本身名義將證券記存於香港結算。中國結算作為全流通參與股東的名義持有人，為全流通參與股東辦理轉換後H股的所有託管、詳細記錄保存、跨境結算、法人訴訟等事宜；
- (ii) 我們將委聘一家境內證券公司（「**境內證券公司**」）提供有關已轉換H股的銷售指令及交易訊息的傳送等服務。境內證券公司將委聘一家香港證券公司（「**香港證券公司**」）進行股份交易結算。我們將向中國結算深圳分公司申請保存股東首次持有已轉換H股的詳細記錄。同時，我們將提交境內交易佣金代碼和縮寫的申請，由深圳證券交易所（「**深交所**」）授權中國結算深圳分公司確認；
- (iii) 深交所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之間有關轉換H股的交易指令和交易信息的傳遞服務，以及H股的實時市場轉發服務；
- (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》，持有內資股的全流通參與股東應當在股份出售前到當地外匯管理局辦理境外股權登記，境外股權登記後，在具有相關資格的境內銀行開立境內投資者持有境外股票專用銀行賬戶，在境內證券公司開立H股「全流通」基金賬戶。境內證券公司應當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轉換後的H股交易指令。全流通參與股東對相關股份的交易指令將通過境內證券公司在香港證券公司開設

股 本

的證券交易賬戶提交聯交所。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、境內證券公司與全流通參與股東之間的結算將分別進行。

因本次轉換，相關全流通參與股東在本公司登記股本中的持股量將按轉換的內資股數量減少，並按轉換的H股數量增加。

持有未轉換為H股的內資股股東如有意轉換可根據公司章程與本公司合作，於[編纂]後按照本文件所載程序將內資股轉換為H股，惟有關內資股轉換為H股及[編纂]及[編纂]須獲得中國相關監管機構（包括中國證監會）的批准、聯交所的批准及本公司滿足上市規則的公眾持股量要求。

股份轉讓限制

根據中國公司法，公司於任何公開發售股份前發行的股份不得於該等[編纂]股份於相關證券交易所[編纂]及買賣之日起一年內轉讓。因此，本公司於H股發行前發行的股份將於[編纂]起計一年內受有關轉讓的法定限制規限。

本公司董事、監事和高級管理人員應當申報其在本公司的持股情況和任何持股變動情況。董事、監事和高級管理人員在任期內每年轉讓的股份不得超過其各自在本公司總持股的25%。上述人士在本公司持有的股份，自股份[編纂][編纂]之日起一年內不得轉讓，離任後半年內不得轉讓。公司章程可能載有關於轉讓本公司董事、監事及高級管理人員所持股份的其他限制。

股 本

未在海外證券交易所上市的股份的登記

根據中國證監會發佈的《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》，本公司須於[編纂]後15個營業日內向中國結算登記存管未在境外證券交易所[編纂]的股份，並就未在境外證券交易所[編纂]的股份集中登記存管及H股[編纂][編纂]事宜向中國證監會提交書面報告。

主要股東

據董事所知，於緊隨[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）及內資股轉換為H股後，以下人士將於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分部的條文須向本公司披露的權益及／或淡倉，或將直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下在本公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益：

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 （假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份）		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 （如適用） ⁽¹⁾
			%		%	%
應先生	實益擁有人	32,295,581股 內資股	23.14	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	於受控法團的 權益 ⁽²⁾	15,350,000股 內資股	11.00	[編纂]	[編纂]	[編纂]
韋泉潤東 ⁽³⁾	實益擁有人	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
南京潤東 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
蘇寧潤東 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
蘇寧控股 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
陳艷 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
張近東 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]
張康陽 ⁽³⁾	於受控法團的 權益	10,069,203股 內資股	7.22	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
新昌創業投資 ⁽⁴⁾	實益擁有人	7,864,556股 內資股	5.64	[編纂]	[編纂]	[編纂]
新昌金控 ⁽⁴⁾	於受控法團的 權益	7,864,556股 內資股	5.64	[編纂]	[編纂]	[編纂]
新昌縣產業投資集團有 限公司(「新昌產業投 資」) ⁽⁴⁾	於受控法團的 權益	7,864,556股 內資股	5.64	[編纂]	[編纂]	[編纂]
天津金米 ⁽⁵⁾	實益擁有人	7,758,489股 內資股	5.56	[編纂]	[編纂]	[編纂]
天津金星 ⁽⁵⁾	於受控法團的 權益	7,758,489股 內資股	5.56	[編纂]	[編纂]	[編纂]
小米科技有限責任 公司 ⁽⁵⁾	於受控法團的 權益	7,758,489股 內資股	5.56	[編纂]	[編纂]	[編纂]
小米集團 ⁽⁵⁾	於受控法團的 權益	7,758,489股 內資股	5.56	[編纂]	[編纂]	[編纂]
廣州平安 ⁽⁶⁾	實益擁有人	5,840,017股 內資股	4.18	[編纂]	[編纂]	[編纂]
平安資本 ⁽⁶⁾	於受控法團的 權益	5,840,017股 內資股	4.18	[編纂]	[編纂]	[編纂]
深圳市平安遠欣 投資發展控股 有限公司(「平安遠 欣」) ⁽⁶⁾	於受控法團的 權益	5,840,017股 內資股	4.18	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
深圳平安金融科技諮詢 有限公司 (「平安金融科技 諮詢」) ⁽⁶⁾	於受控法團的 權益	5,840,017股 內資股	4.18	[編纂]	[編纂]	[編纂]
平安保險集團 ⁽⁶⁾	於受控法團的 權益	5,840,017股 內資股	4.18	[編纂]	[編纂]	[編纂]
共青城善源 ⁽⁷⁾⁽⁸⁾	實益擁有人	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
善美基金 ⁽⁷⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
陝西煤業化工 集團有限責任 公司(「陝西 煤業」) ⁽⁷⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
西安善美基金管理 有限公司(「善美基金 管理」) ⁽⁷⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
杭州善遷 ⁽⁸⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
井岡山北源創投 ⁽⁸⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
杭州高峻 ⁽⁸⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
杭州高拓 ⁽⁸⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
金允勤 ⁽⁸⁾	於受控法團的 權益	5,440,017股 內資股	3.90	[編纂]	[編纂]	[編纂]
盛盈創投 ⁽⁹⁾	實益擁有人	5,246,553股 內資股	3.76	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海改革基金 ⁽⁹⁾	於受控法團的 權益	5,246,553股 內資股	3.76	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海國盛 ⁽⁹⁾	於受控法團的 權益	5,246,553股 內資股	3.76	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海國盛(集團) 有限公司(「上海國盛 集團」) ⁽⁹⁾	於受控法團的 權益	5,246,553股 內資股	3.76	[編纂]	[編纂]	[編纂]
瑞安富海 ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾	實益擁有人	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
瑞安市國有資產 投資集團 有限公司 ⁽¹⁰⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
瑞安市城市建設 發展集團 有限公司 ⁽¹⁰⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
瑞安市財政局 ⁽¹⁰⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
東方富海 ⁽¹¹⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
深圳東方富海 ⁽¹¹⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
陳瑋 ⁽¹¹⁾	於受控法團的 權益	5,005,729股 內資股	3.59	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海汝佳 ⁽²⁾	實益擁有人	4,300,000股 內資股	3.08	[編纂]	[編纂]	[編纂]
珠海省廣 ⁽¹²⁾	實益擁有人	4,256,977股 內資股	3.05	[編纂]	[編纂]	[編纂]
珠海省廣益松 新動力 ⁽¹²⁾	於受控法團的 權益	4,256,977股 內資股	3.05	[編纂]	[編纂]	[編纂]
廣東省廣告集團股份有 限公司 ⁽¹²⁾	於受控法團的 權益	4,256,977股 內資股	3.05	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海益松 ⁽¹²⁾	於受控法團的 權益	4,256,977股 內資股	3.05	[編纂]	[編纂]	[編纂]
上海晉鄰 ⁽²⁾	實益擁有人	3,750,000股 內資股	2.69	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主要股東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
吳淩東	實益擁有人	750,000股 內資股	0.54	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	於受控法團的 權益 ⁽¹²⁾	4,256,977股 內資股	3.05	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠萃恒益 ⁽¹³⁾	實益擁有人	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠萃恒益 管理 ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠萃恒益管理 諮詢有限公司 ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
浦炯 ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠萃恒益惠 新創投 ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠茂投資 有限公司 (「無錫惠茂」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠運投資 有限公司) (「無錫惠運」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主 要 股 東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
無錫惠西城市開發 建設有限公司 (「無錫惠西」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠山高新技術 產業開發區開發 建設有限公司 (「無錫惠山」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫洛社資產投資 經營有限公司) (「無錫洛社」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
無錫惠洛投資發展 有限公司 (「無錫惠洛」) ⁽¹³⁾	於受控法團的 權益	4,718,734 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川區域協同發展 基金	實益擁有人	314,582股 內資股	0.23	[編纂]	[編纂]	[編纂]
	於受控法團的 權益 ⁽¹⁴⁾	4,404,152股 內資股	3.16	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川製造基金 ⁽¹⁴⁾	實益擁有人	4,404,152股 內資股	3.16	[編纂]	[編纂]	[編纂]

主要股東

股東姓名／名稱	權益性質	截至最後實際可行日期		緊隨[編纂]完成後 (假設[編纂]未獲行使及並無 根據[編纂]前購股權計劃發行股份)		
		股份數目 及說明	本公司 權益的 概約百分比	股份數目 及說明	本公司權益的 概約百分比 ⁽¹⁾	內資股／ H股權益的 概約百分比 (如適用) ⁽¹⁾
			%		%	%
四川協同 ⁽¹⁴⁾	於受控法團的 權益	4,404,152股 內資股	3.16	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川興川 ⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾	於受控法團的 權益	4,718,734股 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川產業振興基金投資 集團有限公司 (「四川產業 基金」) ⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾	於受控法團的 權益	4,718,734股 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
四川省 財政廳 ⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾	於受控法團的 權益	4,718,734股 內資股	3.38	[編纂]	[編纂]	[編纂]
東風集團.....	實益擁有人	3,622,560股 內資股	2.60	[編纂]	[編纂]	[編纂]

- (1) 計算乃基於[編纂]後已發行的[編纂]股內資股及[編纂]股H股總數，包括(i)將由內資股轉換的合共[編纂]股H股及(ii)根據[編纂]將予發行的[編纂]股H股（不計及因[編纂]獲行使而可能發行的H股）。
- (2) 截至最後實際可行日期，應先生為我們的僱員激勵平台的普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，應先生被視為於該等僱員激勵平台所持有的15,350,000股股份中擁有權益。
- (3) 截至最後實際可行日期，南京潤東為韋泉潤東的普通合夥人。南京潤東擁有兩名有限合夥人（即蘇寧控股及陳艷，彼等分別持有59.00%及40.00%的有限合夥人權益），並由其普通合夥人蘇寧潤東管理，而蘇寧潤東則由蘇寧控股擁有80.00%。蘇寧控股由張近東擁有51.00%及由張康陽擁有39.00%。因此，根據證券及期貨條例，南京潤東、陳艷、蘇寧潤東、蘇寧控股、張近東及張康陽各自被視為於韋泉潤東所持10,069,203股股份中擁有權益。

主要股東

- (4) 截至最後實際可行日期，新昌創業投資由新昌金控擁有49.00%權益，而新昌金控則由新昌產業投資全資擁有。新昌產業投資由新昌國有資產監督管理辦公室全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，新昌金控及新昌產業投資各自被視為於新昌創業投資持有的7,864,556股股份中擁有權益。
- (5) 截至最後實際可行日期，天津金米由其普通合夥人天津金星擁有約86.20%權益。天津金星由小米科技有限責任公司全資擁有，而小米科技有限責任公司由小米集團（一間於聯交所主板上市的公司（股份代號：1810））控制。因此，根據證券及期貨條例，天津金星、小米科技有限責任公司及小米集團各自被視為於天津金米所持7,758,489股股份中擁有權益。
- (6) 截至最後實際可行日期，廣州平安由其普通合夥人平安資本管理。平安資本由平安遠欣全資擁有，而平安遠欣由平安金融科技諮詢全資擁有。平安金融科技諮詢由平安保險集團（一家於中國註冊成立並於聯交所主板（股份代號：02318）及上海證券交易所（證券代碼：601318）上市的股份有限公司）全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，平安資本、平安遠欣、平安金融科技諮詢及平安保險集團各自被視為於廣州平安持有的5,840,017股股份中擁有權益。
- (7) 截至最後實際可行日期，共青城善源由善美基金擁有約98.90%的有限合夥權益。善美基金由其普通合夥人善美基金管理進行管理，而善美基金管理由陝西煤業擁有98.00%的權益，陝西煤業還擁有善美基金99.98%有限合夥權益。陝西煤業由山西省國有資產監督管理委員會全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，善美基金、陝西煤業及善美基金管理各自被視為於共青城善源持有的5,440,017股股份中擁有權益。
- (8) 截至最後實際可行日期，共青城善源由其普通合夥人杭州善遷管理。杭州善遷由其普通合夥人井岡山北源創投及杭州高峻分別擁有50%的權益。杭州高峻由其普通合夥人杭州高拓管理，而杭州高拓由金允勤擁有60.00%的權益。金允勤還擁有杭州高峻約56.00%的有限合夥權益。因此，根據證券及期貨條例，杭州善遷、井岡山北源創投、杭州高峻、杭州高拓及金允勤各自被視為於共青城善源持有的5,440,017股股份中擁有權益。
- (9) 截至最後實際可行日期，盛盈創投由其普通合夥人上海國盛管理。上海改革基金擁有盛盈創投約65.56%的有限合夥人權益。上海國盛由上海市國有資產監督管理委員會透過其全資控制實體擁有約49.80%的權益。上海改革基金由其普通合夥人上海國盛管理，上海國盛集團持有上海改革基金約40.27%的有限合夥權益。上海國盛集團由上海市國有資產監督管理委員會全資擁有。因此，根據證券及期貨條例，上海改革基金、上海國盛及上海國盛集團各自被視為於盛盈創投持有的5,246,553股股份中擁有權益。
- (10) 截至最後實際可行日期，瑞安富海由瑞安市國有資產投資集團有限公司（作為其有限合夥人之一）擁有69.00%的權益，而瑞安市國有資產投資集團有限公司則由瑞安市財政局及瑞安市城市建設發展集團有限公司分別擁有51.00%及49.00%的權益，而瑞安市城市建設發展集團有限公司則由瑞安市財政局則擁有約97.54%的權益。因此，根據證券及期貨條例，瑞安市國有資產投資集團有限公司、瑞安市財政局及瑞安市城市建設發展集團有限公司各自被視為於瑞安富海持有的5,005,729股股份中擁有權益。
- (11) 截至最後實際可行日期，瑞安富海由其普通合夥人東方富海管理，而東方富海由深圳東方富海全資擁有。深圳東方富海由陳瑋擁有約41.67%的權益（由其本人直接擁有約12.89%的權益及透過其控股公司間接擁有約28.78%的權益）。因此，根據證券及期貨條例，東方富海、深圳東方富海及陳瑋各自被視為於瑞安富海持有的5,005,729股股份中擁有權益。

主要股東

(12) 截至最後實際可行日期，珠海省廣益松新動力持有珠海省廣約99.90%的有限合夥權益。廣東省廣告集團股份有限公司（一家於中國成立的股份有限公司，其股份於深圳證券交易所上市（股份代號：002400））持有珠海省廣益松新動力約99.98%的有限合夥權益。珠海省廣益松新動力由上海益松管理，而上海益松則由吳淩東擁有80.00%的權益。上海益松亦為珠海省廣的普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，珠海省廣益松新動力、廣東省廣告集團股份有限公司、上海益松及吳淩東均被視為於珠海省廣持有的4,256,977股股份中擁有權益。

(13) 截至最後實際可行日期，無錫惠萃恒益由其普通合夥人無錫惠萃恒益管理管理，而無錫惠萃恒益管理則由無錫惠萃恒益管理諮詢有限公司（浦炯全資擁有的實體）擁有80.00%權益。因此，根據證券及期貨條例，無錫惠萃恒益管理、無錫惠萃恒益管理諮詢有限公司及浦炯各自被視為於無錫惠萃恒益持有的4,718,734股股份中擁有權益。

截至最後實際可行日期，無錫惠萃恒益惠新創投持有無錫惠萃恒益79.999%的有限合夥權益。無錫惠萃恒益惠新創投由其普通合夥人無錫惠萃恒益管理管理。無錫惠茂及無錫惠運分別擁有無錫惠萃恒益惠新創投約50.00%及49.9995%的有限合夥權益。無錫惠茂及無錫惠運由無錫惠西全資擁有，而無錫惠西則由無錫惠山全資擁有。無錫市惠山區國有資產管理辦公室及無錫洛社分別擁有無錫惠山的約55.56%及44.44%股權。無錫洛社由無錫惠洛全資擁有，而無錫惠洛則由無錫惠山擁有80.00%權益。因此，根據證券及期貨條例，無錫惠萃恒益惠新創投、無錫惠茂、無錫惠運、無錫惠西、無錫惠山、無錫洛社及無錫惠洛各自被視為於無錫惠萃恒益持有的4,718,734股股份中擁有權益。

(14) 截至最後實際可行日期，四川製造基金由四川區域協同發展基金擁有約69.83%的有限合夥權益。四川製造基金由四川協同管理，後者由四川興川擁有68.00%的權益。因此，根據證券及期貨條例，四川區域協同發展基金、四川協同及四川興川均被視為於四川製造基金持有的4,404,152股股份中擁有權益。

(15) 截至最後實際可行日期，四川區域協同發展基金由其普通合夥人四川興川管理，而四川興川由四川產業基金全資擁有，四川產業基金由四川省財政廳擁有83.00%。因此，根據證券及期貨條例，四川興川、四川產業基金及四川省財政廳各自被視為於四川區域協同發展基金持有的4,718,734股股份中擁有權益。

除上文所披露者外，董事並不知悉任何人士將於緊隨[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）及內資股轉換為H股後於本公司股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及3分部條文須向本公司披露的任何權益及／或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可於任何情況下於本公司或本集團任何其他成員公司股東大會上投票的任何類別股本面值10%或以上的權益。

財務資料

閣下應將以下論述和分析連同本文件附錄一會計師報告所載合併財務報表以及隨附附註一併閱讀。我們的合併財務報表乃根據國際財務報告準則會計準則編製。

以下論述及分析載有前瞻性陳述，反映我們目前對未來事件及財務表現的看法。該等陳述乃基於我們對過往趨勢、現況及預期未來發展的經驗及見解，以及我們認為在有關情況下屬適當的其他因素作出的假設及分析。然而，實際結果及發展會否一如我們的預期及預測，則取決於多項風險及不確定因素。於評估我們的業務時，閣下應審慎考慮本文件所提供的資料，包括但不限於「風險因素」及「業務」兩節。

就本節而言，除文義另有要求者外，提述2022年、2023年及2024年指截至有關財務年度12月31日止年度。

概覽

我們是中國智能座艙解決方案的領先供應商。根據灼識諮詢的資料，按2024年的出貨量計，我們是中國乘用車智能座艙域控制器解決方案的第三大供應商，市場份額7.3%，僅次於市場份額為21.7%及10.4%的參與者。與其他智能座艙解決方案供應商主要側重於硬件相比，我們通過提供軟件、硬件及雲端服務相結合的智能座艙解決方案實現差異化。我們亦提供網聯服務，以提升駕駛體驗以及提高效率及成本效益。根據灼識諮詢的數據，以2024年的銷量計算，中國OEM前五名中已經有三家已部署我們的智能座艙解決方案，其中兩家亦已部署我們的網聯服務。

近年來，我們實現顯著增長。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的收益分別為人民幣1,217.8百萬元、人民幣1,495.8百萬元、人民幣2,557.0百萬元及人民幣753.6百萬元。於2022年、2023年及2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們的毛利分別為人民幣171.1百萬元、人民幣231.1百萬元、人民幣301.0百萬元及人民幣98.7百萬元，毛利率分別為14.1%、15.4%、11.8%及13.1%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們分別錄得淨虧損人民幣452.2百萬元、人民幣283.8百萬元、人民幣540.8百萬元及人民幣219.9百萬元。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣390.5百萬元、人民幣218.4百萬元、人民幣352.4百萬元及人民幣164.5百萬元。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的

財務資料

經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）分別為人民幣(317.6)百萬元、人民幣(126.6)百萬元、人民幣(215.3)百萬元及人民幣(100.8)百萬元。有關我們淨虧損與經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）的對賬，請參閱「— 主要全面收益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。

編製基準

我們的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」）通過的國際財務報告準則會計準則（包括所有準則及詮釋）編製。就編製及呈列於往績記錄期間的歷史財務資料而言，我們於整個往績記錄期間貫徹應用符合國際財務報告準則會計準則、國際財務報告準則會計準則修訂本及相關詮釋的會計政策，該等準則、修訂本及詮釋由國際會計準則理事會頒佈並於2024年1月1日開始的會計期間生效。

編製符合國際財務報告準則會計準則的歷史財務資料需要使用若干關鍵會計估計。這還要求管理層在運用我們的會計政策時作出判斷。涉及較高程度判斷或複雜性的領域，或假設及估計對歷史財務資料而言屬重大的領域披露於本文件附錄一所載會計師報告附註5。

影響我們經營業績的主要因素

我們的業務、經營業績及財務狀況一直且預期將繼續受以下重大因素影響。

一般因素

我們的經營業績及財務狀況受影響汽車智能行業的一般因素影響，主要包括：

- 全球及中國的宏觀經濟狀況以及中國乘用車市場的增長；
- 全球及中國汽車智能行業的發展，尤其是智能座艙解決方案市場及智能網聯解決方案市場；
- 影響中國汽車智能市場的政府政策、舉措及激勵措施；
- 智能座艙及智能網聯解決方案的市場接受度；

財 務 資 料

- 中國智能座艙及智能網聯市場的競爭；及
- 智能座艙及智能網聯技術的發展。

公司特定因素

雖然我們的業務受到上述一般因素的影響，但我們的經營業績受到與我們業務相關的特定因素的更直接影響，主要包括：

我們加強與現有客戶的關係及擴大客戶基礎的能力

我們的經營業績在很大程度上取決於我們增加向OEM客戶提供智能座艙及網聯服務的產品與服務的能力。我們已與主要的中國OEM及彼等快速發展的新能源汽車品牌（如阿維塔及嵐圖）建立強大的合作關係。我們優質、創新的解決方案及持續的營銷工作亦使我們能夠與海外知名客戶建立合作夥伴關係。我們將繼續提升我們的解決方案產品及客戶體驗，以加深客戶忠誠度。我們的收入在過去實現增長且在未來預計將受我們加強與現有客戶關係的能力所推動。

我們亦積極物色、獲取及維持新客戶，以擴大我們的客戶群。憑藉我們高度可擴展的業務模式，我們努力吸引中國領先的OEM，以提高我們的解決方案在中國領先OEM車型中的滲透率。此外，我們擬主要通過為全球主要OEM的車型提供智能座艙解決方案，戰略性地擴大我們的國際市場影響力。我們的產品開發專業知識和智能座艙解決方案將使我們能夠為不同的國際市場提供大量定制化服務。隨著我們不斷開發及提供新的解決方案以及擴大我們的銷售及服務網絡，我們預計我們的客戶群及收入將快速增長。

我們成功開發解決方案及優化產品及服務組合的能力

我們提供智能座艙解決方案，涵蓋全面的軟件、硬件和雲端服務。我們採用靈活的方法，允許客戶選擇個別產品及解決方案，或將各組件合併組成無縫集成智能座艙體驗。該模式使我們可以提供量身定制的一體化解決方案以滿足客戶的多樣化需求。

財務資料

我們相信，我們已在中國領先的OEM中建立我們的智能座艙及網聯服務品牌。我們的收入由2022年的人民幣1,217.8百萬元快速增加至2023年的人民幣1,495.8百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣2,557.0百萬元。我們的收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元。我們持續增加收入及擴大利潤率的能力將取決於我們開發及推出新解決方案的能力。我們希望通過推出帶有中央計算平台的智能座艙解決方案，將智能座艙域、自動駕駛域和車身域以及其他車載智能設施整合在一起，從而加快我們產品的發展。此外，我們計劃擴大我們的產品範圍，為OEM提供定制化的智能座艙域解決方案，以滿足高端、中端及大眾市場車型的不同需求。為了向汽車智能產業價值鏈的上游延伸，我們還在智能座艙解決方案的獨立供應商中率先對車規級芯片領域進行探索。我們通過不斷創新解決方案及技術為客戶帶來更多價值的能力影響OEM選擇我們解決方案的決定，進而影響我們的經營業績及財務狀況。

由於技術進步、定價能力、市場需求、製造成本及競爭解決方案的可用性等多種因素，我們不同業務線以及不同解決方案及服務的毛利率各不相同。為提高我們的收入及盈利能力，我們計劃繼續推出新的解決方案，以滿足汽車行業不斷變化的需求。

我們提升技術能力的能力

自成立以來，我們一直致力於自主研發先進技術。該等技術主要專注於高定制化操作系統、汽車嵌入式軟件、回聲消除和降噪及均衡算法、座艙域控制、雙處理器SoC技術、T-Box車載通訊集成、大功率處理器風冷技術、車載多顯示屏、可定制導航系統及緊急救援系統。我們的市場份額受我們在解決方案性能方面保持領先地位的能力所影響，而這進一步取決於我們在新技術及解決方案的研發方面的持續投資。截至2025年5月31日，我們的研發投入已產生1,769項授權專利，其中921項為發明專利。

我們的業務及競爭地位取決於我們挽留或僱用技術人才的能力。我們將繼續招聘及挽留全球人才梯隊中的頂尖人才，以持續創新，包括（其中包括）開發中央計算平台、車載操作系統及車規級芯片。我們預期，我們對創新的策略重點將進一步使我們的解決方案脫穎而出，進一步提升我們的競爭力。

財務資料

我們有效管理原材料成本的能力

原材料及組件價格以及其他生產相關成本的波動已經並將繼續影響我們的盈利能力。我們的經營業績受到材料成本的重大影響，而材料成本佔我們銷售成本的大部分。於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的材料成本分別為人民幣834.6百萬元、人民幣903.0百萬元、人民幣1,747.3百萬元及人民幣535.6百萬元，分別佔同期總銷售成本的79.7%、71.4%、77.5%及81.8%。

原材料及組件的價格容易因該等材料及組件的供需趨勢、運輸成本、政府法規及關稅、價格管制、經濟氣候及其他不可預見的情況而出現重大價格波動。我們用於生產智能座艙產品的主要原材料及組件主要包括芯片及屏幕。車規級芯片是我們智能座艙解決方案的最重要原材料。自2020年年底起，COVID-19疫情引發全球芯片供應短缺，導致2021年及2022年芯片價格大幅上漲。自2023年以來，芯片供應趨於穩定，導致芯片價格下跌。根據灼識諮詢的資料，於2022年、2023年及2024年，乘用車智能座艙解決方案主流車規級芯片的平均價格分別為每片人民幣791.1元、每片人民幣684.5元及每片人民幣699.2元。根據灼識諮詢的資料，乘用車智能座艙解決方案主流車規級芯片的平均價格預計在不久的將來將緩慢上漲。有關更多詳情，請參閱「行業概覽－全球及中國乘用車智能座艙解決方案市場－乘用車智能座艙解決方案主要材料」。

我們通過與主要供應商維持長期關係及選擇提供具競爭力價格的新供應商來管理原材料成本。請參閱「業務－我們的供應商」。我們並無使用金融工具對沖原材料風險。我們預期原材料及組件的價格於可見未來將繼續波動，而我們的經營業績將繼續受到有關變動的重大影響。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們智能座艙解決方案所用原材料或零部件的供應中斷或我們網聯服務所用若干服務的供應中斷可能會對我們的業務及盈利能力造成重大不利影響」。我們相信，由於我們的業務規模擴大，我們可增強與原材料及組件供應商的議價能力，並獲得更優惠的定價及付款條款，從而使我們能夠提高盈利能力。

我們提高運營效率的能力

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的銷售開支分別為人民幣109.7百萬元、人民幣116.8百萬元、人民幣148.9百萬元及人民幣48.6百萬元，分別佔我們總收入的9.0%、7.8%、5.8%及6.4%。於2022年、2023年及2024

財務資料

年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的行政開支分別為人民幣250.4百萬元、人民幣259.8百萬元、人民幣370.4百萬元及人民幣145.1百萬元，分別佔我們總收入的20.6%、17.4%、14.5%及19.3%。儘管我們的銷售及行政開支總額於往績記錄期間有所增加，但我們的銷售及行政開支佔總收入的百分比於往績記錄期間有所下降，反映我們的運營效率提高。

為提高我們的盈利能力，我們旨在提高我們業務關鍵方面的運營效率，如生產、銷售及營銷以及售後服務。我們計劃優化我們的服務流程，使我們的銷售人員能夠更快速高效地響應客戶的需求。此外，我們努力精簡內部管理，以實現各部門及業務線之間更高效的協作。由於規模經濟及運營效率提高，我們預期銷售開支及行政開支佔收入的百分比將隨著時間的推移而下降。

季節性

受汽車行業市場趨勢的影響，我們的經營業績受到對我們解決方案需求的季節性波動的影響。由於汽車產業的OEM通常會在年底前交付更多車型，這可能會影響我們智能座艙解決方案在每年第四季度的交付情況。我們的智能座艙解決方案交付量及搭載網聯服務的車輛數量通常在下半年增加，根據灼識諮詢的資料，此趨勢大致與中國乘用車銷量變化相符。該等波動屬季節性，因此季度或半年度業績並不代表我們全年的經營業績。請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險－我們的業務受季節性影響」。

重大會計政策

我們的重大會計政策對了解我們的財務狀況和經營業績十分重要，載於本文件附錄一會計師報告附註4。我們的部分會計政策涉及本文件附錄一會計師報告附註5所載的主觀假設、估計及判斷。在各情況下，釐定該等項目需要管理層根據未來期間可能變動的資料及財務數據作出判斷。於審閱我們的財務報表時，閣下應考慮(i)我們選擇的重大會計政策；(ii)影響該等政策應用的判斷及其他不確定因素；及(iii)所呈報業績對條件及假設變動的敏感度。

我們認為對我們至關重要的會計政策，或涉及編製財務報表時使用的最重要的估計、假設和判斷載列如下。有關其他重大會計政策的描述，請參閱本文件附錄一會計師報告附註4。

財務資料

收入確認

於往績記錄期間，我們的收入主要來自(i)銷售智能座艙解決方案；(ii)向OEM提供網聯服務；及(iii)其他來源，主要包括向OEM及其一級供應商銷售與其生產乘用車有關的材料及組件。我們主要負責作為委託人向客戶提供解決方案及產品。

智能座艙解決方案

我們向OEM提供整合軟件、硬件、雲端服務的智能座艙解決方案。我們於客戶接收智能座艙解決方案時確認智能座艙解決方案產生的收入。

網聯服務

我們的網聯服務為OEM提供廣泛的用戶支持服務和平台維護服務。我們於一段時間內按直線法確認來自網聯服務的收入，因為客戶在我們履行義務時同時獲得並消耗我們提供的利益。就該等服務預先收取的代價確認為合約負債，並於服務期內按直線法解除。

設備、使用權資產及合約成本減值

於報告期末，我們檢討具有限可使用年期的設備、使用權資產及合約成本的賬面值，以釐定是否有任何跡象顯示該等資產蒙受減值虧損。如果存在任何此類跡象，則估計相關資產的可收回金額以釐定減值虧損的程度（如有）。

設備及使用權資產的可收回金額乃個別估計。當無法個別估計可收回金額時，我們會估計該資產所屬現金產生單位的可收回金額。

在對現金產生單位進行減值測試時，若可建立合理一致的分配基準，公司資產會分配至相關現金產生單位，否則會分配至可建立合理一致分配基準的最小現金產生單位組別。可收回金額乃就公司資產所屬的現金產生單位或現金產生單位組別釐定，並與相關現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值進行比較。

財務資料

在我們根據國際財務報告準則第15號將資本化資產減值虧損確認為合約成本前，我們按適用準則評估和確認任何與相關合約有關的其他資產減值虧損。屆時，倘賬面值超過我們預期收取以換取相關貨品或服務的代價餘額減與直接關於提供該等貨品或服務的成本（未確認為開支），則就作為合約成本的資本化資產而言之減值虧損（如有）得以確認。作為合約成本的資本化資產屆時就評估相關現金產生單位減值，而計入其所屬的現金產生單位之賬面值。

可收回金額為公允價值減去出售成本及使用價值兩者之較高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量乃使用稅前貼現率貼現至其現值，該貼現率反映當前市場對貨幣時間價值的評估及估計未來現金流量未經調整的資產（或現金產生單位）的特定風險。

若資產（或現金產生單位）的可收回金額估計低於其賬面值，則資產（或現金產生單位）的賬面值將調減至其可收回金額。於分配減值虧損時，首先分配減值虧損以減少任何商譽的賬面值（如適用），然後根據單位或現金產生單位組別內各資產的賬面值按比例分配至其他資產。資產的賬面值不會減少至低於其公允價值減出售成本（如可計量）、其使用價值（如可釐定）及零（以最高者為準）。本應分配至資產的減值虧損金額按比例分配至該單位或現金產生單位組別的其他資產。減值虧損實時於損益中確認。

若減值虧損其後撥回，則資產（或現金產生單位或現金產生單位組別）的賬面值將增加至其可收回金額的經修訂估計，惟增加後的賬面值不得超過資產（或現金產生單位或現金產生單位組別）於過往年度並無確認減值虧損時釐定的賬面值。減值虧損撥回實時於損益中確認。

股份支付

向僱員及提供類似服務的其他人士作出的以權益結算之股份支付按授出日期的權益工具的公允價值計量。

在不計及所有非市場歸屬條件的情況下，於授出日期釐定的以權益結算之股份支付的公允價值，乃根據我們對最終歸屬的權益工具的估計，於歸屬期內以直線法支銷，而權益（股份支付儲備）則相應增加。

財務資料

於各報告期末，我們修訂我們基於對所有相關非市場歸屬條件的評估對預期歸屬的權益工具數目的估計。修訂原估計的影響（如有）於損益中確認，以使累計開支反映經修訂估計，並對股份支付儲備作出相應調整。

當授予的股份歸屬時，先前在股份支付儲備中確認的金額將轉撥至股份溢價。

租賃

我們根據國際財務報告準則第16號的定義於合約開始時評估該合約是否為租賃或包含租賃。除非合約的條款及條件其後出現變動，否則有關合約將不予重新評估。

本集團作為承租人

合約各部分的代價分配

對於包含租賃組成部分及一個或多個租賃或非租賃組成部分的合約，我們按租賃組成部分的相對獨立價格及非租賃組成部分的總獨立價格將合約中的代價分配至各個租賃組成部分。

非租賃組成部分與租賃組成部分分開處理，並依照其他適用的標準進行會計處理。

短期租賃

我們對員工公寓租賃（即由開始日期起計租賃期為12個月或以下及並無包含購買選擇權的租賃）應用短期租賃確認豁免。短期租賃的租賃付款在租賃期內按直線法或其他系統方法確認為開支。

使用權資產

使用權資產成本包括：

- 租賃負債初始計量金額；
- 於開始日期或之前作出的任何租賃付款，減去所得的任何租賃獎勵；及
- 我們產生的任何初始直接成本。

財務資料

使用權資產按成本減任何累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債的任何重新計量作出調整。

我們於租期結束時合理確定會取得相關租賃資產所有權之使用權資產，自開始日期起至可使用年期結束期間折舊。否則，使用權資產按其估計可使用年期及租期的較短者以直線法折舊。

我們於綜合財務狀況表內將使用權資產呈列為單獨項目。

可退還租賃按金

已支付的可退還租賃押金根據國際財務報告準則第9號金融工具入賬，並初步按公允價值計量。在初始確認時對公允價值的調整被視為額外租賃付款，並計入使用權資產的成本中。

租賃負債

於租賃開始日期，我們按該日期未支付的租賃付款的現值確認和計量租賃負債。於計算租賃付款的現值時，倘租賃中隱含的利率不易釐定，我們會使用租賃開始日期的增量借款利率。

租賃付款為固定付款（包括實質固定付款）減去任何應收租賃優惠。

於開始日期後，租賃負債會根據利息累積及租賃付款進行調整。

我們於以下情況重新計量租賃負債（並對相關使用權資產作出相應調整）：

- 變更租賃期，在此情況下，相關租賃負債將透過使用重估日期的經修訂貼現率貼現經修訂租賃付款而重新計量；
- 修改租賃合約且租賃修改並非入賬列作單獨租賃。

我們於綜合財務狀況表中將租賃負債列為單獨項目。

財務資料

租賃修訂

我們於下列情況下將租賃修訂作為獨立租賃入賬：

- 該修訂通過增加使用一個或多個相關資產的權利來擴大租賃範圍；及
- 租賃代價增加，增加之金額相當於範圍擴大對應之單獨價格及為反映特定合約之情況而對該單獨價格進行之任何適當調整。

對於不作為單獨租賃入賬的租賃修訂而言，我們根據修訂後租賃的租賃期限，使用修改生效日期的修訂貼現率貼現修訂後的租賃付款，重新計量租賃負債，減任何應收租賃激勵。

我們通過對相關使用權資產進行相應調整，將租賃負債的重新計量入賬。

當經修訂合約包含租賃部分及一個或多個額外租賃或非租賃部分時，我們根據租賃部分的相對獨立價格及非租賃部分的總獨立價格將經修訂合約中的代價分配至各租賃部分。

金融工具

若集團實體成為工具合約條款的一方時，則確認金融資產及金融負債。金融資產的所有常規買賣均按交易日期基準確認及終止確認。常規買賣乃根據市場規定或慣例須於指定時間內送交資產的金融資產買賣。

金融資產及金融負債初步按公允價值計量，除客戶合約所產生的貿易應收款項及應收關聯方貿易應收款項外，其初步按照國際財務報告準則第15號來自客戶合約的收入（「國際財務報告準則第15號」）計量。收購或發行金融資產及金融負債（以公允價值計量且其變動計入當期損益（「以公允價值計量且其變動計入當期損益」）之金融資產或金融負債除外）直接應佔之交易成本於初始確認時加入金融資產或金融負債（倘適用）的公允價值或自金融資產或金融負債（倘適用）的公允價值扣除。收購以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產或金融負債直接應佔的交易成本即時於損益確認。

財務資料

實際利率法為計算金融資產或金融負債的攤銷成本及於有關期間分配利息收入及利息支出的方法。實際利率乃按金融資產或金融負債之預計年期或適用的較短期間，準確將估計未來現金收入及付款（包括構成實際利率不可或缺部分之一切已付或已收費用及費點、交易成本及其他溢價或折扣）貼現至初步確認之賬面淨值之利率。

詳情請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註4。

稅項

所得稅開支指即期及遞延所得稅開支之總和。

即期應付稅項乃按年度應課稅溢利計算。應課稅溢利與除稅前虧損不同，乃由於在其他年度應課稅或可扣稅的收入或開支及永不課稅或扣稅的項目所致。我們的即期稅項負債乃按各報告期末已實行或實際上已實行的稅率計算。

遞延稅項按資產及負債賬面值與計算應課稅溢利所用相應稅基之間的暫時差額確認。遞延稅項負債通常就所有應課稅暫時差額確認。遞延稅項資產通常就所有可扣減暫時差額確認，惟以可能有應課稅溢利抵銷該等可扣減暫時差額為限。如暫時差額由初次確認不影響應課稅溢利或會計利潤之交易之資產及負債（業務合併除外）所產生，則不會確認有關遞延稅項資產及負債。此外，若暫時差額由初次確認商譽所產生，則遞延稅項負債不予確認。

遞延稅項資產之賬面值於各報告期末予以審閱，並撇減至不再可能擁有足夠之應課稅溢利以收回全部或部分遞延稅項資產為限。

遞延稅項資產及負債乃根據於各報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅務法例），按清償負債或變現資產期間預期適用的稅率計量。

遞延稅項負債及資產的計量反映預期於各報告期末收回或結算其資產及負債賬面值的方式所產生的稅務後果。

財務資料

為計量租賃交易的遞延稅項，我們首次確定使用權資產或租賃負債是否會造成減免稅款，而在該等交易中確認使用權資產及相關租賃負債。

就稅項扣減歸屬於租賃負債的租賃交易而言，我們將國際會計準則第12號的規定分別應用於租賃負債及相關資產。我們確認與租賃負債相關的遞延稅項資產，以可能有應課稅溢利可用於抵銷可扣稅暫時差額為限，並就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。

若享有合法可行使權力以即期稅項資產沖銷即期稅項負債，及稅項資產及負債涉及由同一稅務機構向同一納稅實體徵收的所得稅，則遞延稅項資產及負債抵銷。

即期稅項及遞延稅項於損益內確認，惟與在其他全面收益或直接在權益中確認的項目有關的即期稅項及遞延稅項除外，而在這種情況下，即期及遞延稅項亦分別在其他全面收益或直接在權益中確認。

存貨

存貨按成本與可變現淨值中較低者列賬。存貨成本按加權平均法釐定。可變現淨值指存貨估計售價減所有估計完工成本和銷售所需成本。進行銷售所需的成本包括銷售直接應佔的增量成本及我們進行銷售必須產生的非增量成本。

重大會計判斷及估計

編製財務報表要求管理層作出判斷、估計及假設，該等判斷、估計及假設影響收入、開支、資產及負債的報告金額及其隨附披露以及或有負債的披露。該等估計及相關假設乃根據過往經驗及其他被視為有關的因素而作出。實際結果可能與該等估計有所不同。

此等估計及相關假設均須持續進行檢討。若對會計估計的修訂僅影響作出修訂的期間，則於該期間確認修訂，而若影響當期及未來期間，則需在作出修訂的期間及未來期間作出確認。

財務資料

估計不確定性的主要來源

下文闡述各報告期末有關未来的主要假設及估計不確定性的其他主要來源，其具有導致於未來十二個月內須對資產的賬面值作出重大調整的重大風險。

貿易應收款項預期信貸虧損

就具有不同信貸風險特徵的貿易應收款項及合約資產而言，將個別評估預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）。此外，我們使用可行權宜方法估計未使用撥備矩陣個別評估之貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃根據不同應收款項分組時應收款項的賬齡計算，並已考慮到我們的過往違約率及無需繁重成本或工作即可取得的合理可靠前瞻性資料。於各報告日期會重新評估過往已觀察的違約率及考慮前瞻性資料的變動。

物業、廠房及設備以及使用權資產的估計減值

物業、廠房及設備以及使用權資產按成本減累計折舊／攤銷及減值（如有）列賬。於釐定物業、廠房及設備以及使用權資產有否減值時，我們須作出判斷及估計，尤其是在評估：(1)有否發生事件或任何可能影響資產價值的指標時；(2)資產的賬面值能否得到可收回金額的支持，如為使用價值，則基於資產的持續使用估計的未來現金流量的淨現值；及(3)在估計可收回金額時將應用的適當關鍵假設，包括現金流量預測及適當的貼現率。當無法估計個別資產的可收回金額時，我們會估計資產所屬的現金產生單位的可收回金額，以使用價值或公允價值減出售成本兩者中的較高者為準。使用價值的計算要求我們估計現金產生單位預期產生的未來現金流量及合適的貼現率，以計算現值。倘實際未來現金流量少於預期，或有事實及情況變動導致下調未來現金流量或上調貼現率，則可能產生重大減值虧損或進一步虧損。

公允價值計量及估值過程

就財務呈報目的而言，我們的部分金融資產按公允價值計量。估計一項資產之公允價值時，我們使用可用市場可觀察數據。倘可用市場可觀察數據不可用，則在建立相關估值技術及其相關輸入數據時需要判斷及估計。輸入數據的變動可能導致該等金融資產公允價值的重大調整。

財務資料

主要全面收益項目的說明

下表載列我們於所示期間按佔我們收入的百分比列示的綜合全面收益表概要。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%	人民幣	%
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
收入	1,217,757	100.0	1,495,817	100.0	2,557,003	100.0	560,855	100.0	753,576	100.0
銷售成本.....	(1,046,635)	(85.9)	(1,264,729)	(84.6)	(2,256,001)	(88.2)	(532,486)	(94.9)	(654,921)	(86.9)
毛利	171,122	14.1	231,088	15.4	301,002	11.8	28,369	5.1	98,655	13.1
其他收入.....	46,949	3.9	30,820	2.1	59,884	2.3	20,950	3.7	35,843	4.8
預期信貸虧損模式 下的減值虧損，										
扣除撥回.....	(5,400)	(0.4)	(14,170)	(0.9)	(149,945)	(5.9)	4,341	0.8	19,025	2.5
其他收益及虧損	(178)	(0.0)	108,431	7.2	50,853	2.0	9,718	1.7	(43,697)	(5.8)
銷售開支.....	(109,709)	(9.0)	(116,838)	(7.8)	(148,891)	(5.8)	(49,477)	(8.8)	(48,569)	(6.4)
行政開支.....	(250,397)	(20.6)	(259,797)	(17.4)	(370,379)	(14.5)	(137,404)	(24.5)	(145,067)	(19.3)
研發成本.....	(277,424)	(22.8)	(235,440)	(15.7)	(207,279)	(8.1)	(90,985)	(16.2)	(98,011)	(13.0)
分佔聯營公司業績	-	-	-	-	(733)	(0.0)	(86)	(0.0)	(5,682)	(0.8)
分佔合營企業業績	-	-	-	-	(10)	(0.0)	-	-	(4)	(0.0)
[編纂]開支	-	-	-	-	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]	[編纂]
融資成本.....	(27,113)	(2.2)	(27,788)	(1.9)	(44,074)	(1.7)	(17,165)	(3.1)	(23,170)	(3.1)
除稅前虧損.....	(452,150)	(37.1)	(283,694)	(19.0)	(540,793)	(21.1)	(244,772)	(43.6)	(219,921)	(29.2)
所得稅	(3)	(0.0)	(67)	(0.0)	(27)	(0.0)	-	-	-	-
年／期內虧損	(452,153)	(37.1)	(283,761)	(19.0)	(540,820)	(21.1)	(244,772)	(43.6)	(219,921)	(29.2)

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會計準則呈列的綜合財務報表，我們還採用了並非國際財務報告準則會計準則所規定或據此呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）作為額外財務計量。我們認為，該非國際財務報告準則計量可消除若干項目的潛在影響，有利於比較不同期間及不同公司間的經營表現。我們認為，該計量為投資者及其他人士提供有用信息，以與幫助

財務資料

我們管理層相同的方式幫助其了解及評估我們的綜合經營業績。然而，我們所呈列的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）及經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）未必可與其他公司所呈列類似計量工具相比。該等非國際財務報告準則計量工具用作分析工具存在局限性，閣下不應視其為獨立於或可替代我們根據國際財務報告準則會計準則所呈報經營業績或財務狀況的分析。

我們將經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）定義為就以權益結算之股份支付及[編纂]開支進行調整的年／期內虧損。我們以權益結算之股份支付包括向合資格個人授出受限制普通股產生的非現金開支。[編纂]開支指與建議[編纂]及[編纂]有關的活動產生的開支。

我們將經調整EBITDA（非國際財務報告準則計量）定義為通過加回(i)融資成本、(ii)所得稅、(iii)物業、廠房及設備折舊及(iv)使用權資產折舊，以及扣除銀行存款利息收入而進行調整的經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）。國際財務報告準則並無界定「經調整淨虧損」及「經調整EBITDA」這兩個詞彙，與其他公司使用的其他類似名稱的計量方式未必相若。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	(人民幣千元)				
年／期內虧損	(452,153)	(283,761)	(540,820)	(244,772)	(219,921)
加：					
以權益結算之股份支付	61,638	65,363	157,186	64,092	46,128
[編纂]開支	—	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
經調整淨虧損（非國際 財務報告準則計量）	<u>(390,515)</u>	<u>(218,398)</u>	<u>(352,413)</u>	<u>(167,647)</u>	<u>(164,549)</u>
加：					
融資成本	27,113	27,788	44,074	17,165	23,170
所得稅開支	3	67	27	—	—
物業、廠房及設備折舊	25,517	30,276	39,539	11,629	17,203
使用權資產折舊	24,855	35,415	55,430	24,245	23,946
減：					
銀行存款利息收入	<u>(4,596)</u>	<u>(1,756)</u>	<u>(1,956)</u>	<u>(331)</u>	<u>(538)</u>
經調整EBITDA（非國際 財務報告準則計量）	<u>(317,623)</u>	<u>(126,608)</u>	<u>(215,299)</u>	<u>(114,939)</u>	<u>(100,768)</u>

財務資料

經營業績主要組成部分的描述

收入

於往績記錄期間，我們自智能座艙解決方案、網聯服務及其他產生收入。下表載列於所示期間的收入明細（按絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比	金額	佔總額的百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審核)										
智能座艙解決方案										
域控制器 ⁽¹⁾	674,302	55.4	784,850	52.4	1,959,008	76.6	458,149	81.7	599,769	79.6
座艙部件 ⁽²⁾	238,284	19.6	208,829	14.0	158,507	6.2	50,258	9.0	61,534	8.2
研發服務	165,963	13.6	358,719	24.0	323,893	12.7	23,157	4.1	62,415	8.2
小計	<u>1,078,549</u>	<u>88.6</u>	<u>1,352,398</u>	<u>90.4</u>	<u>2,441,408</u>	<u>95.5</u>	<u>531,564</u>	<u>94.8</u>	<u>723,718</u>	<u>96.0</u>
網聯服務	89,326	7.3	122,370	8.2	110,228	4.3	27,036	4.8	27,535	3.7
其他 ⁽³⁾	49,882	4.1	21,049	1.4	5,367	0.2	2,255	0.4	2,323	0.3
總收入	<u><u>1,217,757</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>1,495,817</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>2,557,003</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>560,855</u></u>	<u><u>100.0</u></u>	<u><u>753,576</u></u>	<u><u>100.0</u></u>

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「業務－智能座艙解決方案－智能座艙解決方案的主要組成部分－域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。
- (3) 主要包括我們銷售車規級芯片（根據市場狀況及芯片存貨水平用於OEM調試或用於我們自身貿易目的）所產生的收入。

財務資料

我們的大部分收入來自向OEM及一級客戶提供集合了軟件、硬件及雲端服務的智能座艙解決方案。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們智能座艙解決方案產生的收入分別為人民幣1,078.5百萬元、人民幣1,352.4百萬元、人民幣2,441.4百萬元、人民幣531.6百萬元及人民幣723.7百萬元，分別佔我們總收入的88.6%、90.4%、95.5%、94.8%及96.0%。整體增加乃主要由於銷售域控制器的收入由2022年的人民幣674.3百萬元增加至2023年的人民幣784.9百萬元，並進一步增加至2024年的人民幣1,959.0百萬元，並由截至2024年5月31日止五個月的人民幣458.1百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣599.8百萬元，反映(i)我們的域控制器產品出貨量因現有客戶需求增長而上升；及(ii)我們為高端車型設計的域控制器的價格上漲。我們的座艙部件銷售收入由2022年的人民幣238.3百萬元減少至2023年的人民幣208.8百萬元，並進一步減少至2024年的人民幣158.5百萬元，主要因為若干OEM客戶（過往對顯示器銷售收益貢獻重大）隨著項目接近合約期結束，於2023年及2024年貢獻的收入減少。我們的座艙部件銷售收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣50.3百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣61.5百萬元，主要由於我們項目優化導致座艙部件平均售價上升。

我們向OEM提供網聯服務，包括多種用戶支持服務及平台維護服務。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，網聯服務產生的收入分別為人民幣89.3百萬元、人民幣122.4百萬元、人民幣110.2百萬元、人民幣27.0百萬元及人民幣27.5百萬元，分別佔我們總收入的7.3%、8.2%、4.3%、4.8%及3.7%。網聯服務所產生收入的波動主要由客戶需求的變化導致。

我們亦通過銷售OEM及一級客戶生產所用的材料及組件（主要包括車規級芯片）獲得收入。於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們其他業務產生的收入分別為人民幣49.9百萬元、人民幣21.0百萬元、人民幣5.4百萬元、人民幣2.3百萬元及人民幣2.3百萬元，分別佔我們總收入的4.1%、1.4%、0.2%、0.4%及0.3%。我們其他業務的收入大幅減少主要由車規級芯片的需求、銷售渠道及市場價格的變化導致。於2022年芯片供應走低時，我們購買若干車規級芯片並將之出售予若干OEM客戶以幫助彼等緩解芯片短缺影響。我們不將芯片銷售視作我們的核心業務，且我們計劃於未來五年內進一步減少芯片銷售。

財務資料

銷售成本

我們的銷售成本主要包括：(i)材料成本，用於採購生產智能座艙所需的原材料和組件；(ii)製造成本，主要包括能源消耗、製造設備及設施折舊及其他與生產活動相關的雜項成本；及(iii)員工成本，主要包括運營維護人員、生產員工及參與交付智能座艙解決方案的研發人員的工資、獎金、社會保險及其他福利。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的銷售成本分別為人民幣1,046.6百萬元、人民幣1,264.7百萬元、人民幣2,256.0百萬元及人民幣654.9百萬元，分別佔我們總收入的85.9%、84.6%、88.2%及86.9%。

下表載列我們於所示期間的銷售成本明細（按性質、絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審核)										
材料成本.....	834,600	68.5	902,977	60.4	1,747,343	68.3	433,807	77.3	535,565	71.1
製造成本.....	120,648	9.9	199,788	13.4	306,895	12.0	58,331	10.4	70,792	9.4
員工成本.....	91,387	7.5	161,964	10.8	201,763	7.9	40,348	7.2	48,564	6.4
總計	<u>1,046,635</u>	<u>85.9</u>	<u>1,264,729</u>	<u>84.6</u>	<u>2,256,001</u>	<u>88.2</u>	<u>532,486</u>	<u>94.9</u>	<u>654,921</u>	<u>86.9</u>

我們為生產智能座艙採購的主要原材料及組件包括車規級芯片、集成電路及結構部件。我們向美國、台灣和中國內地的供應商採購車規級芯片，向中國內地供應商採購其他原材料及組件。材料成本是我們銷售成本的最大組成部分。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的材料成本分別為人民幣834.6百萬元、人民幣903.0百萬元、人民幣1,747.3百萬元及人民幣535.6百萬元，分別佔我們總收入的68.5%、60.4%、68.3%及71.1%。

財務資料

下表載列所示期間我們按產品及服務組合、絕對金額及佔收入的百分比劃分的銷售成本明細。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)				
智能座艙解決方案	943,362	77.4	1,148,555	76.8	2,165,626	84.6	507,501	90.5	629,160	83.5
網聯服務	74,201	6.1	96,865	6.5	85,899	3.4	23,128	4.1	23,834	3.2
其他 ⁽¹⁾	29,072	2.4	19,309	1.3	4,476	0.2	1,857	0.3	1,927	0.2
總計	<u>1,046,635</u>	<u>85.9</u>	<u>1,264,729</u>	<u>84.6</u>	<u>2,256,001</u>	<u>88.2</u>	<u>532,486</u>	<u>94.9</u>	<u>654,921</u>	<u>86.9</u>

附註：

(1) 主要包括與我們銷售車規級芯片相關的採購成本。

下表載列材料成本變化對除稅前虧損影響的敏感度分析。材料成本的增加或減少導致的除稅前虧損的實際變化可能與以下敏感度分析的結果不同。

	對除稅前虧損的影響			
	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
(人民幣千元)				
材料成本的假設波動：				
增加5%	(41,730)	(45,149)	(87,367)	(26,778)
減少5%	41,730	45,149	87,367	26,778
增加10%	(83,460)	(90,298)	(174,734)	(53,557)
減少10%	83,460	90,298	174,734	53,557
增加20%	(166,920)	(180,595)	(349,469)	(107,113)
減少20%	166,920	180,595	349,469	107,113

財務資料

毛利及毛利率

我們的毛利指總收入減去總銷售成本，毛利率指毛利除以總收入，以百分比列示。下表載列我們於所示期間按業務線劃分的毛利及毛利率。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025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)						(未經審核)			
智能座艙解決方案										
域控制器 ⁽¹⁾	44,588	6.6%	36,515	4.7%	143,604	7.3%	16,316	3.6%	60,221	10.0%
座艙組件 ⁽²⁾	32,012	13.4%	17,277	8.3%	10,921	6.9%	913	1.8%	3,942	6.4%
研發服務.....	58,586	35.3%	150,050	41.8%	121,257	37.4%	6,834	29.5%	30,395	48.7%
小計.....	135,186	12.5%	203,842	15.1%	275,782	11.3%	24,063	4.5%	94,558	13.1%
網聯服務.....	15,126	16.9%	25,505	20.8%	24,329	22.1%	3,908	14.5%	3,701	13.4%
其他 ⁽³⁾	20,810	41.7%	1,741	8.3%	891	16.6%	398	17.6%	396	17.0%
總計	171,122	14.1%	231,088	15.4%	301,002	11.8%	28,369	5.1%	98,655	13.1%

附註：

- (1) 包括域控制器及出售予客戶的模塊。該等模塊用於智能座艙域控制器，具備一定計算能力，可提升域控制器的處理和執行能力或執行域控制器的通信或其他功能。有關詳情，請參閱「業務－智能座艙解決方案－智能座艙解決方案的主要組成部分－域控制器」。
- (2) 主要包括屏幕、T-box、麥克風、線材、天線、揚聲器及軟件（包括客戶在域控制器以外另行購買的應用軟件）。
- (3) 主要包括銷售車規級芯片（根據市場狀況及芯片存貨水平用於OEM調試或用於我們自身貿易目的）。

財務資料

於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的毛利分別為人民幣171.1百萬元、人民幣231.1百萬元、人民幣301.0百萬元及人民幣98.7百萬元，毛利率分別為14.1%、15.4%、11.8%及13.1%。我們的毛利率在很大程度上受材料成本波動的影響。儘管根據灼識諮詢的資料，中國乘用車智能座艙解決方案主流芯片的平均價格由2022年的每片人民幣791.1元降至2024年的每片人民幣699.2元，採購車規級芯片的整體成本保持穩定。該偏差乃由於採用高端SoC的新產品的品種和數量有所增加，這是由於我們不斷開發並優化各種解決方案及產品所致。

域控制器的毛利由2022年的人民幣44.6百萬元減少至2023年的人民幣36.5百萬元，而毛利率由2022年的6.6%減少至2023年的4.7%，主要是由於我們向若干主要OEM客戶（該等客戶的經營業績因行業競爭加劇而下降，並將定價壓力轉嫁予其供應商）出售的域控制器降價。域控制器的毛利由2023年的人民幣36.5百萬元增加至2024年的人民幣143.6百萬元，而毛利率由2023年的4.7%增加至2024年的7.3%，主要是由於(i)隨著客戶對搭載中高端SoC智能座艙解決方案的需求增加，我們中高端智能座艙解決方案的出貨量上升；及(ii)若干虧損項目於2024年終止，令搭載中端SoC的智能座艙解決方案毛利率上升。域控制器的毛利由截至2024年5月31日止五個月的人民幣16.3百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣60.2百萬元，而毛利率由截至2024年5月31日止五個月的3.6%上升至截至2025年5月31日止五個月的10.0%，主要由於高端智能座艙解決方案的出貨量因客戶需求增加而增加。

其他收入

我們的其他收入主要包括(i)研發計劃及業務營運獲得的政府補助以及增值稅加計扣除、(ii)銀行存款利息收入及(iii)租金收入。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的其他收入分別為人民幣46.9百萬元、人民幣30.8百萬元、人民幣59.9百萬元及人民幣35.8百萬元，分別佔我們總收入的3.9%、2.1%、2.3%及4.8%。下表載列我們於所示期間的其他收入明細（按性質、絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

財務資料

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)				
政府補助及增值稅										
加計扣除.....	40,351	3.4	26,973	1.9	56,623	2.2	19,642	3.5	34,969	4.6
銀行存款利息收入.....	4,596	0.4	1,756	0.1	1,956	0.1	331	0.1	538	0.1
租金收入.....	1,742	0.1	2,091	0.1	69	–	29	0.0	94	0.0
其他.....	260	0.0	–	–	1,236	–	948	0.1	242	0.1
總計.....	<u>46,949</u>	<u>3.9</u>	<u>30,820</u>	<u>2.1</u>	<u>59,884</u>	<u>2.3</u>	<u>20,950</u>	<u>3.7</u>	<u>35,843</u>	<u>4.8</u>

預期信貸虧損模式下的減值虧損（已扣除撥回款項）

我們預期信貸虧損模式下的減值虧損（已扣除撥回款項）指若干客戶的應收貿易及其他應收款項的減值虧損或減值虧損撥回（若我們預期信貸虧損減少）。我們在預期信貸虧損模式下確認的減值虧損於2022年、2023年及2024年分別為人民幣5.4百萬元、人民幣14.2百萬元及人民幣149.9百萬元，並於截至2024年及2025年5月31日止五個月分別撥回預期信貸虧損模式下確認的減值虧損人民幣4.3百萬元及人民幣19.0百萬元。有關預期信貸虧損模式下的減值虧損的波動的更多討論，請參閱「各期間經營業績比較－截至2025年5月31日止五個月與截至2024年5月31日止五個月的比較－預期信貸虧損模式下的減值虧損（已扣除撥回款項）」及「各期間經營業績比較－截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較－預期信貸虧損模式下的減值虧損（已扣除撥回款項）」。

財務資料

其他收益及虧損

我們的其他收益及虧損主要包括(i)以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益或虧損，其主要包括我們於一家智能新能源汽車製造商的股權投資；(ii)主要與海外採購若干原材料及組件有關的外匯收益或虧損淨額；(iii)捐款，主要包括我們向促進開源合作及創新的基金會及向一家慈善機構作出的抗洪救災捐款；及(iv)出售物業、廠房及設備以及提早終止租賃的虧損。下表載列我們於所示期間的其他收益及虧損明細（按性質、絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)				
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益.....	417	0.1	111,758	7.5	65,646	2.6	16,723	3.0	(36,126)	(4.8)
外匯虧損淨額.....	(638)	(0.1)	(3,500)	(0.2)	(12,002)	(0.5)	(5,945)	(1.1)	(3,967)	(0.5)
捐款.....	(17)	(0.0)	-	-	(500)	-	(500)	(0.1)	-	-
出售物業、廠房及設備以及提早終止租賃的虧損...	-	-	(147)	(0.0)	(3,323)	(0.1)	34	0.0	(4,167)	(0.6)
其他.....	60	0.0	320	0.0	1,032	0.0	(594)	(0.1)	563	0.1
總計.....	<u>(178)</u>	<u>0.0</u>	<u>108,431</u>	<u>7.3</u>	<u>50,853</u>	<u>2.0</u>	<u>9,718</u>	<u>1.7</u>	<u>(43,697)</u>	<u>(5.8)</u>

銷售開支

我們的銷售開支主要包括(i)員工成本，主要包括銷售及營銷人員以及售後服務人員的工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)因維修或更換已售出的智能座艙解決方案而產生的售後服務開支；(iii)與客戶獲取活動有關的推廣、廣告及差旅開支；及(iv)折舊及攤銷開支。

財務資料

下表載列我們於所示期間的銷售開支明細（按絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)				
員工成本.....	66,238	5.5	64,820	4.2	78,525	3.1	30,573	5.5	27,224	3.6
售後服務開支.....	21,814	1.8	25,001	1.7	32,037	1.3	9,408	1.7	9,592	1.3
推廣、廣告及差旅開支 ..	16,261	1.3	20,409	1.4	24,340	1.0	4,359	0.8	5,491	0.7
折舊及攤銷.....	355	0.0	1,171	0.1	4,317	0.1	743	0.1	581	0.1
其他 ⁽¹⁾	5,041	0.4	5,437	0.4	9,672	0.3	4,394	0.8	5,681	0.8
總計	<u>109,709</u>	<u>9.0</u>	<u>116,838</u>	<u>7.8</u>	<u>148,891</u>	<u>5.8</u>	<u>49,477</u>	<u>8.8</u>	<u>48,569</u>	<u>6.4</u>

附註：

(1) 主要包括辦公開支、租賃開支、電信開支、諮詢服務費及軟件許可費。

於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的銷售開支分別為人民幣109.7百萬元、人民幣116.8百萬元、人民幣148.9百萬元、人民幣49.5百萬元及人民幣48.6百萬元，分別佔我們總收入的9.0%、7.8%、5.8%、8.8%及6.4%。

行政開支

我們的行政開支主要包括：(i)員工成本，主要包括行政及管理人員的工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)與辦公場所及設備有關的折舊及攤銷；(iii)辦公開支，主要包括辦公場所的租賃開支及其他一般辦公開支；(iv)專業服務費，主要為就法律及諮詢服務聘請第三方代理的費用；(v)行政人員相關的業務發展開支；及(vi)知識產權費，主要包括專利申請和維護的代理費。

財務資料

下表載列我們於所示期間的行政開支明細（按絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
(人民幣千元，百分比除外)										
(未經審核)										
員工成本 ⁽¹⁾	150,560	12.3	150,088	10.0	258,060	10.1	105,645	18.8	94,290	12.5
折舊及攤銷	31,998	2.6	29,961	2.0	29,676	1.2	9,924	1.8	13,802	1.8
辦公開支	27,763	2.3	24,759	1.7	26,222	1.0	7,637	1.4	12,472	1.7
專業服務費	12,070	1.0	15,333	1.0	9,085	0.4	4,021	0.7	10,721	1.4
業務發展開支	10,218	0.8	14,317	1.0	21,368	0.8	5,942	1.1	6,778	0.9
知識產權費	8,009	0.7	6,203	0.4	7,408	0.3	727	0.1	536	0.1
其他 ⁽²⁾	9,779	0.9	19,136	1.3	18,560	0.7	3,508	0.6	6,468	0.9
總計	<u>250,397</u>	<u>20.6</u>	<u>259,797</u>	<u>17.4</u>	<u>370,379</u>	<u>14.5</u>	<u>137,404</u>	<u>24.5</u>	<u>145,067</u>	<u>19.3</u>

附註：

- (1) 包括於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月向我們管理人員支付的以權益結算之股份支付，分別為人民幣13.1百萬元、人民幣16.2百萬元、人民幣96.3百萬元、人民幣40.8百萬元及人民幣22.4百萬元。
- (2) 主要包括招聘培訓費、軟件許可費及電信開支。

於2022年、2023年及2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的行政開支分別為人民幣250.4百萬元、人民幣259.8百萬元、人民幣370.4百萬元、人民幣137.4百萬元及人民幣145.1百萬元，分別佔我們總收入的20.6%、17.4%、14.5%、24.5%及19.3%。同期，我們錄得專業服務費人民幣12.1百萬元、人民幣15.3百萬元、人民幣9.1百萬元、人民幣4.0百萬元及人民幣10.7百萬元，其與我們接受的法律及諮詢服務有關。

研發開支

我們的研發開支主要包括(i)員工成本，主要包括工資、獎金、社會保險、以權益結算之股份支付及其他福利；(ii)折舊及攤銷（即研發活動中使用的有形資產和無形資產於其使用年期內的成本分配）；及(iii)與研發活動有關的雜項開支。

財務資料

下表載列我們於所示期間按性質劃分的研發開支明細（按絕對金額及佔我們收入的百分比呈列）。

	截至12月31日止年度						截至5月31日止五個月			
	2022年		2023年		2024年		2024年		2025年	
	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比	金額	佔總收入的百分比
	(人民幣千元，百分比除外)						(未經審核)			
員工成本.....	257,653	21.2	206,279	13.8	156,400	6.1	70,921	12.6	86,065	11.4
折舊及攤銷.....	6,998	0.6	13,823	0.9	15,748	0.6	3,657	0.7	3,640	0.5
其他 ⁽¹⁾	12,773	1.0	15,338	1.0	35,131	1.4	16,407	2.9	8,306	1.1
總計.....	<u>277,424</u>	<u>22.8</u>	<u>235,440</u>	<u>15.7</u>	<u>207,279</u>	<u>8.1</u>	<u>90,985</u>	<u>16.2</u>	<u>98,011</u>	<u>13.0</u>

附註：

- (1) 主要包括研發活動相關材料成本、試驗費用、外包研發開支、雲端服務器租賃開支、辦公開支及研發人員差旅開支。

於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的研發開支分別為人民幣277.4百萬元、人民幣235.4百萬元、人民幣207.3百萬元、人民幣91.0百萬元及人民幣98.0百萬元，分別佔我們總收入的22.8%、15.7%、8.1%、16.2%及13.0%。我們的研發開支從2022年至2024年減少主要是由於我們優化我們的研發團隊結構以提升效率。該等減少並未對我們的業務及財務表現造成不利影響，於2022年至2024年的收入持續增長可見一斑，原因為我們能夠運用並重複利用於早期研發項目中累積的知識及經驗，從而減少重複的研發工作並提升效率。研發開支由截至2024年5月31日止五個月至截至2025年5月31日止五個月增加7.7%，主要由於我們審慎擴大研發團隊，由截至2024年5月31日的639名僱員增加至截至2025年5月31日的709名僱員。我們認為，在往績記錄期間研發開支的減少不會對我們的產品開發能力或競爭力造成不利影響，因為現有的研發人員架構及人數足以支撐本公司的研發需求，且可預見未來本公司的研發效率將可進一步提升。

財務資料

分佔聯營公司業績

我們分佔聯營公司業績指我們在一家以權益法入賬的集成電路公司的投資價值變動。於2022年及2023年，我們並無錄得任何分佔聯營公司業績。於2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們分佔一家聯營公司虧損分別為人民幣0.7百萬元、人民幣0.1百萬元及人民幣5.7百萬元。

[編纂]開支

[編纂]開支指籌備本次[編纂]所產生的開支。於2022年及2023年，我們並無錄得任何[編纂]開支。於2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的[編纂]開支分別為人民幣[編纂]元、人民幣[編纂]元及人民幣[編纂]元。

融資成本

我們的融資成本主要包括(i)銀行借款的利息開支，及(ii)租賃負債的利息開支。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的融資成本分別為人民幣27.1百萬元、人民幣27.8百萬元、人民幣44.1百萬元、人民幣17.2百萬元及人民幣23.2百萬元。

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具公允價值收益或虧損

我們錄得以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（「以公允價值計量且其變動計入其他全面收益」）的權益工具公允價值收益或虧損，該等收益或虧損指2022財政年度內一家非上市實體的公允價值虧損。本集團於2021年2月投資於該非上市實體，並由於長期策略目的而按以公允價值計量且其變動計入其他全面收益計量。2022年9月，該被投資方由債權人申請清算。我們的管理層認為，該項投資的公允價值應等於該實體截至2022年12月31日的剩餘可變現資產，導致錄得公允價值虧損金額為人民幣32.7百萬元。

稅項

中國

根據中國企業所得稅法（「企業所得稅法」）及企業所得稅法實施條例，於往績記錄期間，除若干附屬公司享有不同的優惠稅率外，本公司及其中國附屬公司的基本稅率為25%。

財務資料

本公司及其中一家附屬公司上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司均於2020年獲得高新技術企業（「高新技術企業」）資格，並於2023年重續其高新技術企業資格，於2023年至2025年享有15%的優惠稅率。博泰車聯網（南京）有限公司（「博泰南京」）於2023年獲得高新技術企業資格，於2023年至2025年享有15%的優惠稅率。於2023年，博泰南京符合軟件企業資格，並自其首個盈利年度開始有權享受兩年所得稅豁免及三年50%的稅項減免，且於往績記錄期間並無產生應課稅溢利。

此外，根據中國國家稅務總局頒佈的自2018年起生效的相關法律及法規，自2022年1月1日至2022年9月30日止期間及自2022年10月1日至2024年12月31日止期間，從事研發活動的企業於釐定其應課稅溢利時有權分別按其所產生研發開支的175%及200%列為可扣稅開支。

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們與相關稅務機關並無爭議或未解決之稅務問題。

德國

根據德國相關稅法及實施法規，我們的德國附屬公司於往績記錄期間的適用稅率為30.7%。由於我們於往績記錄期間並無於德國產生應課稅溢利，故並無於綜合損益及其他全面收益表就德國利得稅作出撥備。

香港

根據香港相關稅法及實施法規，我們的香港附屬公司於往績記錄期間的適用稅率為16.5%。由於我們於往績記錄期間並無於香港產生應課稅溢利，故並無於本公司綜合損益及其他全面收益表就香港利得稅作出撥備。

盈利途徑

歷史虧損背景

自成立以來，我們從未於任何財政年度實現盈利。

於往績記錄期間，我們的收入大幅增加，由2022年的人民幣1,217.8百萬元增至2023年的人民幣1,495.8百萬元，並進一步增至2024年的人民幣2,557.0百萬元。我們的收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增加34.4%至截至2025年5月

財務資料

31日止五個月的人民幣753.6百萬元。然而，儘管收入增長強勁，但仍不足以完全抵銷於往績記錄期間產生的各種成本與費用。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們分別產生淨虧損人民幣452.2百萬元、人民幣283.8百萬元、人民幣540.8百萬元、人民幣244.8百萬元及人民幣219.9百萬元，而同期則分別產生經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）人民幣390.5百萬元、人民幣218.4百萬元、人民幣352.4百萬元、人民幣167.6百萬元及人民幣164.5百萬元。我們於2024年錄得的淨虧損及經調整淨虧損（非國際財務報告準則計量）較2023年增加，主要由於我們就一家正面臨經營困難的OEM客戶的貿易應收款項確認信貸虧損人民幣117.6百萬元。於往績記錄期間，我們的經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）（即經調整淨虧損佔收入的百分比）持續收窄，由2022年的32.1%降至2023年的14.6%，再降至2024年的13.8%。截至2025年5月31日止五個月，我們的經調整淨虧損率（非國際財務報告準則計量）為21.8%，主要由於我們業務的季節性性質。請參閱「一 主要全面收益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。此外，我們於2022年、2023年及2024年分別錄得經營現金流出淨額人民幣463.7百萬元、人民幣270.6百萬元及人民幣705.8百萬元，而於截至2025年5月31日止五個月錄得經營現金流入淨額人民幣90.4百萬元。2024年我們的經營現金流出淨額較2023年大幅增加，主要由於隨著我們業務規模的整體增長，我們的貿易應收款項有所增加。

我們於往績記錄期間產生淨虧損及經營現金流出淨額的主要原因如下：

- **智能座艙解決方案的經營歷史有限。**我們的業務始於汽車智能行業，最初專注於網聯解決方案。隨著汽車智能行業的迅速發展，我們因應行業進步不斷調整產品及服務組合。自2015年起，隨著大型中控屏成為車輛的標準配置，部分車型將中控屏與儀錶板整合，並引入HUD顯示屏及流媒體後視鏡等創新功能，智能座艙已逐步成為智能汽車發展的重要趨勢。為把握此不斷演變市場的機遇並深化我們於汽車行業的佈局，我們於2018年將重心轉移至整合軟件、硬件、雲端服務的智能座艙解決方案。2021年7月前，我們主要依賴一家位於江蘇省南京市的電子產品合約製造商生產產品。於2021年7月，我們在福建省廈門市設立我們首個生產基地。我們設計、開發及生產智能座艙產品的經營歷史有限，需要一段提升期以實現盈利。
- **大量研發投資。**智能座艙及網聯服務解決方案市場競爭激烈且複雜，需要在技術創新與人才招聘方面進行大量前期投資。我們已成功開發並不斷完善我們整合軟件、硬件及雲端網聯的智能座艙解決方案的內部能力。我們

財務資料

相信，持續提升技術能力對改善我們的產品及解決方案、建立並維持市場領導地位，以及增加收入及實現獲利能力至關重要。為了抓住產業機遇並維持我們的市場領導地位，我們已制定並致力於持續技術創新的策略，並投入大量資源進行廣泛的研發工作，旨在促進解決方案及產品的不斷迭代。為吸引並留住研發人才，以推動我們的技術創新及產品演進，我們為研發人員提供了具有競爭力的福利與激勵。因此，我們於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月產生的研發開支分別為人民幣277.4百萬元、人民幣235.4百萬元、人民幣207.3百萬元、人民幣91.0百萬元及人民幣98.0百萬元。由於我們專注於符合我們發展戰略的技術能力及基礎設施建設，因此我們的研發投資於2022年觸頂。於2022年完成大部分基礎研發工作後，我們將重點轉向提高研發活動的效率。這使2023年及2024的研發開支較往年同期有所減少。我們對研發的持續投資已取得技術突破，為我們未來的盈利能力鋪平道路。

- *規模經濟仍在實現中。*儘管我們於往績記錄期間實現快速增長，但我們的業務規模尚未達到所需水平，以充分享受規模經濟帶來的成本優勢。我們的毛利及毛利率於往績記錄期間出現波動。我們的毛利由2022年的人民幣171.1百萬元增加至2023年的人民幣231.1百萬元，再增加至2024年的人民幣301.0百萬元，並由截至2024年5月31日止五個月的人民幣28.4百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣98.7百萬元。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的毛利率分別為14.1%、15.4%、11.8%、5.1%及13.1%。我們的毛利率低於智能座艙領域內具有成熟生產及經營的若干行業參與者，主要由於我們仍處於擴大業務規模的階段。例如，我們因採購智能座艙產品及解決方案所需的芯片及硬件組件而產生龐大的銷售成本。我們用於生產的材料成本由2022年的人民幣834.6百萬元增加至2023年的人民幣903.0百萬元，再增加至2024年的人民幣1,747.3百萬元，並由截至2024年5月31日止五個月的人民幣433.8百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣535.6百萬元。我們材料成本增加與我們智能座艙產品及解決方案的生產及交付增加基本一致。我們相信，隨著我們業務規模的擴大，我們可以與原材料供應商有更大的議價能力，獲得其更優惠的價格及付款條款，此舉將使我們的獲利能力得到改善。此外，我們的首個生產基地於2021年7月才投產，生產人員的技術水平以及工廠的營運效率尚未完全成熟。與其他老牌智能座艙提供商相

財務資料

比，我們認為我們生產基地的營運效率仍有顯著提升空間。此外，隨著我們的業務持續增長，我們預期可實現規模經濟效益，此從銷售開支及行政開支佔總收入的百分比下降可資證明。

- **溫和定價方針以獲取更大市場份額。**根據灼識諮詢的資料，中國乘用車智能座艙解決方案行業競爭格局相對分散。於往績記錄期間，我們採取溫和定價方針，對智能座艙產品開出具競爭力的價格，以吸引新客戶並挽留現有客戶，力爭擴大收入規模。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，中端域控制器平均單價分別約為人民幣1,703元、人民幣1,885元及、人民幣1,965元、人民幣2,197元及人民幣2,037元。根據灼識諮詢的資料，於往績記錄期間，中端SoC（如高通8155處理器）驅動智能座艙的行業平均單價介乎人民幣1,500元至人民幣2,500元。
- **投資於吸引及保留人才。**為把握產業機遇及提升市場領導地位，我們致力於招聘及挽留具有深厚產業知識及豐富管理經驗的人才。因此，員工成本在我們的行政開支及銷售開支中佔有相當大的比重。於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們行政開支及銷售開支中的員工成本總額分別為人民幣216.8百萬元、人民幣214.9百萬元、人民幣336.6百萬元、人民幣136.2百萬元及人民幣121.5百萬元，分別佔同期總收入的17.8%、14.4%、13.2%、24.3%及16.1%。

有關更多詳情，請參閱「一 影響我們經營業績的主要因素」。

提高業績的策略

我們認為我們強大的客戶群、紮實的技術和產品能力以及可靠的量產能力為長期可持續增長奠定了堅實的基礎。我們計劃主要通過施行以下策略實現盈虧平衡和盈利。

把握市場機遇

受消費者不斷變化的需求所推動，加上OEM加快部署汽車智能、軟硬件技術的發展以及支持性政策及法規，中國的智能座艙市場不斷發展且預期將持續擴張。根據灼識諮詢的資料，中國乘用車智能座艙解決方案的市場規模由2020年的人民幣442億元增至2024年的人民幣1,290億元，複合年增長率為30.7%，預計2029年將達到人民

財務資料

幣2,995億元，2024年至2029年的複合年增長率為18.4%。作為智能座艙的重要組成部分，域控制器在中國乘用車的滲透率（按出貨量計）已由2020年的13.7%增長至2024年的44.1%，預計於2029年將達到90%以上。

作為乘用車智能座艙解決方案行業的領先企業，我們的業績與行業的上升趨勢密切相關，我們相信我們已做好準備，充分利用該市場潛力實現可持續增長。

加強現有合作並吸引新客戶

我們的未來增長取決於我們與現有客戶維持及深化關係的能力。通過擴大及加強該等合作夥伴關係，我們可隨著客戶車型的產量增加而更廣泛地部署我們的解決方案，從而獲得更多的量產合約及提高產品銷售。於往績記錄期間，我們一直能夠擴充與現有客戶的合作。於2022年與我們合作的客戶於2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月分別貢獻收入人民幣1,163.6百萬元、人民幣1,250.2百萬元及人民幣285.9百萬元。截至2025年5月31日止五個月，我們已交付約266千件域控制器，較截至2024年5月31日止五個月的約210千件增加20.4%。截至2025年5月31日止五個月，我們從現有OEM客戶獲得合共23個定點，其中19個與我們的智能座艙解決方案有關及四個與我們的網聯服務解決方案有關。

除最大化現有客戶關係的價值外，我們將繼續擴大客戶群，並加強與主要客戶的合作。自2024年起，我們加強與中國高端新能源汽車品牌合作，而根據灼識諮詢的資料，該等品牌目前引領中國汽車智能化的發展趨勢，並推動中國乘用車市場的整體增長。例如，我們於2023年2月從一家領先的中國新能源汽車OEM就其在當前的模塊化汽車平台下發佈的所有現有和即將推出的車型獲得定點。我們於2023年6月開始向該客戶交付域控制器樣品並由此產生收入，並於2024年2月開始量產。截至最後實際可行日期，我們已向該客戶交付超過283,000件搭載高通驍龍8295芯片的智能座艙硬件產品。我們認為我們能夠透過持續開拓新客戶、從新客戶取得定點及提升銷售量（特別是我們的域控制器產品）進一步增加我們的收入。

財務資料

下表載列於往績記錄期間內各期間我們智能座艙解決方案業務的合作OEM客戶數量的變動情況。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
年／期初合作的OEM				
客戶數量.....	14	17	16	16
年／期內展開合作的OEM				
客戶數量.....	6	2	2	2
年／期內結束項目的OEM				
客戶數量.....	(3)	(3)	(2)	(3)
年／期末合作的OEM				
客戶數量.....	17	16	16	15

下表載列我們於往績記錄期間內各期間自我們智能座艙解決方案業務的合作OEM客戶獲得的定點數量。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
自現有OEM客戶獲得				
的定點.....	28	47	27	23
自新OEM客戶獲得的定點...	4	5	6	— ⁽¹⁾

附註：

- (1) 截至2025年5月31日止五個月，兩名OEM客戶開始與我們合作，而我們於2024年並無取得相關定點。

財務資料

擴張海外市場

我們計劃將我們的業務擴張至中國以外，並將我們的解決方案帶至全球合作夥伴。儘管目前我們的大部分收入來自中國，我們已開始積極開拓海外市場。一方面，隨著中國OEM的國際擴張，我們與彼等合作設計及交付適合其海外車型的產品。例如，於2020年，我們於印尼成立一家分公司，通過該分公司在當地汽車市場挖掘營銷機會。值得一提的是，我們與一家中國OEM於印尼的當地分公司合作，成功開發了適合當地需求和駕駛場景的智能座艙解決方案。我們相信，鑒於我們與中國OEM的戰略合作夥伴關係，中國OEM不斷增加的國際市場份額帶來了巨大的收入增長潛力。

另一方面，由於我們旨在與全球OEM及OEM一級供應商合作，以滲透國際市場及提升我們的全球影響力，我們亦直接向海外OEM推廣及銷售我們的產品。於2021年，我們於德國設立一家分公司，擴大我們的全球影響力。通過與當地OEM（如我們目前合作的一家歐洲的全球豪華汽車製造商）的密切合作，我們旨在針對市場特定需求為歐洲客戶提供更靈活的解決方案。我們已從中國以外的一家國際知名OEM獲得一個定點。

我們將繼續支持國內OEM的海外業務，同時與國際OEM合作啟動全球項目，並深化與全球OEM一級供應商的合作夥伴關係。隨著全球對智能座艙解決方案的需求增加，我們可以通過擴大全球客戶參與度來抓住此類機會。

提高我們的毛利率

我們提高毛利率的能力對我們的業務成功及盈利能力至關重要。我們目前正實施多項措施，以提高我們的整體成本效益及毛利率，並專注於擴大業務及進一步增加收入來源，這對於通過規模經濟降低成本至關重要。

創新並完善我們的產品

我們計劃積極引入利潤率較高的創新解決方案，以提高盈利能力。因此，我們將繼續分配資源以促進創新及開發先進技術。此類方法使我們能夠證明定價水平合理，並在競爭激烈的市場中脫穎而出，確保長期盈利。

財務資料

有效管理材料及組件成本

我們製造智能座艙解決方案的主要原材料包括SoC、其他車規級芯片、各型模塊、PCB、軟件、顯示屏及用於我們解決方案的其他設備。原材料及組件價格以及其他生產相關成本的波動已經並將繼續影響我們的盈利能力。於往績記錄期間，我們的原材料及組件價格（尤其是芯片）出現波動，這影響了我們的銷售成本。

為確保供應穩定及價格具競爭力，我們設有專門的採購委員會，監察整體採購成本並採取積極行動與主要芯片供應商磋商價格及條款。透過擴大及多樣化供應商基礎，隨著採購量的增加，我們已增強我們的議價能力。因此，我們能夠獲得生產所需材料及組件的更優惠價格。例如，自2024年第一季度至2024年第四季度，我們的關鍵芯片採購量翻倍，其平均採購價降幅超過5%。加強與現有供應商的長期關係進一步增強了我們供應鏈的穩定性。我們預計將受益於日益優化的供應鏈，從而提高盈利能力。

提高生產效率

我們計劃通過提高自主生產能力來提高生產效率。我們利用自有及租賃的生產線結合，優化產能，高效滿足現階段的客戶需求。由於預期未來訂單增加，我們已大幅投資於提升生產設施及設備，以提高產能。於2021年7月，我們在福建省廈門市設立我們首個生產基地。我們正在廣西壯族自治區柳州市及浙江省瑞安市建設兩個新基地，預期專注於生產域控制器及組裝智能座艙，並於2024年至2025年開始運營。我們於2024年5月完成柳州生產中心的第一期工程。我們的瑞安生產中心預期將於2025年底前開始量產。由於往績記錄期間自有生產設施相關的折舊成本通常低於租賃生產線的租金成本，我們已減少使用外包生產或租賃生產線，並增加自有生產能力。請參閱「業務－生產－生產基地」。

除擴大產能外，我們亦優化生產流程及提高自動化，以提升效率及降低單位生產成本。我們已採取多項成本優化措施，並定期監察其降低成本的效果。例如，我們整合測試程序以消除冗餘，令測試操作員數量減少三分之一。此外，透過完善測試邏輯和優化測試操作，我們的每小時產量(UPH)增加了約20%。我們亦通過優化重新配置流

財務資料

程提高SMT生產線的效率。過往，SMT換線所需的平均時間為四小時。透過流程改善和 workflows 優化，我們將其縮短至1.25小時，並計劃進一步將其縮短至0.5小時。生產流程的改進已成功提升生產效率。截至2025年5月31日止五個月，我們域控制器產品的毛利率為10.0%，而2024年同期為3.6%。

儘管我們擴充產能及採用自動化所需投資可能導致短期資本支出，但我們認為，擴大自主生產、自動化關鍵流程及提高運營效率將使我們能夠實現長期成本效益、增強供應鏈穩定性並最終提高盈利能力。

強化存貨管理

由於存貨的可變現淨值下降，我們錄得存貨減值虧損。於往績記錄期間，我們的存貨減值虧損分別為人民幣34.9百萬元、人民幣30.8百萬元、人民幣50.2百萬元、人民幣11.5百萬元及人民幣12.4百萬元，分別佔相應期間收入的2.9%、2.1%、2.0%、2.0%及1.6%。於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的存貨及合約成本的周轉天數分別為135天、138天、80天及127天。

於往績記錄期間，我們持續改善存貨管理。我們已建立庫存管理系統及ERP系統，對倉儲流程進行監控。我們一般在收到客戶的需求預測時才會開始生產，並定期跟蹤庫存情況，使其保持在足以滿足客戶訂單的水平。我們還積極評估市場條件的變化，並預先儲存戰略原材料，以應對可能出現的供應短缺。我們的供應管理團隊與業務運營團隊和風險管理團隊等其他責任團隊定期審查庫齡報表，並在必要時採取必要行動，最大限度地降低報廢風險。

提升營運槓桿

於往績記錄期間，我們產生大量經營開支，包括研發、行政及銷售開支，以開發、管理及推廣我們的智能座艙解決方案。展望未來，我們的目標是完善該等功能及有效管理運營效率，以支持我們的持續增長。

- **銷售開支。**於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的銷售開支分別為人民幣109.7百萬元、人民幣116.8百萬元、人民幣148.9百萬元、人民幣49.5百萬元及人民幣48.6百萬元。該等開支佔收入的百分比由2022年的9.0%下降至2023年的7.8%，再下降至2024年的5.8%，並由截至2024年5月31日止五個月的8.8%下降至截至2025年5

財務資料

月31日止五個月的6.4%，主要由於我們的收入顯著增長、實現規模經濟及穩固的客戶關係。我們預計銷售開支佔收入的百分比將繼續下降。我們將利用穩固的客戶關係及溝通渠道，以更具成本效益的方式取得更多合約及獲取客戶。

- **行政開支。**於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的行政開支分別為人民幣250.4百萬元、人民幣259.8百萬元、人民幣370.4百萬元、人民幣137.4百萬元及人民幣145.1百萬元，分別佔同期收入的20.6%、17.4%、14.5%、24.5%及19.3%。我們將積極監控我們的行政開支並提高我們的運營效率。我們預計行政開支佔收入的百分比將下降。
- **研發開支。**於2022年、2023年、2024年以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的研發開支分別為人民幣277.4百萬元、人民幣235.4百萬元、人民幣207.3百萬元、人民幣91.0百萬元及人民幣98.0百萬元，分別佔同期收入的22.8%、15.7%、8.1%、16.2%及13.0%。我們相信，我們的研發投入已產生巨大的效益。汽車行業的長規劃週期需要大量的前期研發投資，可能需要數年時間才能實現。展望未來，雖然研發開支仍將是我們支持業務擴張的大部分運營成本，但我們預計研發開支佔收入的百分比將隨著時間的推移而減少。

我們相信，我們可以透過擴大收入規模、提高毛利率及提升營運槓桿獲利。我們的經營現金流出淨額由2022年的人民幣463.7百萬元減少至2023年的人民幣270.6百萬元。我們的經營現金流出淨額由2023年的人民幣270.6百萬元增至2024年的人民幣705.8百萬元，主要是由於貿易及其他應收款項增加人民幣769.5百萬元及以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據增加人民幣59.8百萬元所致。截至2024年5月31日止五個月，我們錄得經營現金流出淨額人民幣414.5百萬元，而截至2025年5月31日止五個月，我們錄得經營現金流入淨額人民幣90.4百萬元。我們亦透過商業銀行借款為業務運營提供資金。截至2025年7月31日，我們尚未動用的承諾銀行信貸額度為人民幣814.8百萬元。此外，我們於2024年8月完成D輪融資，籌集所得款項淨額合共約人民幣1,330.8百萬元。基於上述情況，董事認為我們的業務是可持續的。考慮到我們目前可動用的財務資源，包括手頭現金及現金等價物以及內部產生的資金，但不計及[編纂]估計[編纂]，董事認為，我們直至2026年12月31日有充足的營運資金來滿足我們目前的需求。

財務資料

各期間經營業績比較

截至2025年5月31日止五個月與截至2024年5月31日止五個月的比較

收入

我們的收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣560.9百萬元增加34.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣753.6百萬元，反映我們整體業務規模有所增長。

智能座艙解決方案

我們來自智能座艙解決方案的收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣531.6百萬元增加36.1%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣723.7百萬元，主要是由於域控制器銷售收入、座艙部件銷售收入及研發服務收入增加所致。

- 域控制器銷售收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣458.1百萬元增加30.9%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣599.8百萬元，主要由於域控制器的出貨量及平均單價上升所致。域控制器的出貨量由截至2024年5月31日止五個月的約221,000件增加至截至2025年5月31日止五個月的約266,000件，反映行業對域控制器的需求增加。我們的域控制器的平均單價由截至2024年5月31日止五個月的人民幣2,075元增至截至2025年5月31日止五個月的人民幣2,257元，主要由於我們從戰略上專注於開發及生產搭載高端SoC的域控制器，這類產品的價格相對較高，可迎合消費者對智能化程度更高和座艙功能更強大的車型不斷增長的需求。
- 座艙部件銷售收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣50.3百萬元增加22.4%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣61.5百萬元，主要由於我們項目優化導致座艙部件平均單價上升。
- 研發服務收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣23.2百萬元大幅增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣62.4百萬元，主要由於與一名國際OEM客戶的研發項目取得進展所致。

財務資料

網聯服務解決方案

我們來自網聯服務解決方案的收入保持穩定，截至2024年5月31日止五個月為人民幣27.0百萬元，而截至2025年5月31日止五個月為人民幣27.5百萬元。

其他收入

我們的其他收入保持穩定，截至2024年及2025年5月31日止五個月均為人民幣2.3百萬元。

銷售成本

我們的銷售成本由截至2024年5月31日止五個月的人民幣532.5百萬元增加23.0%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣654.9百萬元，乃由於材料成本增加人民幣101.8百萬元，這與智能座艙解決方案出貨量的增長及新產品所採用的高端SoC數量增加相符。

毛利及毛利率

綜上所述，我們的毛利由截至2024年5月31日止五個月的人民幣28.4百萬元增加247.8%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣98.7百萬元，而同期我們的毛利率由5.1%上升至13.1%。

智能座艙解決方案

我們的智能座艙解決方案的毛利由截至2024年5月31日止五個月的人民幣24.1百萬元大幅增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣94.6百萬元，而我們的毛利率由截至2024年5月31日止五個月的4.5%上升至截至2025年5月31日止五個月的13.1%。該增加主要由於(i)客戶對搭載高端SoC的智能座艙解決方案的需求增加令高端智能座艙解決方案的出貨量增加，及(ii)得益於我們採取的成本控制及項目優化措施令搭載高端SoC的智能座艙解決方案的毛利率上升。

網聯服務解決方案

截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們的網聯服務解決方案的毛利保持穩定，為人民幣3.9百萬元及人民幣3.7百萬元。同期，我們分別錄得毛利率14.5%及13.4%。截至2025年5月31日止五個月，我們的毛利率低於2024年全年的整體毛利率，主要由於季節性因素影響我們根據啟用智能網聯功能的乘用車數量收取費用的項目所

財務資料

產生的收入。鑒於汽車行業的OEM通常於年底增加其車型的銷量，我們提供更多網聯服務解決方案，並於下半年產生更多收入。然而，與我們的網聯服務解決方案相關的成本於全年平均產生。

其他業務

截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們其他業務的毛利保持穩定在人民幣0.4百萬元。

其他收入

我們的其他收入由截至2024年5月31日止五個月的人民幣21.0百萬元增加71.1%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣35.8百萬元，主要受政府補助增加的推動。

預期信貸虧損模式下的減值虧損(已扣除撥回款項)

我們於截至2024年5月31日止五個月錄得預期信貸虧損模式下的減值虧損撥回人民幣4.3百萬元及於截至2025年5月31日止五個月錄得人民幣19.0百萬元，主要由於貿易應收款項減值虧損減少，與貿易應收款項減少基本一致。由於我們的業務季節性，我們通常於每年年底擁有較大的貿易應收款項結餘金額，及截至年末我們根據減值分析就貿易應收款項計提減值虧損撥備。由於我們於來年逐漸收回年終貿易應收款項(包括我們已計提減值虧損撥備者)，我們最終可能於來年的中期確認減值虧損撥回。截至2025年5月31日，我們截至2024年12月31日的貿易應收款項人民幣1,093.7百萬元或84.2%已結清，且相應的減值虧損撥備已撥回。我們於截至2025年5月31日止五個月確認收入人民幣753.6百萬元，且收入產生的貿易應收款項少於貿易應收款項的結算金額。因此，我們於截至2025年5月31日止五個月錄得減值虧損撥回。

其他收益及虧損

截至2025年5月31日止五個月，我們錄得其他虧損人民幣43.7百萬元，而2024年同期其他收益為人民幣9.7百萬元。該波動主要由於2025年與我們於一家新能源汽車製造商的股權相關的以公允價值計量且其變動計入損益的金融資產公允價值變動產生的虧損及我們於2024年提早終止部分租約所產生的虧損所致。

財務資料

銷售開支

我們的銷售開支由截至2024年5月31日止五個月的人民幣49.5百萬元減少1.8%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣48.6百萬元，主要由於以股份為基礎的付款減少令與銷售員工相關的員工成本減少所致。

行政開支

我們的行政開支由截至2024年5月31日止五個月的人民幣137.4百萬元增加5.6%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣145.1百萬元，主要由於(i)行政人員增加導致與辦公室相關的辦公開支以及折舊及攤銷增加；及(ii)就外部業務發展顧問服務產生的專業服務費增加。

研發開支

我們的研發開支由截至2024年5月31日止五個月的人民幣90.1百萬元增加7.7%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣98.0百萬元，主要由於研發部門員工人數增加令與研發人員相關的員工成本增加所致。

分佔聯營公司業績

我們的分佔聯營公司虧損由截至2024年5月31日止五個月的人民幣0.1百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣5.7百萬元，主要由於我們在一家以權益法入賬的集成電路公司的投資價值減少所致。

[編纂]開支

我們於截至2024年5月31日止五個月及截至2025年5月31日止五個月分別確認[編纂]開支人民幣[編纂]元及人民幣[編纂]元，與我們的[編纂]進度一致。

融資成本

我們的融資成本由截至2024年5月31日止五個月的人民幣17.2百萬元增加35.0%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣23.2百萬元，主要由於我們的銀行借款的利息開支隨著銀行借款結餘增加而增加。

財務資料

期內虧損

由於上述原因，我們的淨虧損由截至2024年5月31日止五個月的人民幣244.8百萬元減少10.2%至截至2025年5月31日止五個月的人民幣219.9百萬元。

截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2023年的人民幣1,495.8百萬元增加70.9%至2024年的人民幣2,557.0百萬元，主要受智能座艙解決方案的收入增加所推動。

智能座艙解決方案

我們的智能座艙解決方案收入由2023年的人民幣1,352.4百萬元增加80.5%至2024年的人民幣2,441.4百萬元，主要由於銷售域控制器的收入增加，該增加部分被(i)座艙部件的銷售收入；及(ii)研發服務的收入減少所抵銷。

- 域控制器銷售收入由2023年的人民幣784.9百萬元增加149.6%至2024年的人民幣1,959.0百萬元，主要由於域控制器出貨量及平均單價上升所致。域控制器的出貨量由2023年的約793,000台增加至2024年的約915,000台，反映我們與新客戶的合作。域控制器的平均單價由2023年的人民幣990元增加至2024年的人民幣2,141元，主要是由於我們戰略性地專注於開發及生產配備高端SoC、價格相對較高的域控制器，以滿足消費者對具有更高智能化水平及更好座艙功能表現的車型不斷增加的需求。
- 座艙部件銷售收入由2023年的人民幣208.8百萬元減少24.1%至2024年的人民幣158.5百萬元，主要原因是該等產品平均單價下降而產品總出貨量增加。由於我們生產或採購座艙部件以補充我們的域控制器，該等產品出貨量及市場價格變動大部分反映客戶對配備高端SoC及低價部件的域控制器需求。
- 研發服務收入由2023年的人民幣358.7百萬元減少9.7%至2024年的人民幣323.9百萬元，主要原因是我們研發項目於2024年的平均合約價值相較於2023年有所下降。

財務資料

網聯服務解決方案

我們來自網聯服務解決方案的收入由2023年的人民幣122.4百萬元減少9.9%至2024年的人民幣110.2百萬元，主要是由於我們來自兩家主要OEM的收入減少。

根據我們與某家OEM的協議，我們供應智能座艙域控制器，並為該OEM的網聯平台提供為期三年的維護服務。我們的服務費用基於連接至該OEM平台的配備我們供應的域控制器的車輛數量計算。由於該協議下的大部分域控制器是於2019年至2022年期間交付，該等配備域控制器車輛的三年服務期已到期或快將到期，導致我們來自該OEM的收入減少。由於我們提供的服務種類以及通過擎Cloud平台服務的活躍網聯汽車數量下降，我們來自另一家OEM的收入減少。這是由於該OEM將其汽車轉移至自有平台所致。

我們來自上述兩家OEM的收入下降，部分被一家OEM客戶（於2023年下半年與我們就用戶支持服務訂立新合約）的收入增加所抵銷。於2024年，我們來自該合約的收入增加，原因是相比2023年僅產生半年的收入，我們於2024年實現全年收入。

其他收入

我們的其他收入由2023年的人民幣21.0百萬元減少74.5%至2024年的人民幣5.4百萬元，主要原因是我們於2023年處置庫存中的大部分芯片，而於2024年處置的芯片數量大幅減少。我們不將芯片銷售視作我們的核心業務且我們計劃於未來五年內進一步縮小芯片銷售活動的規模。

銷售成本

我們的銷售成本由2023年的人民幣1,264.7百萬元增加78.4%至2024年的人民幣2,256.0百萬元，乃由於(i)隨著智能座艙解決方案出貨量增長及越來越多的高端SoC用於新產品，材料成本增加人民幣844.4百萬元；及(ii)我們的製造費用增加人民幣107.1百萬元，乃由於我們擴大智能座艙產品的生產規模所致。

毛利及毛利率

綜上所述，我們的毛利由2023年的人民幣231.1百萬元增加30.3%至2024年的人民幣301.0百萬元。相較之下，我們的整體毛利率由2023年的15.4%減少至2024年的11.8%。

財務資料

智能座艙解決方案

我們智能座艙解決方案的毛利由2023年的人民幣203.8百萬元增加35.3%至2024年的人民幣275.8百萬元，而毛利率則由2023年的15.1%下降至2024年的11.3%。域控制器的毛利由2023年的人民幣36.5百萬元增加至2024年的人民幣143.6百萬元，毛利率由2023年的4.7%上升至2024年的7.3%，主要由於(i)隨著客戶對搭載中高端SoC的智能座艙解決方案的需求增加，中高端智能座艙解決方案的出貨量上升；及(ii)若干虧損項目於2024年終止，令搭載中端SoC的智能座艙解決方案的毛利率上升。然而，由於域控制器的毛利率相對較低，我們的整體毛利率因域控制器收入增加而下降。此外，2024年研發服務的毛利及毛利率較2023年有所下降，此乃由於我們於2023年完成若干毛利率相對較高的研發項目。

網聯服務解決方案

網聯服務解決方案的毛利由2023年的人民幣25.5百萬元減少4.6%至2024年的人民幣24.3百萬元，主要由於我們來自網聯服務解決方案的的收入減少。有關該業務於2024年收入減少的詳情，請參閱「截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較 — 收入」。然而，毛利率由2023年的20.8%略微增加至2024年的22.1%，主要由於我們加強成本管理及提高該業務的運營效率。

其他業務

我們其他業務的毛利由2023年的人民幣1.7百萬元減少48.8%至2024年的人民幣0.9百萬元，主要由於我們加快處置芯片存貨。其他業務的毛利率由2023年的8.3%增加至2024年的16.6%，主要由於我們於2023年處置芯片後存貨壓力降低及我們因而為存貨餘下的芯片實現更佳價格。

其他收入

我們的其他收入由2023年的人民幣30.8百萬元增加至2024年的人民幣59.9百萬元，主要由於政府補助及增值稅加計扣除增加人民幣29.7百萬元，主要因獲得新補助以及部分政府資助的研究項目順利驗收所致。

財務資料

預期信貸虧損模式下的減值虧損(已扣除撥回款項)

我們於預期信貸虧損模式下的減值虧損由2023年的人民幣14.2百萬元增加至2024年的人民幣149.9百萬元，主要由於確認一名正處於經營困難的OEM客戶的貿易應收款項的信貸虧損。於2022年、2023年及2024年，我們與該OEM客戶的業務往來所得收入分別為人民幣43百萬元、人民幣103百萬元及人民幣119百萬元。截至2024年12月31日及2025年5月31日，所有應收該客戶的貿易應收款項的尚未償還金額均為人民幣117.6百萬元，我們已就此全額計提減值虧損撥備。鑒於我們已停止與該OEM客戶開展業務並全額計提減值虧損撥備，我們認為，由該OEM客戶造成的減值虧損已全面反映在我們於往績記錄期間的經營業績中，且將對我們造成一次性影響。我們已於2025年1月對該OEM客戶提起訴訟，以收回該客戶的未償還貿易應收款項結餘。該案件於2025年4月27日開庭初審但被告並無出席。截至最後實際可行日期，該OEM客戶已進入破產重組程序，相關訴訟案件已暫停審理。我們已就未償還的應收款項提出申索，並正與管理人積極溝通。

其他收益及虧損

我們的其他收益由2023年的人民幣108.4百萬元減少53.1%至2024年的人民幣50.9百萬元。該下降主要因以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值變動收益減少人民幣46.1百萬元，這主要與我們於一家智能新能源汽車製造商的股權有關。

銷售開支

我們的銷售開支由2023年的人民幣116.8百萬元增加27.4%至2024年的人民幣148.9百萬元。該變動主要歸因於(i)與銷售人員相關的員工成本增加人民幣13.7百萬元，原因是股份支付增加；及(ii)售後服務開支增加人民幣7.0百萬元，與我們的域控制器銷售額增長一致。

行政開支

我們的行政開支由2023年的人民幣259.8百萬元增加42.6%至2024年的人民幣370.4百萬元，主要由於股份支付增加導致與行政人員相關的員工成本增加人民幣108.0百萬元。

財務資料

研發開支

我們的研發開支由2023年的人民幣235.4百萬元減少11.9%至2024年的人民幣207.3百萬元，主要由於與研發人員相關的員工成本減少人民幣49.9百萬元，因為我們持續採取措施優化研發團隊以提高效率，並精簡冗餘項目，對前景不確定的項目進行戰略調整。有關對我們研發能力的影響，請參閱「截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較－研發開支」。

分佔聯營公司業績

我們於2023年錄得分佔一家聯營公司虧損為零，而2024年該金額為人民幣0.7百萬元，主要由於我們在一家以權益法入賬的集成電路公司的投資價值減少。

[編纂]開支

我們於2023年錄得[編纂]開支為[編纂]，而2024年該金額為人民幣[編纂]元，主要由於我們為籌備本次[編纂]而產生開支。

融資成本

我們的融資成本由2023年的人民幣27.8百萬元增加58.6%至2024年的人民幣44.1百萬元，主要由於利息開支增加人民幣16.1百萬元，反映銀行借款有所增加。

所得稅

於2023年及2024年，我們的所得稅分別為人民幣67千元及人民幣27千元。

年內虧損

由於上述原因，我們的淨虧損由2023年的人民幣283.8百萬元增加90.6%至2024年的人民幣540.8百萬元。

截至2023年12月31日止年度與截至2022年12月31日止年度的比較

收入

我們的收入由2022年的人民幣1,217.8百萬元增加22.8%至2023年的人民幣1,495.8百萬元，主要是由於我們來自智能座艙解決方案的收入增加。

財務資料

智能座艙解決方案

我們智能座艙解決方案的收入由2022年的人民幣1,078.5百萬元增加25.4%至2023年的人民幣1,352.4百萬元，主要是由於來自研發服務的收入及來自域控制器銷售的收入增加，但被來自座艙部件銷售的收入減少所抵銷。

- 域控制器銷售的收入由2022年的人民幣674.3百萬元增加16.4%至2023年的人民幣784.9百萬元，主要由於域控制器的出貨量由2022年的約488,000台增加至2023年的793,000台。出貨量增加反映OEM對我們智能座艙解決方案的需求增加，以及我們持續努力升級產品及擴大客戶基礎。域控制器的平均單價由2022年的人民幣1,382元減少至2023年的人民幣990元，主要由於市場競爭加劇，配備低端SoC域控制器的價格下降，而該等域控制器佔2023年域控制器總出貨量的相當一部分。
- 座艙部件銷售的收入由2022年的人民幣238.3百萬元減少12.4%至2023年的人民幣208.8百萬元，主要由於我們的戰略重心是將域控制器作為我們的核心產品。
- 研發服務產生的收入由2022年的人民幣166.0百萬元增加116.1%至2023年的人民幣358.7百萬元，主要由於我們獲得更多研發項目。

網聯服務解決方案

我們的收入由2022年的人民幣89.3百萬元增加37.0%至2023年的人民幣122.4百萬元，主要由於(i)我們於2023年下半年與一家主要OEM訂立新合約以向其提供我們的用戶支持服務，及(ii)我們於2023年與更多汽車品牌合作並進一步加強服務供應。

其他收入

我們的其他收入由2022年的人民幣49.9百萬元減少57.8%至2023年的人民幣21.0百萬元，主要是由於2023年市場供應更加充足導致車規級芯片銷售下跌。

財務資料

銷售成本

我們的銷售成本由2022年的人民幣1,046.6百萬元增加20.8%至2023年的人民幣1,264.7百萬元，主要歸因於(i)製造費用增加人民幣79.1百萬元，主要反映隨著智能座艙解決方案出貨量增長，與我們的製造設備及設施有關的原材料成本、能源成本及折舊增加；(ii)員工成本增加人民幣70.6百萬元，受我們製造團隊擴大所驅動；及(iii)隨著智能座艙解決方案出貨量增長，材料成本增加人民幣68.4百萬元。

毛利及毛利率

由於上述原因，我們的毛利由2022年的人民幣171.1百萬元增加35.0%至2023年的人民幣231.1百萬元。我們的毛利率由2022年的14.1%增加至2023年的15.4%，主要由於智能座艙解決方案的毛利率增加。

- **智能座艙解決方案。**我們的毛利率由2022年的12.5%增加至2023年的15.1%，主要由於我們研發服務的毛利率增加。我們進行研發項目，為OEM客戶的車型開發軟件，以出口到利潤更高的海外市場（與國內車型軟件的研發服務相比）。此外，另一個創新且有利可圖的研發項目（開發涉及兩款SoC的智能座艙解決方案），亦有助提高我們研發服務的毛利率。研發服務毛利率增幅部分被(i)域控制器毛利率隨著競爭加劇而下降，及(ii)因我們重點將域控制器作為我們的核心產品而令座艙部件毛利率下降抵銷。
- **網聯服務解決方案。**我們的毛利率由2022年的16.9%增加至2023年的20.8%，主要由於(i)隨著我們加強服務供應，我們從主要客戶獲得更多收入，及(ii)我們加強成本管理及提高該業務的運營效率。
- **其他。**我們的毛利率由2022年的41.7%下降至2023年的8.3%，主要由於2023年對OEM的車規級芯片銷售隨著芯片市場穩定而減少。有關我們於2022年能夠保證芯片供應的詳細原因，請參閱「業務－我們的供應商－全球芯片短缺的影響」。

其他收入

我們的其他收入由2022年的人民幣46.9百萬元減少34.4%至2023年的人民幣30.8百萬元，主要是由於相較於2023年，我們於2022年參與更多政府資助的研發項目，導致政府補助減少人民幣13.4百萬元。

財務資料

預期信貸虧損模式下的減值虧損(已扣除撥回款項)

我們於預期信貸虧損模式下的減值虧損由2022年的人民幣5.4百萬元增加至2023年的人民幣14.2百萬元，主要由於貿易應收款項撥備增加，這與我們的業務規模擴張一致。

其他收益及虧損

我們於2022年錄得其他虧損人民幣178千元，而我們於2023年錄得其他收益人民幣108.4百萬元。該增長乃主要由於我們於2023年錄得以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益人民幣111.8百萬元，這主要與我們於一家智能新能源汽車製造商的股權有關。

銷售開支

我們的銷售開支由2022年的人民幣109.7百萬元增加6.5%至2023年的人民幣116.8百萬元。該變動主要歸因於(i)由於我們加強市場營銷及推廣工作，推廣、廣告及差旅開支增加人民幣4.1百萬元，及(ii)我們的售後服務開支增加人民幣3.2百萬元，受我們於2023年的出貨量增長所推動。該增長部分被員工成本減少人民幣1.4百萬元所抵銷，主要由於向銷售人員作出的以權益結算之股份支付減少。

行政開支

我們的行政開支由2022年的人民幣250.4百萬元增加3.8%至2023年的人民幣259.8百萬元，主要由於(i)我們的業務發展開支增加人民幣4.1百萬元，與我們的業務增長一致；及(ii)與我們的融資活動有關的專業服務費用增加人民幣3.3百萬元。該增長部分被辦公開支減少人民幣3.0百萬元所抵銷，主要是由於我們就若干辦公場地訂立了長期租賃協議以及我們支付的部分租金確認為租賃負債的利息開支，從而引致我們的租金開支減少。

研發開支

我們的研發開支由2022年的人民幣277.4百萬元減少15.1%至2023年的人民幣235.4百萬元，主要由於我們採取措施改善研發效率，引致員工成本減少人民幣51.4百萬元。我們精簡了若干研發項目的開發，並完善了研發團隊架構，通過對若干僱員進行重新分配並重組團隊架構，以更好地使僱員隊伍與當前業務需求一致。我們研發團隊的調整既不涉及核心團隊成員，也不影響我們的主要研發項目或技術能力。我們相信這些措施並無或不會對我們的研發能力產生重大不利影響。員工成本的減少被折舊及攤銷開支增加人民幣6.8百萬元所抵銷，主要由於我們為一個研發中心簽訂了新租約。

財務資料

融資成本

受租賃負債利息開支的影響，我們的融資成本由2022年的人民幣27.1百萬元增加2.5%至2023年的人民幣27.8百萬元。

所得稅

於2022年及2023年，我們的所得稅分別為人民幣3千元及人民幣67千元。

年內虧損

由於上述原因，我們的淨虧損由2022年的人民幣452.2百萬元減少37.2%至2023年的人民幣283.8百萬元。

對綜合財務狀況表中選定項目的討論

下表載列截至所示日期我們綜合財務狀況表的選定資料，乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
資產				
非流動資產				
物業、廠房及設備	187,949	312,414	433,229	526,365
租賃按金	7,705	6,354	13,872	10,254
收購物業、廠房及設備的 預付款項	—	—	—	8,000
使用權資產	89,405	145,619	167,170	126,580
已質押銀行存款	3,300	—	—	—
於合營企業的權益	—	—	9,993	9,989
於聯營公司的權益	—	—	102,267	96,585
非流動資產總值	288,359	464,387	726,531	777,773

財務資料

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
流動資產				
存貨及合約成本	467,276	488,097	503,915	591,599
貿易及其他應收款項	497,341	690,721	1,435,432	916,748
合約資產	3,221	2,826	8,684	4,875
以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產 ..	165,281	457,139	487,785	591,659
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據	171,441	84,263	95,266	136,494
受限制銀行存款	734	51,250	1,424	9,091
已質押銀行存款	105,385	85,030	71,707	198,812
現金及現金等價物	587,863	257,038	977,006	900,734
流動資產總值	1,998,542	2,116,364	3,581,219	3,350,012
資產總值	2,286,901	2,580,751	4,307,750	4,127,785
資本及儲備				
資本及儲備				
股本	117,968	117,968	139,554	139,554
儲備	698,561	480,075	1,405,223	1,231,289
本公司擁有人應佔權益	816,529	598,043	1,544,777	1,370,843
非控股權益	733	861	1,279	1,083
權益總額	817,262	598,904	1,546,056	1,371,926
負債				
非流動負債				
銀行借款	30,000	169,319	247,292	328,615
租賃負債	46,762	60,483	59,859	30,776
撥備	31,426	33,681	39,181	40,907
遞延收入	47,877	2,685	83,593	83,631
非流動負債總額	156,065	266,168	429,925	483,929
流動負債				
應付票據、貿易及其他應付款項	673,535	830,898	891,887	772,060
銀行借款	560,984	838,539	1,348,159	1,430,637
租賃負債	30,291	34,164	57,076	33,089
合約負債	48,764	12,078	34,647	36,144
流動負債總額	1,313,574	1,715,679	2,331,769	2,271,930
負債總額	1,469,639	1,981,847	2,761,694	2,755,859
資產淨值	817,262	598,904	1,546,056	1,371,926

財務資料

資產

物業、廠房及設備

我們的物業、廠房及設備主要包括(i)樓宇、(ii)家具及設備、(iii)機器、(iv)租賃物業裝修及(v)在建工程。下表載列我們於往績記錄期間的物業、廠房及設備明細。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
樓宇	—	11,633	11,048	138,038
家具及設備	17,314	49,749	39,780	36,201
機器	23,263	48,079	75,366	130,354
租賃物業裝修	9,794	11,274	19,911	19,360
在建工程	137,578	191,679	287,124	202,412
總計	187,949	312,414	433,229	526,365

我們的廠房及設備的賬面淨值由截至2022年12月31日的人民幣187.9百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣312.4百萬元，並進一步增加至截至2024年12月31日的人民幣433.2百萬元，主要由於與建設柳州及瑞安新生產中心以及擴建廈門生產中心有關的在建工程增加。我們的物業、廠房及設備增加至截至2025年5月31日的人民幣526.4百萬元，主要由於我們位於柳州的新生產中心及廈門生產中心竣工。

使用權資產

我們的使用權資產指用於我們營運及生產活動的租賃土地及租賃物業的賬面值。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，我們的使用權資產分別為人民幣89.4百萬元、人民幣145.6百萬元、人民幣167.2百萬元及人民幣126.6百萬元。於往績記錄期間，我們的使用權資產增加，主要是由於收購與建立廈門生產基地有關的地塊土地使用權以及我們的租賃辦公空間增加。

存貨及合約成本

我們的存貨及合約成本包括(i)材料及組件，及(ii)合約履行成本，指與合約履行、在製品、製成品及交付中產品有關的勞工成本及原材料成本。下表載列截至所示日期我們的存貨明細。

財務資料

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
材料及組件：				
製成品.....	146,034	159,213	166,916	224,123
芯片	107,084	126,767	152,141	187,358
其他 ⁽¹⁾	115,159	134,881	96,517	49,272
小計	368,277	420,861	415,574	460,753
合約履行成本 ⁽²⁾	98,999	67,236	88,341	130,846
總計	467,276	488,097	503,915	591,599

附註：

- (1) 主要包括電子元件、結構件、屏幕、包裝材料及軟件。
- (2) 該等成本與智能座艙解決方案合約直接相關。該等成本產生的資源將用於履行合約，並預期可以收回。

我們的存貨及合約成本由截至2022年12月31日的人民幣467.3百萬元增加4.5%至截至2023年12月31日的人民幣488.1百萬元，主要由於我們為來年的生產採購原材料而導致材料及組件增加人民幣52.6百萬元。截至2024年12月31日，我們的存貨及合約成本進一步增加3.2%至人民幣503.9百萬元，主要是由於合約履約成本增加人民幣21.1百萬元，此與我們的業務擴展一致。截至2025年5月31日，我們的存貨及合約成本進一步增加17.4%至人民幣591.6百萬元，與我們的業務增長一致。

下表載列於所示期間我們存貨及合約成本的周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	止五個月
2025年				
存貨及合約成本的				
周轉天數 ⁽¹⁾	135	138	80	127

附註：

- (1) 特定期間的存貨及合約成本的周轉天數為存貨及合約成本期初及期末結餘的平均數除以該期間的銷售成本，再乘以該期間的天數。

財務資料

我們於2022年及2023年的存貨及合約成本的周轉天數保持相對穩定，分別為135天及138天。我們的存貨及合約成本的周轉天數由2023年的138天減少至2024年的80天，主要由於我們的銷售大幅增加，令存貨周轉效率提高。截至2025年5月31日止五個月的存貨及合約資產周轉天數為127天，高於2024年全年的周轉天數，主要是由於我們業務的季節性波動。我們將製成品及主要原材料(如芯片)維持在策略水平，以支持我們及時向客戶交貨，從而推動存貨及合約資產結餘金額的增長，而我們於截至每年5月31日止五個月確認顯著較低的銷售成本金額，與我們同期收入的季節性模式一致。

下表載列於所示日期我們的存貨及合約成本的賬齡分析。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
六個月內.....	367,562	326,772	354,205	415,636
六至十二個月.....	97,618	92,664	42,529	92,998
一至兩年.....	4,013	64,635	106,193	71,620
兩年以上.....	13	4,026	988	11,345
總計	467,276	488,097	503,915	591,599

我們於2022年及2023年錄得存貨撇減人民幣34.9百萬元及人民幣30.8百萬元，而我們的存貨撇減由2023年的人民幣30.8百萬元增加至2024年的人民幣50.2百萬元。我們的存貨撇減由截至2024年5月31日止五個月的人民幣11.5百萬元增加至截至2025年5月31日止五個月的人民幣12.4百萬元。我們存貨撇減的整體增加主要由於賬齡為一年以上的存貨增加。我們賬齡為一年以上的存貨由截至2022年12月31日的人民幣4.0百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣68.7百萬元，並進一步增至截至2024年12月31日的人民幣107.2百萬元及截至2025年5月31日的人民幣83.0百萬元，主要由於我們於2022年芯片供應短缺期間採購的庫存芯片。我們已根據其可變現淨值，並計及與該等存貨有關的可收回性風險，對賬齡為一年以上的存貨計提減值撥備。

截至2025年7月31日，我們截至2025年5月31日的約人民幣344.2百萬元或58.2%的存貨及合約成本隨後被消耗或使用。

財務資料

貿易及其他應收款項

貿易應收款項

我們的貿易應收款項主要指應收客戶款項。我們的貿易應收款項由截至2022年12月31日的人民幣418.7百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣619.7百萬元，主要由於我們的解決方案及產品出貨量隨著汽車智能的市場趨勢而增加。我們的貿易應收款項再增加至截至2024年12月31日的人民幣1,125.0百萬元，主要由於91天至180天內到期的貿易應收款項增加人民幣131.9百萬元，乃由於我們與一名重要客戶協定一項長於信貸期的結算安排，以促進我們與該客戶的合作。截至2025年5月31日，我們的貿易應收款項增加至人民幣681.6百萬元，與我們的業務增長相符。

下表載列按發票日期呈列的貿易應收款項（扣除信貸虧損撥備）的賬齡分析。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
90天以內	378,432	544,987	910,424	487,596
91天至180天	22,512	43,832	175,670	146,615
181天至365天	17,069	22,695	21,669	37,645
一至兩年.....	666	8,180	17,239	9,781
總計	418,679	619,694	1,125,002	681,637

我們一般授予客戶介乎60天至120天的信貸期。我們力求對未償還貿易應收款項保持嚴格控制。我們要求應收賬款須於協定的付款期限內收回。倘逾期超過30日，我們的財務部門將發出內部風險預警，並提供追蹤業務團隊收款進度及付款情況的每週更新。業務部門負責在60日內完成收款。倘於此期間後仍未收到款項，亦無還款計劃，財務部門將主導對該客戶的目前合作狀況進行審查，包括但不限於合約條款、存貨及賬戶餘額，並將相關事項上報高級管理層，決定是否交由法務部門採取法律行動。就將透過法律行動收取的貿易應收款項而言，法務部門將主導後續行動，如發出律師函或提起訴訟，業務部門及財務部門則提供支持。進展須向相關部門及高級管理層匯報。倘所有收款工作均未奏效，高級管理層將在財務部門、法務部門及業務部門的協助下，決定就該等貿易應收款項計提減值虧損撥備。

財務資料

我們應用國際財務報告準則第9號的簡化方法計量預期信貸虧損，該方法就所有貿易應收款項使用全期預期虧損撥備。為計量預期信貸虧損，貿易應收款項已根據共同信貸風險特徵進行分組，並考慮客戶經營所在行業、其賬齡類別及過往收款記錄，集體評估收回的可能性。我們使用可行權宜方法，使用撥備矩陣估計貿易應收款項的預期信貸虧損，當中考慮過往信貸虧損經驗並就無需付出過多成本或努力即可獲得的前瞻性資料進行調整。我們採用預期信貸虧損模式對所有具有不同信貸特徵的貿易應收款項個別進行減值評估。除個別進行減值評估的項目外，餘下所有貿易應收款項乃根據共同信貸風險特徵並參考客戶過往逾期風險進行分組。管理層會定期審閱信貸風險，以確保更新有關特定債務人的相關資料。我們相信已於往績記錄期間各期末就我們的貿易應收款項計提足夠撥備。我們的貿易應收款項於預期信貸虧損模式下的減值虧損由2023年的人民幣14.4百萬元增加至2024年的人民幣149.2百萬元，主要由於就來自一名現正面對營運困難的OEM客戶的貿易應收款項確認信貸虧損。我們於截至2025年5月31日止五個月撥回貿易應收款項於預期信貸虧損模式下的減值虧損人民幣19.2百萬元。截至最後實際可行日期，除該等與該名OEM的貿易應收款項外，我們並不知悉在收回任何重大貿易應收款項方面存在任何重大困難。

下表載列於所示期間我們貿易應收款項的周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
貿易應收款項周轉天數 ⁽¹⁾	91	127	125	182

附註：

- (1) 特定期間的貿易應收款項周轉天數為貿易應收款項期初及期末結餘的平均數除以該期間的收入再乘以該期間的天數。

於2022年、2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們的貿易應收款項周轉天數分別為91天、127天、125天及182天。與2022年相比，2023年、2024年及截至2025年5月31日止五個月的貿易應收款項周轉天數相對較長，主要是由於以下原因所致：

- **業務季節性。**我們的智能座艙解決方案的需求受中國汽車行業季節性市場趨勢的影響。我們於每年第四季度確認的收入通常佔總收入的較高比例。我們於2022年第四季度錄得人民幣466.4百萬元及於2023年第四季度錄得人民幣755.4百萬元，分別佔各年度總收入的38.3%及50.5%。2022年及2023

財務資料

年第四季度錄得的收入導致截至2022年及2023年12月31日的貿易應收款項結餘金額分別為人民幣418.7百萬元及人民幣619.7百萬元，而2023年總收入的增長率低於2023年貿易應收款項期末結餘的增長，導致2023年周轉天數增加。於2024年，我們開始量產並於2024年上半年向一家主要OEM供貨及該客戶貢獻的收入於2024年下半年快速增加。我們於2024年第四季度錄得收入人民幣1,063.7百萬元，對截至2024年12月31日的貿易應收款項結餘金額作出重大貢獻（即用於計算截至2025年5月31日止五個月的周轉天數的期初餘額）。由於業務季節性因素導致我們於截至2025年5月31日止五個月確認的收入顯著少於2024年全年的收入，我們截至2025年5月31日止五個月的貿易應收款項周轉天數增加至182天。

- *客戶的結算程序。*我們的貿易應收款項周轉天數受到若干主要OEM客戶的結算程序影響。於往績記錄期間，我們為了迎合他們的付款習慣致使實際付款週期長於我們與他們訂立的合約所訂明的信貸期。我們相信，此舉可加強我們與主要客戶的關係，並有助我們加深與彼等的合作。具體而言，於2024年，我們應收五大客戶中兩名客戶的貿易應收款項周轉天數分別相較於我們給予彼等的信貸期多出約40至90天。於2024年，我們應收五大客戶中另外三名客戶的貿易應收款項周轉天數與我們向該等客戶提供的信貸期基本一致。請參閱「業務－我們的客戶」。

截至2025年7月31日，截至2025年5月31日的貿易應收款項人民幣285.4百萬元或34.1%已其後結清。截至2024年12月31日，貿易應收款項的未結算部分主要包括應收一名經營困難的OEM客戶的貿易應收款項。請參閱「－各期間經營業績比較－截至2024年12月31日止年度與截至2023年12月31日止年度的比較－預期信貸虧損模式下的減值虧損（已扣除撥回款項）」。

董事認為，基於(i)我們定期評估以密切監控我們的信用風險及就預期減值作出適當撥備、(ii)我們對貿易應收款項管理實施嚴格內部控制及(iii)我們的大部分客戶的信譽及結算往績記錄，就我們的貿易應收款項而言並無重大可收回性問題，且鑒於截至最後實際可行日期的當時情況，我們已計提足夠的減值撥備。請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註22。

財務資料

其他應收款項

我們的其他應收款項主要包括：(i)服務預付款項，主要為與我們投資及融資活動有關的專業服務預付款項，(ii)向供應商支付的原材料預付款項，及(iii)其他可回收稅款，主要為待抵扣的進項增值稅。下表載列截至所示日期我們的貿易及其他應收款項的明細。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
服務預付款項.....	14,246	11,330	13,944	12,081
消耗品預付款項.....	4,189	1,429	1,911	651
可退還按金.....	2,742	2,720	1,742	1,908
向員工墊款.....	1,376	307	516	1,329
向供應商支付的預付款項....	27,331	18,275	83,139	100,471
租賃開支預付款項.....	1,045	1,485	890	239
可收回增值稅.....	24,456	31,223	74,879	102,228
遞延發行成本.....	—	—	5,194	7,034
[編纂]預付款項.....	—	—	[編纂]	[編纂]
出售以公允價值計量且 其變動計入當期損益的 金融資產的應收款項.....	—	—	120,000	—
其他.....	3,885	4,468	5,611	3,099
減：信貸虧損撥備.....	(608)	(210)	(923)	(1,057)
總計.....	78,662	71,027	310,430	235,111

我們的其他應收款項由截至2022年12月31日的人民幣78.7百萬元減少至截至2023年12月31日的人民幣71.0百萬元，主要是由於向供應商支付的預付款項減少人民幣9.1百萬元，這主要反映了2023年芯片價格回落到正常水平。我們的其他應收款項由截至2023年12月31日的人民幣71.0百萬元增加至截至2024年12月31日的人民幣310.4百萬元，主要是由於(i)於2024年確認出售以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的應收款項人民幣120.0百萬元，與我們出售一家私營公司的股本權益有關；(ii)與我們採購材料及組件相關的向供應商支付的預付款項增加人民幣64.9百萬元；及(iii)主要由於可抵扣進項稅額增加的可收回增值稅增加人民幣43.7百萬元。我們的其他應收款項減少至截至2025年5月31日的人民幣235.1百萬元，主要由於出售以公允價值計量且其變動計入當期

財務資料

損益的金融資產的應收款項（與我們出售於一家私營公司的股權有關）減少，部分被預付供應商款項增加所抵銷。向供應商支付的預付款項增加主要是由於(i)我們的業務規模增長；及(ii)向若干芯片供應商支付的預付款項比例增加，以加強我們與彼等的合作。我們的服務預付款項主要包括向合併基金一般合夥人支付的預付款項，乃作為在非上市實體股權投資的相關管理費及顧問服務費。於往績記錄期間各期末的服務預付款項結餘有所波動，主要是由於我們於2022年預付該等管理費並於商定期限內攤銷該預付款項。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產主要包括我們在某些私營公司的股權投資及可轉換債券，旨在深化我們在汽車行業價值鏈中的地位。我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產由截至2022年12月31日的人民幣165.3百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣457.1百萬元，再增加至截至2024年12月31日的人民幣487.8百萬元。2023年出現大幅增加，主要由於一家非上市公司的強勁經營業績及融資活動使該實體的估值增加，導致我們投資的公允價值變動人民幣84.9百萬元。2024年的增加主要是由於有關上述同一實體的非上市股權投資的公允價值增加人民幣53.7百萬元。截至2025年5月31日，我們以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產進一步增加至人民幣591.7百萬元，主要由於非上市公司的非上市股權投資增加。以下為按投資類型劃分的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產明細。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
(人民幣千元)				
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產				
非上市股權／基金投資.....	165,281	364,376	487,785	591,659
非上市可轉換債券 ⁽¹⁾	—	92,763	—	—
總計	165,281	457,139	487,785	591,659

附註：

- (1) 指於2023年於一家私營實體的可轉換債券。我們有權自認購日期起計三個月後將可轉換債券轉換為該實體的實繳資本。相關可轉換債券以固定年票息10%計價，並可根據相關協議按預先釐定的轉換價格轉換為可轉換債券發行人的股份，該價格以公允價值計量。於2024年3月，所有可轉換債券按預先釐定的轉換價格轉換為該私營實體的實繳資本。於2024年6月，我們與一家私營實體訂立投資協議，以總代價人民幣20百萬元收購其0.79%的股權。於2024年12月，我們與一名第三方訂立股份轉讓協議，以出售我們於該私營實體的股權，代價為人民幣120.0百萬元。代價已於2025年3月悉數結算。

財務資料

下表載列於往績記錄期間按公允價值計入損益的金融資產變動。

	以公允價值計量 且其變動計入 當期損益的 金融資產 (人民幣千元)
截至2022年1月1日	6,864
添置	158,000
處置	—
公允價值變動	417
截至2022年12月31日	165,281
添置	182,100
處置	(2,000)
公允價值變動	111,758
截至2023年12月31日	457,139
添置	85,000
處置	(120,000)
公允價值變動	65,646
截至2024年12月31日	487,785
添置	140,000
處置	—
公允價值變動	(36,126)
截至2025年5月31日	591,659

以下為截至2025年5月31日我們於若干私營公司的投資詳情。

實體	主營業務	投資 起始年份	投資類型	權益比例	賬面值 (人民幣百萬元)
投資對象A	一家於2016年於深圳成立的公司，專 注於語音交互技術解決方案	2019年	非上市股權投資	2.43%	0.3
投資對象B	一家於2017年於惠州成立的公司，專 注於開發及製造多用途汽車	2022年	非上市股權投資	1.99%	9.1

財務資料

實體	主營業務	投資 起始年份	投資類型	權益比例	賬面值 (人民幣百萬元)
投資對象C	一家於2018年在重慶成立的公司，專注開發及製造新能源汽車	2022年	非上市股權投資	0.91%	259.7
投資對象D	一家於2018年在蘇州成立的公司，專注於供應鏈及倉儲管理	2023年	非上市股權投資	17.23%	41.4
投資對象E	一個投資基金，作為投資平台，投資於新能源、汽車智能及先進製造業	2024年	投資基金	不適用	80.2
投資對象F	一個投資基金，作為投資平台，投資於新能源及汽車智能行業	2024年	非上市股權投資	19.99%	180.0
投資對象G	一家於無錫成立的公司，專注於開發硬件及軟件	2024年	非上市股權投資	15.15%	21.0

我們的股權投資主要於工業企業。我們擁有完善的投資內控體系，投資決策過程審慎審慎。股東大會是對我們投資活動的最高批准機構。根據涉及的金額，其向董事會及總經理等不同層級授予審批權。董事會作為領導我們投資活動的內部機構，負責管理及監督投資項目。總經理是負責物色投資機會以及計劃、組織及監督投資項目執行的主要人員，並須定期向董事會報告投資項目。財務部負責財務盡職調查及投後財務管理工作。法務部門負責進行法律盡職調查及審閱投資協議條款。業務部門負責開展業務盡職調查。我們的投融資部門聘請審計師、法律顧問等專業人士對投資項目的目標與計劃、所需資金、風險及預期收益等方面進行盡職調查和分析。該等報告在提交前必須由業務、財務及法務部門負責人審閱。根據投資規模和其他因素，擬投資項目必須按不同權限級別提交總經理、董事會或股東大會批准。審批完成後，由投融資

財務資料

部門辦理該項投資的文件簽署、結算及投後管理工作。我們於往績記錄期間進行的投資中，對投資對象C的投資已由總經理及董事會根據其權限進行審閱及批准。其他投資並不屬於董事會的審閱範圍，並根據我們的內部政策由總經理批准。本公司承諾於[編纂]後遵守上市規則第十四章有關收購、出售及其他交易的規定及責任。

我們的核心投資策略專注於鞏固我們在汽車行業的地位。我們主要考慮投資於與我們主營業務緊密相關的行業中的公司。我們於作出最終決定前從多個方面評估投資機會，包括投資項目的市場前景、項目所在行業的增長潛力、項目現有或潛在的法規或限制、我們可用於投資的資源、項目的競爭格局以及項目是否符合我們的長期戰略。透過採取審慎的投資方式，我們旨在控制風險並實現投資價值的穩定增長，確保回報一致，同時將潛在損失降至最低。

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據

我們的應收票據指由在中國註冊的持牌銀行發出的票據作為憑證的應收款項。我們允許客戶使用銀行承兌票據與我們結算其採購。該等票據於我們收到後，可於到期日前在銀行貼現為現金，但須支付貼現利息，或由我們背書以結清應付款項。

根據國際財務報告準則第9號，由我們按慣例於票據到期付款前向金融機構或供應商貼現或背書而持有的若干票據，已被分類為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益（「以公允價值計量且其變動計入其他全面收益」）的應收票據。截至2022年、2023年、2024年12月31日及截至2025年5月31日我們錄得以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據分別為人民幣171.4百萬元、人民幣84.3百萬元、人民幣95.3百萬元及人民幣136.5百萬元。該波動主要反映了客戶對付款方式的偏好變動。

現金及現金等價物

截至2022年、2023年、2024年12月31日及截至2025年5月31日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣587.9百萬元、人民幣257.0百萬元、人民幣977.0百萬元及人民幣900.7百萬元。我們的現金及現金等價物主要包括用於履行我們現金承諾的活期存款及短期存款。

財務資料

負債

應付票據、貿易及其他應付款項

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指我們就日常業務過程中向供應商購買的貨品或服務支付款項的責任。下表載列截至所示日期的貿易應付款項及應付票據明細。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
貿易應付款項.....	447,017	586,029	603,352	430,766
應付票據.....	—	—	—	100,000
總計	447,017	586,029	603,352	530,766

我們的貿易應付款項由截至2022年12月31日的人民幣447.0百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣586.0百萬元，此乃由於我們的業務增長。該金額增加至截至2024年12月31日的人民幣603.4百萬元，主要是由於我們的一名主要SoC供應商要求我們於其向我們交付SoC前預付購買價。我們的貿易應付款項減少至人民幣430.8百萬元，主要由於我們主動結算供應商貿易應付款項。

下表載列我們按發票日期呈列的貿易應付款項的賬齡分析。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
60天以內	365,513	531,078	471,894	319,892
61天至120天	69,775	37,504	98,965	95,884
121天至180天	8,545	8,147	17,243	2,770
181天至365天	265	3,449	7,598	2,807
一至兩年.....	1,727	2,936	3,105	6,305
兩至三年.....	184	1,723	2,903	1,053
三年以上.....	1,008	1,192	1,644	2,055
總計	447,017	586,029	603,352	430,766

財務資料

下表載列我們於所示期間的貿易應付款項周轉天數。

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
貿易應付款項周轉天數 ⁽¹⁾	125	149	96	132

附註：

- (1) 特定期間的貿易應付款項周轉天數為貿易應付款項期初及期末結餘的平均值除以該期間的銷售成本再乘以該期間的天數。

我們的貿易應付款項周轉天數由2022年的125天增至2023年的149天，主要由於2022年車規級芯片供應緊張。為確保採購渠道暢通，以及產品及解決方案順利交付，我們策略性加快與車規級芯片供應商的貿易應付款項結算。隨著2023年芯片供應正常化，貿易應付款項周轉天數亦恢復至之前的水平。截至2024年12月31日，我們的貿易應付款項周轉天數減至96天，主要歸因於積極的結算政策導致我們的貿易應付款項不會按銷售成本的比例增加。截至2025年5月31日止五個月，我們的貿易應付款項周轉天數增加至132天，主要是由於我們業務的季節性波動。

截至2025年7月31日，截至2025年5月31日的貿易應付款項及應付票據中人民幣150.1百萬元或28.3%已其後結清。

財務資料

其他應付款項

我們的其他應付款項主要包括：(i)可退還政府補助，包括我們從某些地方政府收到但可能未達到有關獎勵特定標準的經濟獎勵，(ii)應付工資，(iii)增值稅及其他，(iv)購置物業、廠房及設備的應付款項，以及(v)與我們股權投資付款責任相關的收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項。下表載列截至所示日期其他應付款項的明細。

	截至12月31日			截至5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	(人民幣千元)			
應付工資.....	67,555	61,613	72,876	58,290
增值稅及其他應付稅項.....	24,899	6,896	7,941	4,216
[編纂]開支及應付發行成本..	—	—	[編纂]	[編纂]
物業、廠房及設備的				
應付款項.....	7,344	12,041	11,207	16,844
收購以公允價值計量且其變動				
計入其他全面收益的				
權益工具之應付款項.....	24,365	—	—	—
可退還政府補助.....	75,000	117,592	117,592	92,592
應計費用.....	22,866	34,369	49,391	28,486
其他.....	4,489	12,358	24,231	35,537
總計.....	226,518	244,869	288,535	241,294

我們的其他應付款項由截至2022年12月31日的人民幣226.5百萬元增加至截至2023年12月31日的人民幣244.9百萬元，主要是由於(i)可退還政府補助增加人民幣42.6百萬元；及(ii)與我們應計銷售開支及行政開支有關的應計費用增加人民幣11.5百萬元。該等增加部分被(i)我們在2023年結清股權投資的付款責任，導致收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項減少人民幣24.4百萬元；及(ii)增值稅及其他應付稅項減少人民幣18.0百萬元所抵銷。

我們的其他應付款項由截至2023年12月31日的人民幣244.9百萬元增至截至2024年12月31日的人民幣288.5百萬元，主要由於(i)與我們的業務擴張有關的應計費用增加人民幣15.0百萬元；及(ii)與就建議[編纂]及[編纂]產生的服務費有關的[編纂]開支及應付發行成本增加人民幣[編纂]元。

財務資料

我們的其他應付款項由截至2024年12月31日的人民幣288.5百萬元減少至截至2025年5月31日的人民幣241.3百萬元，主要由於(i)可退還政府補助減少人民幣25.0百萬元；(ii)應計費用減少人民幣20.9百萬元；及(iii)應付工資減少人民幣14.6百萬元。

可退還政府補助與我們自中國三個市政府提供的經濟優惠有關。由於我們已在該等政府管理的地區成立附屬公司以進行智能座艙及智能車聯網技術的研發以及智能座艙解決方案的製造，該等政府已同意提供經濟激勵及補貼以支持我們於該等領域的運營及投資三個城市。該支持乃基於於指定期間在該等地區實現若干承諾目標，包括收入及我們產生的產品及服務等的總價值。根據我們與該三個市政府訂立的各自協議，未能達到承諾目標的政府將有權要求退還已支付的經濟激勵及補貼。

於往績記錄期間，根據與三個市政府的協議，我們已於指定地點建立運營生產設施或研究中心的附屬公司。然而，由於主要受宏觀經濟狀況影響，若干生產設施的投產意外延遲且產能提升期較預期為長，該等附屬公司尚未達到與地方政府各自訂立的協議中所規定的承諾目標。因此，我們將已收取的經濟獎勵與補貼確認為負債中其他應付款項下的可退還政府補助。

於2025年3月，一個市政府與我們訂立了一份新協議。根據該新協議，訂約方確認(i)我們收取政府補助的附屬公司已獲解除其在原協議下的義務，(ii)訂約方之間並無糾紛或分歧，(iii)訂約方之間並無現有或潛在的債務申索及責任，及(iv)我們的附屬公司將繼續其於特定城市的工業園營運。截至最後實際可行日期，我們並無接獲另外兩個市政府要求我們償還已收取的經濟獎勵與補貼的任何通知或要求。與另外兩個市政府的協議於2025年底到期。我們現正與另外兩個政府討論訂立新合作條款。鑒於我們已在該等地區成功建立並維持我們的設施及附屬公司，我們預期可與該等市政府就先前提提供的獎勵及補貼達成雙方同意的條款。倘兩個市政府中任何一方要求我們償還可退還政府補助，我們將使用包括手頭現金及現金等價物、內部所得資金及融資活動所得款項在內的可用財務資源償還該等政府補助。

財務資料

合約負債

我們的合約負債指客戶就我們的智能座艙解決方案及車聯網支持服務支付的預付款項。截至2022年、2023年、2024年12月31日及截至2025年5月31日，我們分別錄得合約負債人民幣48.8百萬元、人民幣12.1百萬元、人民幣34.6百萬元及人民幣36.1百萬元。有關變動主要是由於與研發項目相關的合約負債攤銷所致。

流動資產及負債

下表載列我們截至所示日期的流動資產及負債。

	截至12月31日			截至5月31日	截至7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
	(人民幣千元)				(未經審核)
流動資產					
存貨及合約成本	467,276	488,097	503,915	591,599	748,397
貿易及其他應收款項	497,341	690,721	1,435,432	916,748	1,028,231
合約資產	3,221	2,826	8,684	4,875	5,253
以公允價值計量且其變動計入					
當期損益的金融資產	165,281	457,139	487,785	591,659	611,666
以公允價值計量且其變動計入					
其他全面收益的應收票據	171,441	84,263	95,266	136,494	43,980
受限制銀行存款	734	51,250	1,424	9,091	51,393
已質押銀行存款	105,385	85,030	71,707	198,812	261,830
現金及現金等價物	587,863	257,038	977,006	900,734	911,682
流動資產總值	1,998,542	2,116,364	3,581,219	3,350,012	3,662,432
流動負債					
應付票據、貿易及其他應付款項	673,535	830,898	891,887	772,060	942,086
銀行借款	560,984	838,539	1,348,159	1,430,637	1,607,536
租賃負債	30,291	34,164	57,076	33,089	36,710
合約負債	48,764	12,078	34,647	36,144	30,482
流動負債總額	1,313,574	1,715,679	2,331,769	2,271,930	2,616,814
流動資產淨值	684,968	400,685	1,249,450	1,078,082	1,045,618

財務資料

截至2025年7月31日，我們的流動資產淨值保持相對穩定於人民幣1,045.6百萬元，而截至2025年5月31日的流動資產淨值為人民幣1,078.1百萬元，主要是由於(i)存貨及合約成本增加人民幣156.8百萬元；及(ii)貿易及其他應收款項增加人民幣111.5百萬元，部分被短期銀行借款增加人民幣176.9百萬元及應付票據、貿易及其他應付款項增加人民幣170.0百萬元所抵銷。

截至2025年5月31日，我們錄得流動資產淨值人民幣1,078.1百萬元，而截至2024年12月31日則錄得流動資產淨值人民幣1,249.5百萬元，主要是由於(i)貿易及其他應收款項減少人民幣518.7百萬元；及(ii)短期銀行借款增加人民幣82.5百萬元，部分被以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產減少人民幣103.9百萬元所抵銷。

截至2024年12月31日，我們錄得流動資產淨值人民幣1,249.5百萬元，而截至2023年12月31日的流動資產淨值為人民幣400.7百萬元，主要是由於(i)貿易及其他應收款項增加人民幣744.7百萬元，此乃由於我們的業務增長，(ii)現金及現金等價物增加人民幣720.0百萬元，及(iii)存貨及合約成本增加人民幣15.8百萬元。流動資產的增加部分被銀行借款增加人民幣509.6百萬元所抵銷。

我們的流動資產淨值由截至2022年12月31日的人民幣685.0百萬元減少人民幣284.3百萬元至截至2023年12月31日的人民幣400.7百萬元，主要是由於(i)我們的持續發展導致現金及現金等價物減少人民幣330.8百萬元；(ii)銀行借款增加人民幣277.6百萬元以支持我們的業務增長；及(iii)應付票據、貿易及其他應付款項增加人民幣157.4百萬元，主要由於我們的業務規模擴大導致貿易應付款項及應付票據增加，部分被與我們於2023年投資若干私營公司的股權及可轉換債券有關的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產增加人民幣291.9百萬元所抵銷。

流動資金及資本資源

流動資金及營運資金來源

我們現金的主要用途是為我們的營運資金需求及其他經常性開支提供資金。於往績記錄期間，我們主要通過經營活動及融資活動產生的現金為我們的營運提供資金。在可預見的未來，我們相信，我們的流動資金需求將由經營活動所得現金流量、[編纂][編纂]及不時自資本市場籌集的其他資金共同滿足。我們將密切監控我們的營運資金水平，並認真審閱未來現金流量需求，並在必要時調整我們的營運及擴張計劃，以確保我們維持足夠的營運資金以支持我們的業務營運。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，我們的現金及現金等價物分別為人民幣587.9百萬元、人民幣257.0百萬元、人民幣977.0百萬元及人民幣900.7百萬元。

財務資料

現金流量

下表載列我們於所示期間的綜合現金流量表概要。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
			(人民幣千元)		
				(未經審核)	
經營活動(所用)所得現金淨額 ...	(463,725)	(270,571)	(705,789)	(414,523)	90,404
投資活動所用現金淨額	(378,129)	(410,990)	(315,298)	19,495	(265,648)
融資活動所得現金淨額	1,341,641	350,760	1,741,065	894,827	99,265
現金及現金等價物					
增加(減少)淨額	499,787	(330,801)	719,978	499,799	(75,979)
年／期初之現金及現金等價物 ...	88,018	587,863	257,038	257,038	977,006
匯率變動的影響	58	(24)	(10)	(17)	(293)
年／期末之現金及現金等價物 ...	587,863	257,038	977,006	756,820	900,734

經營活動

截至2025年5月31日止五個月，我們的經營活動所得現金淨額為人民幣90.4百萬元，主要由於除稅前虧損人民幣219.9百萬元，經以下各項調整：(i)若干非現金項目，主要包括以權益結算以股份為基礎的付款人民幣46.1百萬元、融資成本人民幣23.2百萬元、使用權資產折舊人民幣12.8百萬元，及(ii)營運資金變動，主要包括貿易及其他應收款項減少人民幣416.3百萬元及合約資產減少人民幣3.8百萬元。

於2024年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣705.8百萬元，主要由於除稅前虧損人民幣540.8百萬元，經以下各項調整：(i)若干非現金項目，主要包括以權益結算之股份支付人民幣157.2百萬元、以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益人民幣65.6百萬元、存貨撇減人民幣50.2百萬元、使用權資產折舊

財務資料

人民幣44.5百萬元及融資成本人民幣44.1百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括貿易及其他應收款項增加人民幣769.5百萬元以及存貨及合約成本增加人民幣51.0百萬元。

於2023年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣270.6百萬元，主要由於除稅前虧損人民幣283.7百萬元，經以下各項調整：(i)若干非現金項目，主要包括以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產公允價值變動收益人民幣111.8百萬元、以權益結算之股份支付人民幣65.4百萬元以及物業、廠房及設備及使用權資產折舊人民幣60.4百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括貿易及其他應收款項增加人民幣207.6百萬元，部分被應付票據、貿易及其他應付款項增加人民幣105.0百萬元及以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據減少人民幣110.0百萬元所抵銷。

於2022年，我們的經營活動所用現金淨額為人民幣463.7百萬元，主要由於除稅前虧損人民幣452.2百萬元，經以下各項調整：(i)若干非現金項目，主要包括以權益結算之股份支付人民幣61.6百萬元以及物業、廠房及設備及使用權資產折舊人民幣45.4百萬元及融資成本人民幣27.1百萬元；及(ii)營運資金變動，主要包括存貨及合約成本增加人民幣191.6百萬元、貿易及其他應收款項增加人民幣248.5百萬元，部分被應付票據、貿易及其他應付款項增加人民幣224.3百萬元所抵銷。

由於OEM較長的付款週期，以及我們為支持及時客戶交貨而將製成品作為存貨的策略性水位，在收入確認後現金收取時間延長的情況下，我們的貿易應收款項周轉率、存貨及合約資產周轉率也對現金狀況和現金轉換週期產生了影響。我們密切監控營運資金水平，並審慎評估未來現金流需求，必要時調整營運及擴張計劃，以確保維持足夠營運資金支持業務運作。於往績記錄期間，我們主要通過股東注資及[編纂]前投資融資來滿足現金需求。我們的現金總餘額足以應付經營活動所用現金流量淨額，並為業務擴張提供充足流動性。因此，我們相信在考量現有財務資源下，包括充足現金及流動性資產在內的營運資金，足以滿足當前需求及文件日期起未來12個月所需。此外，我們已實施一系列策略性措施來管理較長的現金轉換週期，確保充足營運資金並改善流動性。我們通過定期進行賬齡分析來加強貿易應收款項管理，以監控收款狀況。針對收款週期較長的客戶，我們指派專人通過結構化追蹤機制主動聯繫，動態監控其營運狀況，與客戶協商還款方案並在必要時採取法律行動。當客戶財務狀況出現重大變化時，我們會相應升級催收措施。為進一步優化並加速收款流程，我們積極採用電子發票並減少紙本發票依賴，藉此簡化開票程序以加快發票傳遞與處理速度。同時我們透過與供應商協商更彈性的付款條件，持續改善存貨週轉率與供應鏈管理。我

財務資料

們與銀行及金融機構保持緊密合作關係，確保取得並充分運用各項授信額度，維持必要資金來源的暢通。經綜合考慮聯席保薦人進行的獨立盡職審查，並基於本公司就營運資金充足性提供的書面確認、對會計師報告及本公司負債狀況的審閱、對本集團於往績記錄期間歷史財務資料進行的財務盡職審查，以及與董事進行的討論後，聯席保薦人並未發現任何重大事項會對本公司得出具備充足營運資金以滿足當前需求及自本文件日期起計至少未來12個月所需的結論產生質疑。

投資活動

截至2025年5月31日止五個月，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣265.6百萬元，主要由於支付質押銀行存款人民幣262.4百萬元及購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣140.0百萬元，部分被提取以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣120.0百萬元所抵銷。

於2024年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣315.3百萬元，主要由於購買物業、廠房及設備人民幣161.9百萬元及支付質押銀行存款人民幣91.4百萬元，部分被提取質押銀行存款人民幣104.7百萬元所抵銷。

於2023年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣411.0百萬元，主要由於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣182.1百萬元及購買物業、廠房及設備人民幣150.4百萬元。

於2022年，我們的投資活動所用現金淨額為人民幣378.1百萬元，主要由於購買以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產人民幣158.0百萬元及購買物業、廠房及設備人民幣157.2百萬元。

融資活動

截至2025年5月31日止五個月，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣99.3百萬元，主要由於籌得銀行借款人民幣913.2百萬元，部分被償還銀行借款人民幣759.4百萬元所抵銷。

於2024年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣1,741.1百萬元，主要由於發行普通股所得款項人民幣1,330.8百萬元。

於2023年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣350.8百萬元，主要由於籌集銀行借款所得款項人民幣1,072.8百萬元，部分被償還銀行借款人民幣652.8百萬元所抵銷。

財務資料

於2022年，我們的融資活動所得現金淨額為人民幣1,341.6百萬元，主要由於發行普通股所得款項人民幣1,345.4百萬元及籌集銀行借款所得款項人民幣711.9百萬元，部分被償還銀行借款人民幣674.2百萬元所抵銷。

營運資金

我們的現金消耗率指每月(i)經營活動所用現金淨額；(ii)購買物業、廠房及設備；及(iii)償還租賃負債的平均總額。於2022年、2023年、2024年以及截至2025年5月31日止五個月，我們的歷史每月平均現金消耗率分別為人民幣53.3百萬元、人民幣38.9百萬元、人民幣76.4百萬元及人民幣10.7百萬元。

過往，我們的業務需要大量現金，這主要是由於我們大量的前期投資所致。智能座艙解決方案及網聯服務需要在技術開發、人才招聘及客戶參與等多個領域進行大量的前期投資。我們持續技術創新的策略需要大量資源來資助我們廣泛的研發工作。我們亦為有能力推動創新與演進的人才提供具有競爭力的福利與獎勵。當我們的技術能力已建立良好後，我們持續與更多客戶接洽，並透過客製化解決方案以適應各種車型，加深與客戶的業務關係。這亦需要大量的早期投資，提高我們的現金使用率。

經考慮我們目前可動用的財務資源，包括手頭現金及現金等價物、內部產生的資金及[編纂]估計[編纂]，董事認為，我們有足夠的營運資金滿足我們目前及自本文件日期起計至少未來12個月的需求。

財務資料

債務

下表載列我們截至所示日期的債務詳情。

	截至12月31日			截至5月31日	截至7月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年	2025年
			(人民幣千元)		(未經審核)
流動					
銀行借款.....	560,984	838,539	1,348,159	1,430,637	1,607,536
租賃負債.....	30,291	34,164	57,076	33,089	30,482
收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項	24,365	—	—	—	—
可退還政府補助	75,000	117,592	117,592	92,592	92,592
非流動					
銀行借款.....	30,000	169,319	247,292	328,615	325,372
租賃負債.....	46,762	60,483	59,859	30,776	30,765
總計	767,402	1,220,097	1,829,978	1,915,709	2,086,747

租賃負債

我們的租賃負債主要包括辦公室及生產設施的租賃。截至2022年、2023年及2024年12月31日、2025年5月31日以及2025年7月31日，我們的流動及非流動租賃負債總額分別為人民幣77.1百萬元、人民幣94.6百萬元、人民幣116.9百萬元、人民幣63.9百萬元及人民幣61.2百萬元。於往績記錄期間，租賃負債增加乃由於我們租賃辦公室及生產設施以支持我們的業務擴張以及有關租賃到期。我們截至2025年7月31日的所有租賃負債均無擔保，其中部分以租賃按金或我們的物業、廠房及設備作抵押。

銀行借款

截至2022年、2023年及2024年12月31日、2025年5月31日以及2025年7月31日，我們的銀行借款總額分別為人民幣591.0百萬元、人民幣1,007.9百萬元、人民幣1,595.5百萬元、人民幣1,759.3百萬元及人民幣1,932.9百萬元。於往績記錄期間，我們的借款主要用於為我們因業務擴張（包括建設生產設施）而增加的營運資金需求提供資金。

財務資料

截至2025年7月31日，我們自銀行獲得融資，按介乎0.51%至3.60%的固定實際年利率及介乎LPR-0.55%至LPR+0.50%的浮動實際年利率計息。截至2025年7月31日的銀行借款中，銀行借款人民幣376.7百萬元已作抵押或擔保，而人民幣1,556.2百萬元的剩餘部分無抵押且無擔保。截至2025年7月31日，我們尚未動用的承諾銀行信貸額度為人民幣814.8百萬元。

收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項

截至2022年12月31日，我們分別擁有與我們股權投資付款責任相關的收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項，金額為人民幣24.4百萬元。截至2023年及2024年12月31日、2025年5月31日以及2025年7月31日，收購以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具之應付款項分別為零、零、零及零，因為我們已於2023年結算股權投資付款責任。

可退還政府補助

截至2022年、2023年及2024年12月31日、2025年5月31日以及2025年7月31日，我們分別擁有可退還政府補助人民幣75.0百萬元、人民幣117.6百萬元、人民幣117.6百萬元、人民幣92.6百萬元及人民幣92.6百萬元，這些補助包括我們從某些地方政府收到的經濟獎勵，但可能未達到該等獎勵的標準。可退還政府補助為免息、無抵押、無擔保及無固定還款或契諾期限。

債務聲明

除上文所披露者外，截至2025年7月31日（即釐定我們債務的最後實際可行日期），我們並無任何未償還按揭、押記、債權證、貸款、其他已發行債務證券、借款、銀行透支、承兌負債（一般貿易票據除外）、承兌信貸、租購承擔、擔保或其他重大或然負債。

董事確認，(i)截至最後實際可行日期，我們的債務並無可嚴重限制我們未來獲得融資能力的重大限制性契諾，及(ii)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何債務違約或違反契諾的情況。董事進一步確認，(i)於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們在取得銀行貸款及其他借款方面並無遇到任何困難、拖欠銀行貸款及其他借款或違反契諾的情形；及(ii)自2025年7月31日起及直至本文件日期，我們的債務並無任何重大變動。截至2025年7月31日，我們並無其他重大外部債務融資計劃。

財務資料

或有負債

於往績記錄期間，我們未能按照中國相關法律法規為若干僱員全額繳納社會保險及住房公積金。根據我們僱員的實際工資，截至2022年、2023年、2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月的社會保險及住房公積金繳款缺口分別約為人民幣1.6百萬元、人民幣1.3百萬元、人民幣1.0百萬元及人民幣0.4百萬元，我們已在相應期間就該等缺口作出撥備。我們的管理層經計及相關事實、情況及法律意見以及中國法律顧問的意見後認為，本公司因社會保險及住房公積金繳款不足而遭受主管政府部門罰款的可能性不大。因此，於各報告日期及於往績記錄期間，本公司未計提罰款撥備。

除上文所披露者外，截至最後實際可行日期，我們並無任何重大或有負債、擔保或本集團任何成員公司待決或面臨的任何重大訴訟或索賠。董事確認，自2025年5月31日起，本集團的或有負債並無發生任何重大變動。

資本開支

於往績記錄期間，我們的資本開支（包括購買物業、廠房及設備以及購買使用權資產）於2022年、2023年及2024年以及截至2025年5月31日止五個月分別為人民幣177.5百萬元、人民幣182.9百萬元、人民幣175.6百萬元及人民幣107.0百萬元。我們擬以股權及債務融資所得款項淨額以及我們的經營現金流為我們的未來資本開支提供資金。

資本承擔

我們的資本承擔主要與購買物業、廠房及設備有關。截至2022年、2023年、2024年12月31日以及截至2025年5月31日止五個月，我們來自生產設施的建設和翻新及設備的採購的已訂約但尚未確認的資本開支分別為人民幣5.3百萬元、人民幣386.0百萬元、人民幣411.2百萬元及人民幣297.1百萬元。

資產負債表外承擔及安排

於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們並無任何重大資產負債表外承擔或安排。

財務資料

主要財務比率

下表載列截至所示日期及於所示期間我們的若干主要財務比率。

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年 (未經審核)	2025年
收入同年／同期增長.....	41.0%	22.8%	70.9%	不適用	34.4%
毛利率 ⁽¹⁾	14.1%	15.4%	11.8%	5.1%	13.1%
淨虧損率 ⁽²⁾	(37.1)%	(19.0)%	(21.1)%	(43.6)%	(29.2)%
經調整淨虧損率 (非國際 財務報告準則計量) ⁽³⁾	(32.1)%	(14.6)%	(13.8)%	(29.9)%	(21.8)%
經調整EBITDA利潤率 (非國際 財務報告準則計量) ⁽⁴⁾	(26.1)%	(8.5)%	(8.4)%	(20.5)%	(13.4)%
	截至12月31日			截至5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	
流動比率 ⁽⁵⁾		1.5	1.2	1.5	1.5
速動比率 ⁽⁶⁾		1.2	0.9	1.3	1.2

附註：

- (1) 按期內毛利除以期內收入再乘以100%計算。
- (2) 按期內淨虧損除以期內收入乘以100%計算。
- (3) 計算方法為經調整虧損淨額 (非國際財務報告準則計量) 除以期內收入乘以100%。參閱「一 主要全面收益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。
- (4) 按經調整EBITDA (非國際財務報告準則計量) 除以期內收入再乘以100%計算。參閱「一 主要全面收益項目的說明 — 非國際財務報告準則計量」。
- (5) 按期末流動資產總額除以流動負債總額計算。
- (6) 按期末流動資產總額減存貨總額再除以流動負債總額計算。

財務資料

關聯方交易

我們不時與關聯方進行交易。有關我們重大關聯方交易的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註23。

董事認為，本文件附錄一所載會計師報告附註23所載的各項重大關聯方交易均由相關訂約方於日常業務過程中按公平基準及正常商業條款進行。董事亦認為，我們於往績記錄期間的重大關聯方交易不會導致我們的往績記錄業績失實或導致我們的歷史業績無法反映我們的未來表現。

金融風險

我們的活動面臨各種金融風險，包括市場風險、信貸風險及流動資金風險。我們的整體風險管理策略旨在盡量減少對我們財務業績的潛在不利影響。我們的高級管理層負責風險管理。

市場風險

貨幣風險

我們收回的大部分收入均以人民幣計值，大部分支出及資本開支亦以人民幣計值。人民幣為有關附屬公司的功能貨幣。我們的外幣風險主要來自若干銀行結餘及若干貿易應付款項，其均以外幣計值。截至2025年5月31日，除上述以外幣計值之項目外，我們並無擁有任何其他以外幣計值之貨幣資產或負債。有關貨幣風險的詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註36。

利率風險

我們主要面臨與已抵押或受限制銀行存款、固定利率銀行借款及租賃負債有關的公允價值利率風險以及與浮息銀行借款及現金及現金等價物有關的現金流量利率風險。我們目前並無利率對沖政策。管理層監控利率風險，並將於需要時考慮對沖重大利率風險。我們根據利率之水平及前景，評估任何利率變動產生之潛在影響，以管理利率風險。管理層將審閱固定利率的借款比例並確保其在合理範圍內。

財務資料

我們認為，由於當前市場利率相對較低及穩定，公允價值利息風險、銀行結餘及已質押銀行存款產生的現金流量利率風險並不重大。

其他價格風險

我們投資於非上市股權投資及以公允價值計量且其變動計入當期損益的非上市可轉換債券，而承擔投資產生的股權價格風險。該等金融資產的股權價格風險可能因市場價格的變動而產生。相關變動可能由金融工具本身或發行人相關因素引起，亦可能由市場因素引起。

為管理該等投資產生的股權價格風險，管理層就投資項目研究、項目批准流程設立了相關內控系統。為實現長期投資回報，管理層定期審閱投資組合結構，並考慮我們有能力承擔風險及我們需要的流動資金。

信貸風險及減值評估

信貸風險指我們的交易方將違反其合約責任而導致我們蒙受財務虧損之風險。我們的信貸風險主要來自貿易及其他應收款項、合約資產、租賃按金、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據、已抵押或受限制銀行存款以及現金及現金等價物。我們並無持有任何抵押品或其他信貸增強措施，以涵蓋與我們金融資產相關的信貸風險。

貿易應收款項及合約資產

為盡量降低信貸風險，管理層已委派一支團隊負責釐定信貸限額、信貸審批及其他監控程序，以確保採取後續行動收回逾期債務。對此，管理層認為我們的信貸風險已顯著降低。

我們按地理位置劃分的信貸風險主要集中於中國，截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日佔所有貿易應收款項及合約資產的100%。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，由於貿易應收款項及合約資產總額中分別37%、33%、46%及45%款項乃應收我們最大客戶的款項，故我們的信貸風險集中。截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，由於貿易應收款項及合約資產總額中分別82%、66%、71%及69%款項乃應收我們五大客戶的款項，故我們的信貸風險集中。

財務資料

此外，我們根據預期信貸虧損模式就個別信用受損的所有貿易應收款項及合約資產進行減值評估。除須個別評估的項目個別評估減值外，餘下貿易應收款項及合約資產經參考客戶逾期風險，按照共有信貸風險特徵分組評估。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，我們按集體評估基準就貿易應收款項及合約資產確認信貸虧損約人民幣5.0百萬元、人民幣14.4百萬元、人民幣31.6百萬元及撥回約人民幣4.4百萬元及人民幣19.2百萬元，截至2022年及2023年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月，並無確認信貸虧損，而截至2024年12月31日止年度，按個別評估基準確認信貸虧損約人民幣117.6百萬元。

其他應收款項（包括租賃按金、應收關聯方款項—非貿易性質及應收附屬公司款項—非貿易性質）

就其他應收款項而言，管理層根據歷史結算記錄、過往經驗以及合理的、具有支持性的前瞻性定量及定性信息對其他應收款項的可收回性進行定期個別評估。

管理層認為，自初始確認以來，該等款項的信貸風險並無顯著增加，且我們根據12個月預期信貸虧損計提減值。截至2022年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月，我們計提約人民幣367千元、人民幣713千元及人民幣134千元的信貸虧損撥備，而截至2023年12月31日止年度，撥回約人民幣224千元。

已抵押或受限制銀行存款以及現金及現金等價物

由於交易方為獲信貸評級機構評為具高信貸評級之銀行，故已抵押或受限制銀行存款以及現金及現金等價物之信貸風險有限。

已抵押或受限制銀行存款及銀行結餘的12個月預期信貸虧損被視為並不重大，因此並無確認虧損撥備。

有關我們的信貸風險及減值評估的詳情，請參閱本文件附錄一所載的會計師報告附註36。

流動資金風險

在管理流動資金風險時，我們監察及維持管理層視為充足的現金及現金等價物水平，以便為我們的營運提供資金並減少現金流量波動的影響。

財務資料

有關我們金融負債及租賃負債的餘下合約到期日詳情，請參閱本文件附錄一所載會計師報告附註36。

股息

於往績記錄期間，我們並無宣派或分派任何股息。根據公司章程，經董事會及股東批准後，於我們有可分派利潤並在確保本公司擁有充足營運資金並作出規定的法定儲備直至該等儲備的總額達致其註冊資本的50%（該等儲備不可作為現金股息進行分派）後，我們可向股東分派股息。任何未來派付股息的決定將由董事酌情作出，並可能基於多項因素，包括我們未來營運及盈利、資本要求及盈餘、整體財務狀況、合約限制及董事可能認為相關的其他因素。我們並無預先設定派息比率。中國的法規目前僅允許中國公司以累計可供分派的稅後利潤（經扣除對任何累計虧損的彌補以及根據其公司章程及中國會計準則及規定須作出的法定及其他儲備撥付）派付股息。誠如我們的中國法律顧問所告知，本公司不得在根據中國法律法規彌補累計虧損及提撥法定儲備金之前宣派及派付股息。概不保證每年或任何一個年度均會宣派或分派有關金額或任何金額的股息。

可供分派儲備

截至2025年5月31日，我們並無任何可供分派儲備。

[編纂]開支

我們的[編纂]開支主要包括[編纂]、專業費用及與[編纂]及[編纂]有關的其他費用。[編纂]的估計[編纂]開支總額（基於我們的[編纂]指示性[編纂]的中位數，並假設[編纂]未獲行使）約為人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），佔[編纂][編纂]總額的[編纂]%。估計[編纂]開支總額包括(i)保薦及[編纂]開支（包括但不限於[編纂]）約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），及(ii)[編纂]開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元），其中包括法律顧問及申報會計師的費用及開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元）以及其他費用及開支約人民幣[編纂]元（約[編纂]港元）。

財 務 資 料

於2022年及2023年，我們就[編纂]產生的[編纂]開支為[編纂]。於2024年及截至2025年5月31日止五個月，我們分別產生[編纂]開支人民幣[編纂]元及人民幣[編纂]元，並已計入綜合損益表。我們預期產生額外[編纂]開支(i)約人民幣[編纂]元(約[編纂]港元)，預期將於往績記錄期間後於損益扣除，及(ii)約人民幣[編纂]元(約[編纂]港元)，預期將直接歸因於發行[編纂]，並將於[編纂]後直接於權益中確認為扣減。此計算方法乃根據已產生或將予產生的實際金額作出調整。

[編纂]

財 務 資 料

[編 纂]

財 務 資 料

無重大不利變動

董事已確認，自2025年5月31日（即本文件附錄一所載會計師報告中我們最新綜合財務報表的截止日期）起直至本文件日期止，我們的財務或貿易狀況或前景並無重大不利變動。

上市規則第十三章規定的披露

董事確認，截至最後實際可行日期，彼等並不知悉任何將引致須根據上市規則第13.13條至13.19條作出披露的情況。

未來計劃及[編纂]

未來計劃

有關我們未來業務計劃和策略的詳細描述，請參閱「業務－我們的增長策略」。

[編纂]用途

假設[編纂]為每股[編纂]（即指示性[編纂]範圍每股[編纂]至[編纂]的中位數），並假設[編纂]未獲行使，經扣除我們就[編纂]應付的估計[編纂]、費用及開支後，我們估計我們將自[編纂]收取[編纂]約[編纂]港元。

我們目前擬將[編纂][編纂]用作以下用途：

- 約[編纂]%[編纂]（或[編纂]港元）預計將用於擴大產品組合和解決方案以及增強技術，進一步加強涵蓋軟件、硬件和雲端車聯網的全方位自主能力。具體而言，我們將(i)繼續投資於核心產品和解決方案的持續開發和升級，包括我們的智能座艙解決方案和車規級操作系統；以及(ii)根據市場趨勢和定制要求開發和商業化新產品和解決方案。我們計劃開發的新產品及解決方案包括：
 - (i) 我們計劃開發結合我們的智能座艙技術和由第三方供應的ADAS等已獲普遍採用的智能駕駛技術的集成解決方案。隨著SoC計算能力及功能安全性的提高，以及數據傳輸速度的加快及帶寬的增加，在單個SoC中虛擬多個操作系統現已變得可行。這使域控制解決方案能夠整合智能座艙功能及ADAS應用。此外，我們亦計劃支持使用外部加速芯片，以充分利用計算能力。此舉不僅能降低智能駕駛解決方案的成本，亦可提升用戶體驗及車輛的整體競爭力。
 - (ii) 我們將繼續根據SparkLink的無線通信標準推進我們的智能座艙解決方案。根據灼識諮詢的資料，SparkLink為短程無線通信技術，使客艙內外設備可互相連接及通信，與目前智能座艙功能所應用的其他無線通信技術（例如藍牙）相比，具有低時延、高可靠性及精確同步等優勢。我們計劃將SparkLink標準應用於以下領域：(a)智能座艙域的

未來計劃及[編纂]

功能，如車內定位、全車音頻系統及本地網絡開道；及(b)智能汽車生態系統的發展，如車載K歌麥克風與遊戲控制器的應用，以及汽車解鎖。我們的策略包括與OEM密切合作，開發基於SparkLink標準的全車E/E架構。

- (iii) 我們計劃與領先的雲端大語言模型供應商合作，或利用開源模型，探索將先進語言模型技術整合至我們的智能座艙解決方案中。這將提升我們產品的競爭力，並為車主提供更智能且更個人化的座艙體驗。例如，我們計劃結合雲端大語言模型的強大運算能力以及智能座艙內本地化模型的即時響應及互動能力，增強智能座艙準確識別車主的要求及進行智能交流互動的能力，從而為車主提供更智能、準確及積極主動的服務，並提升我們產品的競爭力。

為實現這些目標，我們將投資於維持和加強研發團隊，致力於產品開發和創新。

- 約[編纂]%(或[編纂]港元)預計將分配用於提高我們的生產、測試及驗證能力。我們旨在投資興建新的生產設施或升級現有生產設施，以進一步支持我們的業務擴張。具體而言，我們擬動用約[編纂]%(或[編纂]港元)，用於建設新生產設施，及動用約[編纂]%(或[編纂]港元)，用於收購製造設備以擴展生產線。

在評估潛在生產基地時，我們會考慮多種因素，包括：(i)靠近OEM客戶，以簡化生產和供應流程；(ii)靠近主要供應商，以實現高效的物流和協作；(iii)有利的當地政府政策和產業升級措施；(iv)獲取技術熟練的勞動力，以提高生產力和創新能力；(v)區域基礎設施和運輸網絡；及(vi)補充我們現有生產基地的覆蓋範圍。新設施建設相關資本開支包括生產線設備採購、土地費用和工廠建設成本。我們目前的計劃是最終確定新生產設施的選址並於2025年開始建設。我們的目標是於2026年下半年完成建設。該時間表受制於各種不確定因素，包括獲得相關監管批准。

未來計劃及[編纂]

我們認為，在中國不同地區建立生產設施有助於實現以下業務目標：

- (i) **靠近客戶及消費者：**主要OEM分佈於全國各地，產業集群集中於華東、華南及華北地區。通過在不同地區設立生產設施，我們可以更靠近主要客戶及消費者，有效減少物流時間及成本，提升供應鏈響應能力及靈活性，及時滿足客戶需求。
- (ii) **提升供應鏈效率：**中國不同地區有不同的政策、法規及勞工成本。在不同地區設立生產設施使我們能夠利用當地資源優化供應鏈效率。
- (iii) **降低經營風險：**倘某一地區發生自然災害或供應鏈中斷，其他地區的生產設施可繼續生產，確保業務連續性。

我們擬購買設備，以建設六條新生產線。基於兩班制運作（每班持續10小時）、每月工作23天及每年12個月，新增生產線預期將提供約800,000單位的年產能。

- 約[編纂]%(或[編纂]港元)預計將用於擴大我們的銷售和服務網絡，以提高我們的品牌知名度。具體而言：
 - (i) 我們計劃動用約[編纂]%(或[編纂]百萬港元)，通過加強團隊和擴大覆蓋範圍來加強銷售和營銷能力。這包括：(i)動用約[編纂]%(或[編纂]港元)，用於招聘額外的高質素銷售人員；具體而言，我們將根據我們的國際擴張戰略，積極尋求機會吸引海外客戶及提高品牌知名度，並擬招聘深入認識國際市場的銷售專員；(ii)動用約[編纂]%(或[編纂]港元)投資銷售及市場推廣活動，以透過參加國內及國際行業會議及展銷會提升我們的品牌知名度及推廣我們的產品；(iii)動用約[編纂]%(或[編纂]港元)加強銷售團隊的培訓及支援系統；及(iv)動用約[編纂]%(或[編纂]港元)，用於購置辦公設備及為銷售人員租賃辦公室空間。

未來計劃及[編纂]

- (ii) 我們計劃動用約[編纂]%(或[編纂]百萬港元)，進一步改善銷售和客戶服務，以提高客戶滿意度和培養忠誠度。這包括加強測試及分析客戶已提交保修索賠的產品、技術援助和產品培訓在內的售後服務，以提升整體客戶體驗。具體而言，我們將(i)投資於軟件和工具以提高效率；(ii)委聘外部顧問優化我們的標準客戶服務程序；及(iii)提升我們客戶支援團隊的培訓計劃。
- 約[編纂]%(或[編纂]港元)預計將用於旨在進一步整合行業資源的戰略性投資。我們的潛在收購目標包括(i)為中國領先OEM及大型國際OEM提供智能座艙相關軟件及／或硬件並具備顯著競爭優勢的供應商；以及(ii)在車規級軟件、SoC解決方案和與我們的核心產品相關的其他技術方面具有強大研發能力的公司。根據灼識諮詢的資料，市場上存在滿足我們標準的充足收購目標。截至最後實際可行日期，我們尚未就任何具體收購目標進行協商，亦未確定任何該等目標。
- 約[編纂]%(或[編纂]港元)將分配用於營運資金及一般企業用途。

若[編纂][編纂]超過上述資金需求，並在適用法律法規允許的範圍內，我們將把盈餘資金用作營運資金。若[編纂][編纂]無法立即用作上述用途，我們僅將該等[編纂]存入持牌商業銀行及／或其他認可金融機構（定義見證券及期貨條例或中國及其他司法管轄區的適用法律法規）的短期計息銀行賬戶。

若[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]將增加至約[編纂]港元。若[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]將減少至約[編纂]港元。若[編纂]釐定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]的分配將按比例調整。

[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]

[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]

以下為第I-1至I-71頁所載本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)發出的報告全文，以供收錄於本文件。

Deloitte.

德勤

致博泰車聯網科技(上海)股份有限公司列位董事、中國國際金融香港證券有限公司、國泰君安融資有限公司、招銀國際融資有限公司、華泰金融控股(香港)有限公司以及中信證券(香港)有限公司有關歷史財務資料的會計師報告

緒言

我們謹此就博泰車聯網科技(上海)股份有限公司(「貴公司」，於2021年12月2日前稱為上海博泰悅臻電子設備製造有限公司)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-3至I-71頁)，此等歷史財務資料包括 貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的綜合財務狀況表、 貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的財務狀況表，以及 貴集團截至2024年12月31日止三個年度各年以及截至2025年5月31日止五個月(「往績記錄期間」)的綜合損益及其他全面收益表、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「歷史財務資料」)。第I-3至I-71頁所載歷史財務資料構成本報告的一部分，其乃為載入 貴公司就 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板首次[編纂]，所刊發日期為[日期1]的文件(「文件」)而編製。

董事就歷史財務資料須承擔的責任

貴公司董事負責根據歷史財務資料附註2所載編製基準編製反映真實中肯意見的歷史財務資料，並負責 貴公司董事認為使歷史財務資料的編製不存在由於欺詐或錯誤導致的重大錯誤陳述所必須的內部控制。

附錄一

會計師報告

申報會計師的責任

我們的責任乃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（「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」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。

我們的工作涉及執执行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所載的編製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貴公司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呈列方式。

我們相信，我們已獲得充足恰當的憑證，為我們的意見提供基礎。

意見

我們認為，就會計師報告而言，歷史財務資料已根據歷史財務資料附註2所載的編製基準真實而中肯地反映貴集團於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的財務狀況、貴公司於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的財務狀況以及貴集團於往績記錄期間的財務表現及現金流量。

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，此等資料包括截至2024年5月31日止五個月的綜合損益及其他全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及其他解釋資料（「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。我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審閱工作準則第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

附 錄 一

會 計 師 報 告

遠較根據香港審計準則進行的審計為小，故不能使我們能夠保證可知悉在審計中可能發現的所有重大事項。因此，我們不會發表審計意見。根據我們的審閱，我們並無發現任何事項令我們相信，就會計師報告而言，追加期間的比較財務資料在所有重大方面並非根據歷史財務資料附註2所載的編製基準編製。

就聯交所證券上市規則及公司（清盤及雜項條文）條例項下的事宜提交報告

調整

編製歷史財務資料時，概無對第I-3頁所界定之相關財務報表作出調整。

股息

我們提述歷史財務資料附註14，其中載述 貴公司概無就往績記錄期間宣派或派付任何股息。

[德勤•關黃陳方會計師行]

執業會計師

香港

[日期1]

貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載的歷史財務資料為本會計師報告的組成部分。

貴集團於往績記錄期間的綜合財務報表（歷史財務資料乃基於此編製）已根據符合國際會計準則理事會（「國際會計準則理事會」）頒佈的國際財務報告準則會計準則的會計政策編製並由我們根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審核（「相關財務報表」）。

歷史財務資料以人民幣（「人民幣」）呈列，除另有指明外，所有價值均約整至最接近的千元（人民幣千元）。

附 錄 一

會 計 師 報 告

綜合損益及其他全面收益表

	附註	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
		2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
收入	6	1,217,757	1,495,817	2,557,003	560,855	753,576
銷售成本		(1,046,635)	(1,264,729)	(2,256,001)	(532,486)	(654,921)
毛利		171,122	231,088	301,002	28,369	98,655
其他收入	7	46,949	30,820	59,884	20,950	35,843
預期信貸虧損模式下的減值虧損，						
扣除撥回	10	(5,400)	(14,170)	(149,945)	4,341	19,025
其他收益及虧損	8	(178)	108,431	50,853	9,718	(43,697)
銷售開支		(109,709)	(116,838)	(148,891)	(49,477)	(48,569)
行政開支		(250,397)	(259,797)	(370,379)	(137,404)	(145,067)
研發開支		(277,424)	(235,440)	(207,279)	(90,985)	(98,011)
分佔聯營公司業績		—	—	(733)	(86)	(5,682)
分佔合營企業業績		—	—	(10)	—	(4)
[編纂]開支		—	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
融資成本	9	(27,113)	(27,788)	(44,074)	(17,165)	(23,170)
除稅前虧損	12	(452,150)	(283,694)	(540,793)	(244,772)	(219,921)
所得稅	11	(3)	(67)	(27)	—	—
年／期內虧損		<u>(452,153)</u>	<u>(283,761)</u>	<u>(540,820)</u>	<u>(244,772)</u>	<u>(219,921)</u>
其他全面收益(開支)						
隨後可能重新分類至損益之項目：						
境外業務換算產生的匯兌差額		56	42	(7)	(19)	(337)
		<u>56</u>	<u>42</u>	<u>(7)</u>	<u>(19)</u>	<u>(337)</u>

附 錄 一

會 計 師 報 告

		截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	附註	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
					(未經審核)	
不會重新分類至損益之項目：						
以公允價值計量且其變動計入						
其他全面收益（「以公允價值計量且						
其變動計入其他全面收益」）的						
權益工具公允價值收益或虧損.....						
		(32,689)	—	—	—	—
		(32,689)	—	—	—	—
年／期內其他全面（開支）收益.....		(32,633)	42	(7)	(19)	(337)
年／期內全面開支總額.....		(484,786)	(283,719)	(540,827)	(244,791)	(220,258)
以下各項應佔（虧損）溢利：						
— 貴公司擁有人.....						
		(452,095)	(283,891)	(541,238)	(244,826)	(219,725)
— 非控股權益.....						
		(58)	130	418	54	(196)
		(452,153)	(283,761)	(540,820)	(244,772)	(219,921)
以下人士應佔全面（開支）收益總額：						
— 貴公司擁有人.....						
		(484,728)	(283,849)	(541,245)	(244,845)	(220,062)
— 非控股權益.....						
		(58)	130	418	54	(196)
		(484,786)	(283,719)	(540,827)	(244,791)	(220,258)
每股虧損						
— 基本（人民幣元）.....						
	15	(4.28)	(2.41)	(4.11)	(1.97)	(1.57)

附錄一

會計師報告

綜合財務狀況表

		於12月31日			於5月31日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025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					
物業、廠房及設備	16	187,949	312,414	433,229	526,365
租賃按金		7,705	6,354	13,872	10,254
收購物業、廠房及設備的預付款項		—	—	—	8,000
使用權資產	17	89,405	145,619	167,170	126,580
已質押銀行存款	27	3,300	—	—	—
於合營企業的權益		—	—	9,993	9,989
於聯營公司的權益	20	—	—	102,267	96,585
		288,359	464,387	726,531	777,773
流動資產					
存貨及合約成本	21	467,276	488,097	503,915	591,599
貿易及其他應收款項	22	497,341	690,721	1,435,432	916,748
合約資產	24	3,221	2,826	8,684	4,875
以公允價值計量且其變動計入					
當期損益的金融資產	25	165,281	457,139	487,785	591,659
以公允價值計量且其變動計入					
其他全面收益的應收票據	26	171,441	84,263	95,266	136,494
受限制銀行存款	27	734	51,250	1,424	9,091
已質押銀行存款	27	105,385	85,030	71,707	198,812
現金及現金等價物	27	587,863	257,038	977,006	900,734
		1,998,542	2,116,364	3,581,219	3,350,012
流動負債					
應付票據、貿易及其他應付款項	28	673,535	830,898	891,887	772,060
銀行借款	29	560,984	838,539	1,348,159	1,430,637
租賃負債	32	30,291	34,164	57,076	33,089
合約負債	30	48,764	12,078	34,647	36,144
		1,313,574	1,715,679	2,331,769	2,271,930
流動資產淨值		684,968	400,685	1,249,450	1,078,082
總資產減流動負債		973,327	865,072	1,975,981	1,855,855

附 錄 一

會 計 師 報 告

		於12月31日			於5月31日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動負債					
銀行借款.....	29	30,000	169,319	247,292	328,615
租賃負債.....	32	46,762	60,483	59,859	30,776
撥備		31,426	33,681	39,181	40,907
遞延收入.....	31	47,877	2,685	83,593	83,631
		156,065	266,168	429,925	483,929
資產淨值.....		817,262	598,904	1,546,056	1,371,926
資本及儲備					
股本	33	117,968	117,968	139,554	139,554
儲備		698,561	480,075	1,405,223	1,231,289
貴公司擁有人應佔權益		816,529	598,043	1,544,777	1,370,843
非控股權益		733	861	1,279	1,083
權益總額.....		817,262	598,904	1,546,056	1,371,926

附錄一

會計師報告

貴公司財務狀況表

		於12月31日			於5月31日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025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					
物業、廠房及設備	16	45,065	45,588	40,653	35,713
租賃按金		1,663	4,597	6,694	3,825
使用權資產	17	9,157	36,661	62,616	28,306
於附屬公司的權益	19	1,387,981	1,595,955	2,038,575	2,297,587
已質押銀行存款	27	3,300	—	—	—
於合營企業的權益		—	—	9,993	9,989
於聯營公司的權益	20	—	—	2,267	1,301
		1,447,166	1,682,801	2,160,798	2,376,721
流動資產					
存貨及合約成本	21	258,643	238,428	257,601	345,783
貿易及其他應收款項	22	446,527	639,785	1,325,416	808,048
合約資產	24	3,221	2,609	7,934	4,875
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產	25	13,281	222,233	174,196	310,946
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據	26	165,746	83,147	95,198	132,995
受限制銀行存款	27	—	50,000	1,424	8,718
已質押銀行存款	27	105,350	85,029	67,040	94,652
現金及現金等價物	27	373,389	119,207	685,800	651,496
		1,366,157	1,440,438	2,614,609	2,357,513
流動負債					
應付票據、貿易及其他應付款項	28	504,147	566,513	598,980	457,689
應付附屬公司款項	23	77,865	238,899	575,219	691,677
銀行借款	29	560,984	734,530	882,900	972,223
租賃負債	32	7,350	4,033	12,818	8,851
合約負債	30	43,332	5,716	25,049	27,842
		1,193,678	1,549,691	2,094,966	2,158,282
流動資產(負債)淨值		172,479	(109,253)	519,643	199,231
總資產減流動負債		1,619,645	1,573,548	2,680,441	2,575,952

附 錄 一

會 計 師 報 告

		於12月31日			於5月31日
	附註	2022年	2023年	2024年	2025年
		人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動負債					
銀行借款.....	29	30,000	18,000	–	11,778
租賃負債.....	32	2,047	32,193	53,748	24,484
撥備		31,426	33,681	39,181	40,907
遞延收入.....	31	1,479	921	11,721	12,521
		64,952	84,795	104,650	89,690
資產淨值.....		1,554,693	1,488,753	2,575,791	2,486,262
資本及儲備					
股本	33	117,968	117,968	139,554	139,554
儲備	43	1,436,725	1,370,785	2,436,237	2,346,708
權益總額.....		1,554,693	1,488,753	2,575,791	2,486,262

附錄一

會計師報告

綜合權益變動表

	貴公司擁有人應佔						
	股本	股份溢價	股份支付儲備	以公允價值計量且其變動計入其他全面收益儲備	其他儲備	累計虧損	小計
	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	人民幣千元
於2022年1月1日	94,868	97,534	20,945	(41,676)	6	(277,488)	(105,811)
年內虧損	-	-	-	-	-	-	-
其他全面 (開支) 收益	-	-	-	(32,689)	56	(452,095)	(452,095)
年度全面 (開支) 收益總額	-	-	-	(32,689)	56	(452,095)	(452,095)
發行普通股 (附註33)	23,100	1,322,330	-	-	-	-	1,345,430
以權益結算之股份支付	-	-	61,638	-	-	-	61,638
來自一名非控股股東的出資	-	-	-	-	-	-	-
於2022年12月31日	117,968	1,419,864	82,583	(74,365)	62	(729,583)	816,529
年內 (虧損) 利潤	-	-	-	-	-	(283,891)	(283,891)
其他全面收益	-	-	-	-	42	-	42
年度全面收益 (開支) 總額	-	-	-	-	42	(283,891)	(283,849)
以權益結算之股份支付	-	-	65,363	-	-	-	65,363
來自一名非控股股東的出資	-	-	-	-	-	-	-
註銷一間附屬公司	-	-	-	-	-	-	-
於2023年12月31日	117,968	1,419,864	147,946	(74,365)	104	(1,013,474)	598,043
年內 (虧損) 利潤	-	-	-	-	-	-	-
其他全面開支	-	-	-	-	(7)	(541,238)	(541,238)
年度全面 (開支) 收益總額	-	-	-	-	(7)	(541,238)	(541,245)
以權益結算之股份支付	-	-	157,186	-	-	-	157,186
發行普通股 (附註33)	21,586	1,309,207	-	-	-	-	1,330,793

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5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
				(未經審核)	
經營活動					
除稅前虧損.....	(452,150)	(283,694)	(540,793)	(244,772)	(219,921)
就下列各項作出調整：					
融資成本	27,113	27,788	44,074	17,165	23,170
利息收入	(4,596)	(1,756)	(1,956)	(331)	(538)
以公允價值計量且其變動計入					
當期損益的金融資產的					
公允價值變動(收益)虧損....	(417)	(111,758)	(65,646)	(16,723)	36,126
分佔聯營公司業績.....	—	—	733	86	5,682
分佔合營企業業績.....	—	—	10	—	4
物業、廠房及設備折舊	20,524	25,025	35,407	7,445	11,677
使用權資產折舊	24,855	35,415	44,536	17,186	12,827
預期信貸虧損模式下					
減值虧損，扣除撥回	5,400	14,170	149,945	(4,341)	(19,025)
出售物業、廠房及					
設備的虧損(收益)	—	147	16	(34)	—
提前終止租賃的虧損	—	—	3,307	—	4,167
以權益結算之股份支付	61,638	65,363	157,186	64,092	46,128
保修撥備	12,520	14,010	20,195	4,941	7,106
外匯虧損淨額.....	636	3,566	12,005	5,943	3,923
存貨撇減	34,894	30,825	50,227	11,489	12,419
營運資金變動前經營現金流量.....	(269,583)	(180,899)	(90,754)	(137,854)	(76,255)
存貨及合約成本增加	(191,575)	(46,395)	(51,019)	(244,773)	(83,458)
貿易及其他應收款項(增加)減少 ..	(248,468)	(207,550)	(769,462)	(1,480)	416,332
以公允價值計量且其變動計入					
其他全面收益之應收票據					
減少(增加).....	14,683	109,968	(59,801)	(46,896)	(38,040)
應付票據、貿易及					
其他應付款項增加(減少)	224,260	105,018	182,350	(21,230)	(128,139)
合約資產(增加)減少	(90)	395	(5,858)	(161)	3,809
合約負債增加(減少)	25,902	(36,686)	22,569	40,342	1,497
撥備減少	(10,381)	(11,755)	(14,695)	(2,671)	(5,380)
遞延收入(減少)增加	(8,470)	(2,600)	80,908	200	38
經營(所用)所得現金	(463,722)	(270,504)	(705,762)	(414,523)	90,404
已付所得稅	(3)	(67)	(27)	—	—
經營活動(所用)所得現金淨額	<u>(463,725)</u>	<u>(270,571)</u>	<u>(705,789)</u>	<u>(414,523)</u>	<u>90,404</u>

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
投資活動					
已收利息.....	4,596	1,756	1,956	331	538
出售物業、廠房及設備所得款項...	12	174	730	262	—
購買物業、廠房及設備.....	(157,161)	(150,365)	(161,934)	(62,565)	(107,032)
購買使用權資產.....	(20,294)	(32,580)	(13,678)	—	—
存放受限制銀行存款.....	(734)	(106,411)	(2,833)	—	(7,682)
提取受限制銀行存款.....	—	55,895	52,659	51,250	15
支付已質押銀行存款.....	(108,685)	(85,030)	(91,396)	(28,756)	(262,365)
提取已質押銀行存款.....	60,317	108,685	104,719	66,272	135,260
購買以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產.....	(158,000)	(182,100)	(85,000)	—	(140,000)
購買以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的權益工具.....	—	(24,365)	—	—	—
支付租賃按金.....	(1,239)	(3,314)	(10,213)	(4,313)	(982)
退還租賃按金.....	2,059	4,665	2,695	14	4,600
收購物業、廠房及設備的預付款項.	—	—	—	—	(8,000)
關聯方還款.....	1,000	—	—	—	—
提取以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產.....	—	2,000	—	—	120,000
於合營企業之投資.....	—	—	(10,003)	—	—
於聯營公司之投資.....	—	—	(103,000)	(3,000)	—
投資活動(所用)所得現金淨額....	<u>(378,129)</u>	<u>(410,990)</u>	<u>(315,298)</u>	<u>19,495</u>	<u>(265,648)</u>
融資活動					
已付利息.....	(24,137)	(23,756)	(38,118)	(15,648)	(15,882)
償還租賃負債.....	(18,297)	(45,487)	(48,507)	(21,997)	(36,801)
籌集銀行借款.....	711,862	1,072,828	1,642,345	420,507	913,156
償還銀行借款.....	(674,227)	(652,823)	(1,141,039)	(233,483)	(759,355)
來自一名非控股股東的出資.....	1,010	1,000	—	—	—
分派予一名非控股股東.....	—	(1,002)	—	—	—
發行普通股所得款項.....	1,345,430	—	1,330,793	746,132	—
已付發行成本.....	—	—	(4,409)	(684)	(1,853)
融資活動所得現金淨額.....	<u>1,341,641</u>	<u>350,760</u>	<u>1,741,065</u>	<u>894,827</u>	<u>99,265</u>
現金及現金等價物之					
增加(減少)淨額.....	499,787	(330,801)	719,978	499,799	(75,979)
年／期初之現金及現金等價物....	88,018	587,863	257,038	257,038	977,006
匯率變動的影響.....	58	(24)	(10)	(17)	(293)
年／期末之現金及現金等價物....	<u>587,863</u>	<u>257,038</u>	<u>977,006</u>	<u>756,820</u>	<u>900,734</u>

歷史財務資料附註

1. 一般資料

貴公司（前稱為上海博泰悅臻電子設備製造有限公司）為於2009年10月20日根據中國公司法在中國上海成立的有限責任公司。於2021年12月2日，貴公司改制為股份有限公司。貴公司的註冊辦事處及主要營業地點的地址披露於本文件「公司資料」一節。貴公司創始人為應臻愷先生（「應先生」），其是貴公司的控股股東（「控股股東」）。應先生亦為貴公司總經理、執行董事兼董事會主席。

於整個往績記錄期間，貴公司及其附屬公司（統稱「貴集團」）主要於中國從事提供智能座艙和網聯服務。附屬公司的詳情披露於附註41。

歷史財務資料以人民幣（「人民幣」）呈列，人民幣亦為貴公司的功能貨幣。

2. 歷史財務資料編製基準

歷史財務資料乃根據附註4所載符合國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則會計準則的會計政策編製。

由於並無法定審計要求，貴公司並無編製截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的法定財務報表。

3. 採納新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

就編製及呈列於往績記錄期間的歷史財務資料而言，貴集團於整個往績記錄期間貫徹應用符合國際財務報告準則會計準則的會計政策，該等準則於2025年1月1日開始的會計期間生效。

已頒佈但尚未生效的新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則

於本報告日期，以下新訂及經修訂國際財務報告準則會計準則已頒佈但尚未生效：

國際財務報告準則第9號及

國際財務報告準則第7號（修訂本）..... 金融工具的分類及計量的修訂²

國際財務報告準則第9號及國際財務

報告準則第7號（修訂本）..... 涉及依賴自然能源生產電力的合約²

國際財務報告準則第10號及國際會計
準則第28號（修訂本）..... 投資者與其聯營公司或合營企業之間的資產出售或注資¹

國際財務報告準則會計準則（修訂本）..... 國際財務報告準則會計準則年度改進 — 第11卷²

國際財務報告準則第18號 財務報表的列報和披露³

1 於待定期限或之後開始的年度期間生效。

2 於2026年1月1日或之後開始的年度期間生效。

3 於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效。

附錄一

會計師報告

國際財務報告準則第18號財務報表的列報和披露載列有關財務報表的列報和披露的規定，並將取代國際會計準則第1號財務報表的列報。這項新訂國際財務報告準則會計準則繼承國際會計準則第1號的眾多規定，同時引進於損益表列報指定類別和所定義小計的新規定；於財務報表附註披露管理層所界定的績效衡量指標，並改善將於財務報表披露的資料彙總與分類。此外，國際會計準則第1號的部分段落已遷往國際會計準則第8號及國際財務報告準則第7號。國際會計準則第7號現金流量表及國際會計準則第33號每股盈利亦作出輕微修訂。

國際財務報告準則第18號及其他準則的修訂本將於2027年1月1日或之後開始的年度期間生效，並允許提前應用。預期應用新訂準則將影響損益表的列報及未來財務報表的披露。

除國際財務報告準則第18號外，貴公司董事預期應用該等國際財務報告準則會計準則的修訂本在可預見的未來不會對貴集團的綜合財務報表造成重大影響。

4. 重大會計政策資料

歷史財務資料乃根據以下符合國際會計準則理事會頒佈的國際財務報告準則會計準則的會計政策編製。就編製歷史財務資料而言，倘合理預期有關資料會影響主要用戶作出的決定，則有關資料被視為重大。此外，歷史財務資料包括香港聯合交易所有限公司證券上市規則及香港公司條例規定的適用披露。

合併基準

歷史財務資料包括貴公司和貴公司及其附屬公司控制的實體的財務報表。當貴公司符合以下條件時，即取得控制權：

- 對被投資方擁有權力；
- 因參與投資對象之業務而可獲得或有權獲得可變回報；及
- 有能力藉行使其權力而影響其回報。

倘有事實及情況顯示上述三項控制權要素有一項或以上出現變動，貴集團會重新評估其是否對投資對象擁有控制權。

附屬公司之綜合入賬於貴集團取得有關附屬公司之控制權起開始，並於貴集團失去有關附屬公司之控制權時終止。具體而言，年內所收購或出售附屬公司之收入及開支乃自貴集團取得控制權之日期起計入綜合損益及其他全面收益表，直至貴集團不再控制有關附屬公司之日期為止。

損益及其他全面收益之每一部分，均歸屬於貴公司擁有人及非控股權益。附屬公司之全面收益總額歸屬於貴公司擁有人及非控股權益，即使這會導致非控股權益出現虧絀結餘。

附屬公司的財務報表於有需要情況下作出調整，以使其會計政策與貴集團會計政策一致。

所有有關貴集團成員內部的資產及負債、權益、收入、開支及現金流量的交易在綜合賬目時悉數對銷。

附屬公司的非控股權益與貴集團於當中的權益分開呈列，指現時擁有權權益賦予持有人權利於清盤時按比例分佔相關附屬公司資產淨值。

附錄一

會計師報告

於附屬公司的權益

於附屬公司的權益按成本減任何已識別減值虧損於 貴公司財務狀況表列賬。

於聯營公司及合營企業之權益

聯營公司為 貴集團有重大影響力的實體。重大影響力乃有權參與被投資公司的財務及經營決策但非控制或共同控制該等政策。

合營企業，是指合營方僅對該安排的淨資產享有權利的合營安排。共同控制是指按照相關約定對某項安排所共有的控制，並且該安排的相關活動必須經過分享控制權的參與方一致同意後才能決策。

聯營公司及合營企業之業績及資產與負債以權益會計法計入歷史財務資料。作權益會計處理之聯營公司及合營企業之財務報表，按與 貴集團就類似交易及類似情況下的事項所採用之劃一會計政策編製。根據權益法，於聯營公司或合營企業之投資初步按成本於綜合財務狀況表確認，其後作出調整，以確認 貴集團分佔聯營公司或合營企業之損益及其他全面收益。聯營公司／合營企業之資產淨值（而非損益及其他全面收益）之變動不予入賬，惟導致 貴集團所持有的所有權權益發生變化的有關變動除外。倘 貴集團分佔聯營公司或合營企業之虧損超出其於該聯營公司或合營企業之權益（包括實質上構成 貴集團於聯營公司或合營企業之淨投資一部分之任何長期權益）， 貴集團終止確認其分佔之進一步虧損。僅於 貴集團已產生法律或推定責任，或已代表該聯營公司或合營企業作出付款之情況下，方會確認其他虧損。

於一間聯營公司或合營企業之投資，自被投資公司成為聯營公司或合營企業當日起採用權益法入賬。收購於一間聯營公司或合營企業之投資時，投資成本超出 貴集團分佔該被投資公司之可識別資產及負債之公允價值淨值之任何部分確認為商譽，並計入投資賬面值。於重估後， 貴集團分佔可識別資產及負債之公允價值淨值超出投資成本之任何差額，即時於收購投資之期間內於損益確認。

貴集團評估是否有客觀證據證明於聯營公司或合營企業的權益可能出現減值。當出現任何客觀證據時，該項投資之全部賬面值（包括商譽）會根據國際會計準則第36號以單一項資產的方式進行減值測試，方法是比較其可收回金額（使用價值及出售事項公允價值減成本之較高者）與賬面值。任何已確認之減值虧損並非分配至任何資產（包括商譽），構成該項投資之賬面值的一部分，有關減值虧損之任何撥回乃在該項投資之可收回金額其後增加之情況下根據國際會計準則第36號確認。

倘 貴集團不再對一間聯營公司擁有重大影響力或對一間合營企業擁有共同控制權，則入賬列為出售被投資公司的全部權益，所產生的損益於損益確認。

當某集團實體與 貴集團之聯營公司或合營企業交易時，與該聯營公司或合營企業交易所產生的損益只會在有關聯營公司或合營企業的權益與 貴集團無關的情況下，方會於 貴集團的歷史財務資料確認。

客戶合約收益

有關 貴集團與客戶合約收益有關的會計政策資料載於附註6、24及30。

附 錄 一

會 計 師 報 告

租賃

貴集團根據國際財務報告準則第16號的定義於合約開始時評估該合約是否為租賃或包含租賃。除非合約的條款及條件其後出現變動，否則有關合約將不予重新評估。

貴集團作為承租人

合約各部分的代價分配

對於包含租賃組成部分及一個或多個額外租賃或非租賃組成部分的合約，貴集團按租賃組成部分的相對獨立價格及非租賃組成部分的總獨立價格將合約中的代價分配至各個租賃組成部分。

非租賃組成部分與租賃組成部分分開處理，並依照其他適用的標準進行會計處理。

短期租賃

貴集團對員工公寓租賃（即由開始日期起計租賃期為12個月或以下及並無包含購買選擇權的租賃）應用短期租賃確認豁免。短期租賃的租賃付款在租賃期內按直線法或其他系統方法確認為開支。

使用權資產

使用權資產成本包括：

- 租賃負債初始計量金額；
- 於開始日期或之前作出的任何租賃付款，減去所得的任何租賃獎勵；及
- 貴集團產生的任何初始直接成本。

使用權資產按成本減任何累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債的任何重新計量作出調整。

使用權資產按其估計可使用年期及租期的較短者以直線法折舊。

貴集團於綜合財務狀況表內將使用權資產呈列為單獨項目。

可退還租賃按金

已支付的可退還租賃押金根據國際財務報告準則第9號金融工具入賬，並初步按公允價值計量。在初始確認時對公允價值的調整被視為額外租賃付款，並計入使用權資產的成本中。

租賃負債

於租賃開始日期，貴集團按該日期未支付的租賃付款的現值確認和計量租賃負債。於計算租賃付款的現值時，倘租賃中隱含的利率不易釐定，貴集團會使用租賃開始日期的增量借款利率。

租賃付款為固定付款（包括實質固定付款）減去任何應收租賃優惠。

於開始日期後，租賃負債會根據利息累積及租賃付款進行調整。

附錄一

會計師報告

貴集團於以下情況重新計量租賃負債（並對相關使用權資產作出相應調整）：

- 變更租賃期，在此情況下，相關租賃負債將透過使用重估日期的經修訂貼現率貼現經修訂租賃付款而重新計量；
- 修改租賃合約且租賃修改並非入賬列作單獨租賃（有關「一租賃修改」的會計政策見下文）。

貴集團於綜合財務狀況表中將租賃負債列為單獨項目。

租賃修訂

貴集團於下列情況下將租賃修訂作為獨立租賃入賬：

- 該修訂通過增加使用一個或多個相關資產的權利來擴大租賃範圍；及
- 租賃代價增加，增加之金額相當於範圍擴大對應之單獨價格及為反映特定合約之情況而對該單獨價格進行之任何適當調整。

對於不作為單獨租賃入賬的租賃修訂而言，貴集團根據修訂後租賃的租賃期限，使用修改生效日期的修訂貼現率貼現修訂後的租賃付款，重新計量租賃負債，減任何應收租賃激勵。

貴集團通過對相關使用權資產進行相應調整，將租賃負債的重新計量入賬。

當經修訂合約包含租賃部分及一個或多個額外租賃或非租賃部分時，貴集團根據租賃部分的相對獨立價格及非租賃部分的總獨立價格將經修訂合約中的代價分配至各租賃部分。

外幣

於編製各個集團實體的財務報表時，以該實體功能貨幣以外的貨幣（外幣）進行的交易按交易日期的現行匯率確認。於報告期末，以外幣計值的貨幣項目按當日的現行匯率重新換算。

貨幣項目的結算及重新換算所產生的匯兌差額於其產生期間在損益內確認。

為了編製歷史財務資料，貴集團的營運資產及負債按各報告期末的現行匯率換算為貴集團的列報貨幣（即人民幣）。收入及開支項目按期內的平均匯率換算，除非該期間匯率出現重大波動，在此情況下，則使用交易日期的匯率。匯兌差額（如有）在其他全面收益中確認，並在股權中於其他儲備項下累計。

借款成本

收購、建造或生產合資格資產（需要較長期間才可供擬定用途或銷售）直接應佔借款成本乃計入該等資產的成本，直至當該等資產絕大部分已達致可供擬定用途或銷售。

所有其他借款成本均於產生期間於損益中確認。

附 錄 一

會 計 師 報 告

政府補助

除非合理確定 貴集團將達到接受政府補助的條件且會收到該補助，否則不應確認該政府補助。

政府補助於 貴集團在將擬補償相關成本確認為支出期間按系統基準計入損益。尤其當輔助基本條件為 貴集團應購買、建造或其他收購非流動資產時，政府補助於綜合財務狀況表內確認為遞延收入並於相關資產的使用壽命內按系統及合理基準轉換為損益。

收入相關的政府補助可收取用於補償已產生的開支或虧損，或在日後不產生相關成本時用於向 貴集團提供實時的財務支持，該等補助於其可收取期間在損益內確認。有關補助於「其他收入」項下呈列。

僱員福利

退休福利成本

向界定供款退休計劃支付的付款於僱員提供服務而有權享有供款時確認為開支。

短期僱員福利

短期僱員福利是在僱員提供服務時按預期支付的福利的未貼現金額確認。所有短期僱員福利均已被已確認為開支，除非另有國際財務報告準則會計準則要求或批准在資產成本中納入福利。

僱員應計福利（如工資及薪金）於扣除任何已付金額後確認為負債。

股份支付

以權益結算之股份支付交易

授予僱員的受限制股份單位

向僱員作出的以權益結算之股份支付按授出日期的權益工具的公允價值計量。

在不計及所有非市場歸屬條件的情況下，於授出日期釐定的以權益結算之股份支付的公允價值，乃根據 貴集團對最終歸屬的權益工具的估計，於歸屬期內以直線法支銷，而權益（股份支付）則相應增加。

於各報告期末， 貴集團修訂其基於對所有相關非市場歸屬條件的評估對預期歸屬的權益工具數目的估計。修訂原估計的影響（如有）於損益中確認，以使累計開支反映經修訂估計，並對股份支付儲備作出相應調整。

當授出的股份獲歸屬時，先前於股份支付儲備確認的金額將轉撥至股份溢價。

附錄一

會計師報告

稅項

所得稅開支指即期及遞延所得稅開支之總和。

即期應付稅項乃按年度應課稅溢利計算。應課稅溢利與除稅前虧損不同，乃由於在其他年度應課稅或可扣稅的收入或開支及永不課稅或扣稅的項目所致。貴集團的即期稅項負債乃按各報告期末已實行或實際上已實行的稅率計算。

遞延稅項按歷史財務資料內資產及負債賬面值與計算應課稅溢利所用相應稅基之間的暫時差額確認。遞延稅項負債通常就所有應課稅暫時差額確認。遞延稅項資產通常就所有可扣減暫時差額確認，惟以可能有應課稅溢利抵銷該等可扣減暫時差額為限。倘暫時差額由初次確認不影響應課稅溢利或會計利潤之交易之資產及負債（業務合併除外）所產生，且在交易時不會產生相等的應納稅和可抵扣的暫時性差異，則不會確認有關遞延稅項資產及負債。此外，倘暫時差額由初次確認商譽所產生，則遞延稅項負債不予確認。

就與附屬公司的權益相關的應課稅暫時差額確認遞延稅項負債，惟貴集團能控制暫時差額的轉回且該暫時差額在可預見的未來不大可能轉回的情況除外。與此類投資相關的可扣減暫時差額所產生的遞延稅項資產僅在有可能出現足夠的應課稅溢利以利用暫時差額的利益及預期在可預見的未來會轉回的情況下確認。

遞延稅項資產之賬面值於各報告期末予以審閱，並撇減至不再可能擁有足夠之應課稅溢利以收回全部或部分遞延稅項資產為限。

遞延稅項資產及負債乃根據於各報告期末已頒佈或實質上已頒佈的稅率（及稅務法例），按清償負債或變現資產期間預期適用的稅率計量。

遞延稅項負債及資產的計量反映貴集團預期於各報告期末收回或結算其資產及負債賬面值的方式所產生的稅務影響。

為計量租賃交易的遞延稅項，貴集團首次確定使用權資產或租賃負債是否會造成減免稅款，而貴集團在該等交易中確認使用權資產及相關租賃負債。

就稅項扣減歸屬於租賃負債的租賃交易而言，貴集團將國際會計準則第12號的規定分別應用於租賃負債及相關資產。貴集團確認與租賃負債相關的遞延稅項資產，惟以可能有應課稅溢利可用於抵銷可扣稅暫時差額為限，並就所有應課稅暫時差額確認遞延稅項負債。

倘享有合法可行使權力以即期稅項資產沖銷即期稅項負債，及倘稅項資產及負債涉及由同一稅務機構向同一納稅實體徵收的所得稅，則遞延稅項資產及負債抵銷。

即期及遞延稅項於損益確認，惟其涉及在其他全面收益或直接在權益中確認的項目時，則即期及遞延稅項亦分別在其他全面收益或直接在權益中確認。

附錄一

會計師報告

物業、廠房及設備

物業、廠房及設備為用作生產或供應貨品或服務，或行政用途的有形資產（在建工程除外）。物業、廠房及設備於綜合財務狀況表中按成本減其後累計折舊及其後累計減值虧損（如有）列賬。

作生產、供應或行政用途之在建物業按成本減任何已確認減值虧損列賬。成本包括將資產送往所需地點及達致所需狀況以便按管理層擬定的形式運作所產生的任何直接應計成本（包括測試相關資產是否正常運行的成本）及（就合資格資產而言）根據貴集團會計政策資本化之借款成本。該等資產於可作擬定用途時開始計算折舊，所用基準與其他物業資產相同。

資產（在建工程除外）採用直線法，按其估計可使用年期確認折舊，以撇銷其成本減剩餘價值。估計可使用年期、剩餘價值及折舊方法於各報告期末予以檢討，任何估計變動之影響乃按預先計提之基準入賬。

物業、廠房及設備項目於出售時或當繼續使用該資產預期不會產生任何日後經濟利益時取消確認。出售或棄用物業、廠房及設備項目產生之任何收益或虧損按該資產之出售所得款項與賬面值之差額計算，並於損益確認。

無形資產

內部產生的無形資產－研發開支

研究活動的開支在產生的期間內確認為費用。

內部產生的無形資產的初始確認金額是自無形資產首次滿足確認標準後所發生的支出的總額。倘開發開支不能確認為內部產生的無形資產，開發開支應在其產生的當期計入損益。

內部產生的無形資產在初始確認後，按成本減去累計攤銷及累計減值虧損（如有）列賬。

物業、廠房及設備、使用權資產以及合約成本的減值

於報告期末，貴集團檢討物業、廠房及設備、使用權資產以及合約成本的賬面值，以釐定是否有任何跡象顯示該等資產蒙受減值虧損。倘若存在任何此類跡象，則估計相關資產的可收回金額以釐定減值虧損的程度（如有）。

物業、廠房及設備以及使用權資產的可收回金額乃個別估計。當無法個別估計可收回金額時，貴集團會估計該資產所屬現金產生單位的可收回金額。

在對現金產生單位進行減值測試時，倘可建立合理一致的分配基準，公司資產會分配至相關現金產生單位，否則會分配至可建立合理一致分配基準的最小現金產生單位組別。可收回金額乃就公司資產所屬的現金產生單位或現金產生單位組別釐定，並與相關現金產生單位或現金產生單位組別的賬面值進行比較。

在貴集團根據國際財務報告準則第15號將資本化資產減值虧損確認為合約成本前，貴集團按適用準則評估和確認任何與相關合約有關的其他資產減值虧損。屆時，倘賬面值超過貴集團預期收取以換取相關貨品或服務的代價餘額減與直接關於提供該等貨品或服務的成本（未確認為開支），則就作為合約成本的資本化資產而言之減值虧損（如有）得以確認。作為合約成本的資本化資產屆時就評估相關現金產生單位減值，而計入其所屬的現金產生單位之賬面值。

附錄一

會計師報告

可收回金額為公允價值減去出售成本及使用價值兩者之較高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量乃使用稅前貼現率貼現至其現值，該貼現率反映當前市場對貨幣時間價值的評估及估計未來現金流量未經調整的資產（或現金產生單位）的特定風險。

倘資產（或現金產生單位）的可收回金額估計低於其賬面值，則資產（或現金產生單位）的賬面值將調減至其可收回金額。於分配減值虧損時，首先分配減值虧損以減少任何商譽的賬面值（如適用），然後根據單位或現金產生單位組別內各資產的賬面值按比例分配至其他資產。資產的賬面值不會減少至低於其公允價值減出售成本（如可計量）、其使用價值（如可釐定）及零（以最高者為準）。本應分配至資產的減值虧損金額按比例分配至該單位或現金產生單位組別的其他資產。減值虧損實時於損益中確認。

倘減值虧損其後撥回，則資產（或現金產生單位或現金產生單位組別）的賬面值將增加至其可收回金額的經修訂估計，惟增加後的賬面值不得超過資產（或現金產生單位或現金產生單位組別）於過往年度並無確認減值虧損時釐定的賬面值。減值虧損撥回實時於損益中確認。

現金及現金等價物

現金及現金等價物於綜合財務狀況表呈列，包括：

- (a) 現金，包括手頭現金及活期存款，不包括受監管限制而導致有關結餘不再符合現金定義的銀行結餘；及
- (b) 現金等價物，包括短期（通常原到期日為三個月或以下）、可隨時轉換為已知金額現金且價值變動風險不大的高流動性投資。現金等價物乃為應付短期現金承擔而持有，而非用作投資或其他用途。

就綜合現金流量表而言，現金及現金等價物包括上文界定的現金及現金等價物。

存貨

存貨按成本與可變現淨值中較低者列賬。存貨成本按加權平均法釐定。可變現淨值指存貨估計售價減所有估計完工成本和銷售所需成本。進行銷售所需的成本包括銷售直接應佔的增量成本及貴集團進行銷售必須產生的非增量成本。

合約履行成本

貴集團於智能座艙解決方案中產生履行合約之成本。貴集團首先根據其他相關準則評估該等成本是否合資格確認為資產，倘不合資格，僅在符合以下全部標準後將該等成本確認為資產：

- (a) 有關成本與貴集團可明確識別之合約或預期訂立之合約有直接關係；
- (b) 有關成本令貴集團將用於履行（或持續履行）日後履約責任之資源得以產生或有所增加；及
- (c) 有關成本預期可收回。

該資產於解決方案獲客戶接納時的某一時間點確認為損益。

附錄一

會計師報告

撥備

有關撥備會於 貴集團因過往事件而擁有現時責任（無論為法定或推定）， 貴集團可能被要求履行有關責任，且可對該項責任的金額作出可靠估計時確認。

計及該責任的風險及不確定性，已確認為撥備的金額為於報告期末清償現時義務所需代價的最佳估計。如撥備乃使用清償現有責任估計所需的現金流量而計量，且金錢的時間價值的影響屬重大，則其賬面值為該等現金流量的現值。

與銷售智能座艙解決方案有關的客戶合約項下保證型質保責任之預期成本撥備於有關產品銷售日期按董事對履行 貴集團責任所需開支之最佳估計確認。

金融工具

倘集團實體成為工具合約條款的一方時，則確認金融資產及金融負債。金融資產的所有常規買賣均按交易日期基準確認及終止確認。常規買賣乃根據市場規定或慣例須於指定時間內送交資產的金融資產買賣。

金融資產及金融負債初步按公允價值計量，惟客戶合約所產生的貿易應收款項除外，其初步按照國際財務報告準則第15號計量。收購或發行金融資產及金融負債（以公允價值計量且其變動計入當期損益之金融資產或金融負債除外）直接應佔之交易成本於初始確認時加入金融資產或金融負債（視何者適用）的公允價值或自金融資產或金融負債（視何者適用）的公允價值扣除。收購以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產或金融負債直接應佔的交易成本即時於損益確認。

實際利率法為計算金融資產或金融負債的攤銷成本及於有關期間分配利息收入及利息支出的方法。實際利率乃按金融資產或金融負債之預計年期或適用的較短期間，準確將估計未來現金收入及付款（包括構成實際利率不可或缺部分之一切已付或已收費用及費點、交易成本及其他溢價或折扣）貼現至初步確認之賬面淨值之利率。

金融資產

金融資產的分類及其後計量

符合以下條件的金融資產其後按攤銷成本計量：

- 金融資產在特定業務模式內持有，而該業務模式以收取現金流量為目的；及
- 合約條款於指定日期產生的現金流量僅為支付本金及未償還本金的利息。

符合以下條件的金融資產其後以公允價值計量且其變動計入其他全面收益：

- 金融資產在特定業務模式內持有，而該業務模式以收取合約現金流量及出售金融資產為目的；及
- 合約條款於指定日期產生的現金流量僅為支付本金及未償還本金的利息。

所有其他金融資產後續以公允價值計量且其變動計入當期損益，除 貴集團可以在金融資產的初始確認日期作出不可撤銷的選擇，將權益投資公允價值的後續變動計入其他全面收益，惟此項權益投資既非持有待售亦非為國際財務報告準則第3號業務合併所適用的業務合併中通過收購方確認的或有代價。

附錄一

會計師報告

在下列情況下，金融資產為持作買賣：

- 收購的主要目的是在短期內出售；或
- 於初始確認時，其為 貴集團共同管理的已識別金融工具組合的一部分，且具有近期實際短期獲利模式；或
- 為未指定及有效作為對沖工具的衍生工具。

(i) 攤銷成本及利息收入

其後按攤銷成本計量的金融資產及其後以公允價值計量且其變動計入其他全面收益計量的應收票據的利息收入乃使用實際利率法予以確認。利息收入通過對金融資產（惟隨後發生信用減值的金融資產除外）的賬面總值應用實際利率計算（見下文）。就其後出現信貸減值的金融資產而言，自下一個報告期間起，利息收入乃對金融資產攤銷成本應用實際利率計算確認。倘出現信貸減值的金融工具的信貸風險好轉，致使金融資產不再出現信貸減值，則自釐定有關資產不再出現信貸減值後的報告期初起，利息收入乃對金融資產賬面總值應用實際利率計算確認。

(ii) 分類為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據

因使用實際利率法計算的利息收入而分類為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據的賬面值的其後變動於損益中確認。該等應收票據賬面值的所有其他變動均於其他全面收益確認，並於其他儲備項下累計。減值撥備於損益中確認，並在不減少該等應收票據賬面值的情況下對其他全面收益作出相應調整。當該等應收票據終止確認時，先前於其他全面收益確認的累計收入或虧損重新分類至損益。

(iii) 以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具投資其後以公允價值計量，而公允價值變動產生的收益及虧損於其他全面收益確認，並以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的儲備累計；毋須進行減值評估。累計收益或虧損將不會於出售股本投資時重新分類至損益，並將轉撥至累計虧損。

當 貴集團收取股息的權利確立時，該等權益工具投資的股息於損益中確認，除非股息明確代表收回部分投資成本。股息計入損益中的「其他收益」項目。

(iv) 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

凡不符合按攤銷成本或以公允價值計量且其變動計入其他全面收益或指定以公允價值計量且其變動計入其他全面收益準則的金融資產，均以公允價值計量且其變動計入當期損益。

以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產於各個報告期末以公允價值計量，任何公允價值收益或虧損於損益確認。在損益確認的收益或虧損淨額不包括從有關金融資產賺取所得的任何股息或利息，並計入「其他收益及虧損」。

金融資產減值及根據國際財務報告準則第9號須進行減值評估項下的其他項目

貴集團根據預期信貸虧損（「預期信貸虧損」）模式對須根據國際財務報告準則第9號進行減值評估的金融資產（包括貿易及其他應收款項、現金及現金等價物、租賃按金及已質押／受限制銀行存款）及合約資產進行減值評估。預期信貸虧損金額於各報告日期更新，以反映自初始確認起的信貸風險變動。

附錄一

會計師報告

存續期預期信貸虧損指於相關工具預期可使用年內發生所有可能的違約事件而導致的預期信貸虧損。相反，12個月預期信貸虧損（「12個月預期信貸虧損」）則指預期於報告日期後12個月內可能發生違約事件而導致的部分存續期預期信貸虧損。評估乃根據 貴集團的過往信貸虧損經驗進行，並根據債務人的特有因素、整體經濟情況以及對報告日期當前情況的評估以及對未來情況的預測作出調整。

貴集團一直就貿易應收款項及合約資產確認存續期預期信貸虧損。

至於所有其他工具， 貴集團計量的虧損撥備相等於12個月預期信貸虧損，除非自初步確認後信貸風險大幅上升，則 貴集團會確認存續期預期信貸虧損。有關是否確認存續期預期信貸虧損的評估乃基於自初步確認以來發生違約的可能性或風險的顯著上升。

(i) 信貸風險顯著增加

評估信貸風險自初始確認以來是否顯著增加時， 貴集團會比較金融工具於報告日期發生違約的風險與金融工具於初始確認日期發生違約的風險。作出本評估時， 貴集團會考慮合理及具支持性的定量及定性資料，包括過往經驗及可以合理成本及精力獲取的前瞻性資料。

具體而言，在評估信貸風險是否顯著增加時，將考慮以下資料：

- 金融工具的外部（如有）或內部信貸評級的實際或預期顯著惡化；
- 外部市場信貸風險指標的顯著惡化，例如：信貸息差顯著增加，債務人的信貸違約掉期價格；
- 預期會導致債務人償還債務能力大幅下降的業務、財務或經濟狀況的現有或預測的不利變化；
- 債務人的實際或預期營運業績顯著惡化；
- 債務人法規上、經濟上或技術環境上的實際或預期重大不利變動導致債務人履行債務責任的能力顯著下降。

不論上述評估的結果如何， 貴集團認定，合約付款逾期超過30天即表示自初步確認以來信貸風險已大幅上升，惟 貴集團有合理且有依據的資料證明情況相反則除外。

儘管如此， 貴集團推測如果該債務工具於報告日被確定為低信貸風險，則該債務工具的信貸風險自初始確認時起尚未顯著增加。倘滿足以下條件，則確定該債務工具信貸風險較低：(i)具有低違約風險；(ii)借款人具有較強的能力以滿足其近期合約現金流義務；及(iii)較長期間內經濟和業務條件的不利變化可能，但並非必然，會降低借款人履行其合約現金流義務的能力。 貴集團認為，當債務工具具有內部或外部的「投資級別」信用評級，並符合全球公認的定義時，其信貸風險較低。

貴集團定期監察用以識別信貸風險有否顯著上升的標準的成效，並且適時作出修訂，以確保該標準能夠於有關款額逾期前識別信貸風險顯著上升。

附錄一

會計師報告

(ii) 違約的定義

就內部信貸風險管理而言，貴集團認為，當內部制訂或來自外界來源的資料顯示債務人不大可能悉數向債權人（包括貴集團）還款，即屬發生違約事件（並無考慮任何貴集團持有的抵押品）。

不論上述情況，當金融資產逾期超過90天時，貴集團即認為已發生違約，除非貴集團有合理及可靠資料證明應採用更寬鬆的違約標準。

(iii) 信貸減值金融資產

當一件或多件對一項金融資產估計未來現金流量產生不利影響的違約事件發生時，該金融資產出現信貸減值。有關金融資產出現信貸減值的證據包括有關以下事項的可觀察數據：

- 發行人或借款人出現重大財務困難；
- 違反合約，如違約或逾期事件；
- 借款人的貸款人因有關借款人財務困難的經濟或合約原因，給予借款人其在一般情況下不會考慮的優惠；
- 借款方可能面臨破產或其他財務重組；或
- 因財務困難導致該金融資產失去活躍市場。

(iv) 撤銷政策

當有資料顯示對手方面對嚴重財政困難及並無實際收回可能時，例如：對手方被清盤或已進入破產程序時，貴集團便會撤銷金融資產。於適當情況下考慮法律意見後，貴集團仍可能根據收回程序強制執行被撤銷之金融資產。撤銷構成終止確認事件。其後收回之任何款項均在損益確認。

(v) 預期信貸虧損之計量及確認

預期信貸虧損的計量為違約概率、違約損失率（即違約損失程度）及違約風險的函數。違約概率及違約虧損率之評估乃基於過往數據及前瞻性資料。預期信貸虧損的估計反映無偏概率加權金額，以發生違約的風險為權重確定。貴集團使用可行權宜方法，使用撥備矩陣估計貿易應收款項的預期信貸虧損，當中考慮過往信貸虧損經驗及無需付出過多成本或努力即可獲得的前瞻性資料。

預期信貸虧損通常根據合約應付貴集團的所有合約現金流量與貴集團預計收取的現金流量（按初始確認時釐定的實際利率貼現）之間的差額估算。

就具有不同信貸特徵的貿易應收款項及合約成本而言，貴集團根據預期信貸虧損模式個別進行減值評估。除個別評估減值的項目外，餘下貿易應收款項及合約資產的存續期預期信貸虧損乃經計及逾期資料及相關信貸資料（如前瞻性宏觀經濟資料）後按集體基準考慮。

附錄一

會計師報告

對於組合評估，貴集團在確定分組時考慮以下特徵：

- 逾期狀況；
- 債務人的性質、規模及行業；及
- 外部信貸評級（倘可獲得）。

分組由管理層定期檢討，以確保各組的組成部分繼續擁有類似信貸風險特徵。

利息收入乃根據金融資產的總賬面值計算，除非金融資產發生信貸減值，在此情況下，利息收入根據金融資產的攤銷成本計算。

除以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據外，就所有金融工具而言，貴集團透過調整所有金融資產的賬面值，在損益確認彼等的減值收益或虧損，惟貿易及其他應收款項及合約資產除外，其相應調整會透過虧損撥備賬予以確認。對於以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據，虧損撥備在其他全面收益中確認並累計於其他儲備，而不減少該等應收款項的賬面值。該金額代表與累計虧損撥備相關的其他儲備變動。

終止確認金融資產

僅當從資產收取現金流量的合約權利屆滿或倘其轉讓金融資產及資產所有權的絕大部分風險及回報予另一實體，貴集團方會取消確認該項金融資產。倘貴集團保留被轉讓金融資產所有權上幾乎所有的風險及報酬，則應繼續確認該金融資產並同時將已收所得款項確認為一項抵押借款。

終止確認按攤銷成本計量的金融資產時，該資產之賬面值與已收及應收代價總和之間的差額乃於損益內確認。

於終止確認分類為以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據時，先前累積於其他儲備的累計收益或虧損將重新分類至損益。

於終止確認貴集團在初始確認時選擇以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的權益工具投資時，先前累積於以公允價值計量且其變動計入其他全面收益之儲備的累計收益或虧損不會重新分類至損益，而是轉移至累計虧損。

金融負債及權益

分類為債務或權益

債務及權益工具乃根據合約安排的內容及金融負債與權益工具的定義分類為金融負債或權益。

權益工具

權益工具乃證明實體於扣減所有負債的資產中擁有剩餘權益的任何合約。貴集團發行的權益工具確認為所收取的所得款項（扣除直接發行成本）。

金融負債

所有金融負債其後使用實際利率法按攤銷成本計量或以公允價值計量且其變動計入當期損益。

附錄一

會計師報告

按攤銷成本計量的金融負債

金融負債(包括應付票據、貿易及其他應付款項、銀行借款及應付附屬公司款項)其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

終止確認金融負債

貴集團於且僅於 貴集團之責任獲履行、取消或已到期時終止確認金融負債。終止確認的金融負債賬面值與已付及應付代價(包括任何已轉讓的非現金資產或已承擔的負債)之差額於損益中確認。

5. 估計不確定性的主要來源

於應用 貴集團會計政策(見附註4所述)的過程中，貴公司董事需要就目前不能從其他來源得出的資產與負債賬面值作出判斷、估計及假設。該等估計及相關假設乃根據過往經驗及其他被視為有關的因素而作出。實際結果可能與該等估計有所不同。

此等估計及相關假設均須持續進行檢討。倘對會計估計的修訂僅影響作出修訂的期間，則於該期間確認修訂，而倘影響當期及未來期間，則需在作出修訂的期間及未來期間作出確認。

估計不確定性的主要來源

下文闡述各報告期末有關未来的主要假設及估計不確定性的其他主要來源，其具有導致於未來十二個月內須對資產的賬面值作出重大調整的重大風險。

貿易應收款項預期信貸虧損

就具有不同信貸風險特徵的貿易應收款項及合約資產而言，將個別評估預期信貸虧損。

此外，貴集團使用可行權宜方法估計未使用撥備矩陣個別評估之貿易應收款項的預期信貸虧損。撥備率乃根據不同應收款項分組時應收款項的賬齡計算，並已考慮到 貴集團的過往違約率及無需繁重成本或工作即可取得的合理可靠前瞻性資料。於各報告日期會重新評估過往已觀察的違約率及考慮前瞻性資料的變動。

預期信貸虧損撥備對估計變動敏感。有關預期信貸虧損及 貴集團貿易應收款項的資料於附註36中披露。

物業、廠房及設備以及使用權資產的估計減值

物業、廠房及設備以及使用權資產按成本減累計折舊及減值(如有)列賬。於釐定物業、廠房及設備以及使用權資產有否減值時，貴集團須行使判斷及作出估計，尤其是在評估：(1)有否發生事件或有任何指標可能影響資產價值；(2)資產的賬面值能否得到可收回金額的支持，如為使用價值，則評估按照持續使用資產估計的未來現金流量的淨現值；(3)在估計可收回金額時將應用的適當關鍵假設，包括現金流量預測及適當的貼現率。當無法估計單項資產的可收回金額時，貴集團會估計資產所屬的現金產生單位的可收回金額，按使用價值或公允價值減出售成本(以較高者為準)計算。倘實際未來現金流量少於預期，或有事實及情況變動導致下調未來現金流量或上調貼現率，則可能產生重大減值虧損或進一步虧損。

附錄一

會計師報告

物業、廠房及設備以及使用權資產的賬面值詳情分別於附註16及17披露，於往績記錄期間，貴集團管理層概無確認減值虧損。

公允價值計量及估值過程

就財務呈報目的而言，貴集團部分金融資產按公允價值計量。估計一項金融資產之公允價值時，貴集團使用可用市場可觀察數據。倘可用市場可觀察數據不可用，則在建立相關估值技術及其相關輸入數據時需要判斷及估計。輸入數據的變動可能導致該等金融資產公允價值的重大調整。

有關用於釐定各類金融資產的公允價值的估值技術及輸入數據的資料於附註36披露。

6. 收入及分部資料

(i) 分拆客戶合約收入

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
解決方案／產品線類型					
智能座艙解決方案	1,078,549	1,352,398	2,441,408	531,564	723,718
網聯服務	89,326	122,370	110,228	27,036	27,535
其他	49,882	21,049	5,367	2,255	2,323
	<u>1,217,757</u>	<u>1,495,817</u>	<u>2,557,003</u>	<u>560,855</u>	<u>753,576</u>
收入確認時間					
某一時間點	1,128,431	1,373,447	2,446,775	533,819	726,041
一段時間內	89,326	122,370	110,228	27,036	27,535
	<u>1,217,757</u>	<u>1,495,817</u>	<u>2,557,003</u>	<u>560,855</u>	<u>753,576</u>

(ii) 客戶合約的履約責任及收入確認政策

有關 貴集團履約責任的資料概述如下：

貴集團銷售智能座艙解決方案並提供網聯服務，並向設計、開發及製造汽車的整車廠(「OEM」)及一級供應商出售與彼等乘用車生產有關的原材料及組件。

智能座艙解決方案提供集成軟件、硬件和雲端服務，以增強駕駛安全性、便利性和連接性，最終提供更智能的駕駛體驗；

網聯服務為OEM提供廣泛的用戶支持服務和平台維護服務。

智能座艙解決方案

智能座艙解決方案於產品或解決方案被客戶接受的時間點確認。

貴集團根據客戶的信用程度可靠性要求預付款或授予客戶60日至180日的信貸期。合約負債於收到預付款但尚未確認收益時確認。

附錄一

會計師報告

應收保留金於缺陷責任期屆滿前分類為合約資產，自產品或解決方案獲接受之日起介乎六個月至一年。當收款權成為無條件（即缺陷責任期屆滿）時，合約資產轉移至貿易應收款項。

與銷售相關的保修不能單獨購買，其保證所售產品符合商定的規格要求。因此，貴集團根據國際會計準則第37號入賬保修。

網聯服務

網聯服務以直線法隨時間確認，原因為客戶於貴集團履約時同時收取及消耗貴集團提供的利益。就該等服務收取的預付代價確認為合約負債，並於服務期內以直線法解除。

(iii) 分配至客戶合約餘下履約責任的交易價格

提供智能座艙解決方案及其他的合約大部分為期一年或以下。根據國際財務報告準則第15號，分配至該等未履行合約的交易價格並無披露。

網聯服務合約一般不可撤銷，為期一至十年，於此期間，貴集團按提供服務的每小時或每項服務收取固定費用。

(iv) 分部資料

就資源分配及評估目的向貴公司執行董事（即主要經營決策者（「主要經營決策者」））報告的資料側重於按產品進行的收入分析。除貴集團的整體業績及財務狀況外，概無向主要經營決策者提供其他獨立財務資料。因此，僅呈列實體範圍的披露、主要客戶及地區資料。

地區資料

於往績記錄期間，所有收入均於中國產生。貴集團非流動資產均所有位於中國。

有關主要客戶的資料

於往績記錄期間，佔貴集團於相應年度／期間總收入逾10%之來自客戶之收入如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
				(未經審核)	
客戶A	404,432	428,223	365,502	120,739	不適用 ¹
客戶B	310,143	167,366	265,786	不適用 ¹	不適用 ¹
客戶C	不適用 ¹	不適用 ¹	998,548	205,600	375,402

1 於相關年度／期間，相應收入並未佔貴集團總收入的10%以上。

附錄一

會計師報告

7. 其他收入

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
政府補助及增值稅額外扣減 (附註).....	40,351	26,973	56,623	19,642	34,969
銀行存款利息收入.....	4,596	1,756	1,956	331	538
租金收入.....	1,742	2,091	69	29	94
其他.....	260	—	1,236	948	242
	<u>46,949</u>	<u>30,820</u>	<u>59,884</u>	<u>20,950</u>	<u>35,843</u>

附註：該金額主要指自中國地方政府機關收取的多項補貼，作為對 貴集團研發活動的激勵及增值稅額外扣減。

無條件政府補助於收取時於損益確認，而有條件政府補助於 貴集團達成條件時於損益確認。

除無條件政府補助外， 貴集團亦收到若干政府補助作為資產收購的激勵。相關政府補助於相關資產的可使用年期內確認為損益。有關資產相關政府補助的進一步詳情載於附註31。

8. 其他收益及虧損

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產的 公允價值變動收益(虧損) ..	417	111,758	65,646	16,723	(36,126)
外匯虧損淨額.....	(638)	(3,500)	(12,002)	(5,945)	(3,967)
捐款.....	(17)	—	(500)	(500)	—
出售物業、廠房及設備 以及提前終止租賃的 (虧損) 收益.....	—	(147)	(3,323)	34	(4,167)
其他.....	60	320	1,032	(594)	563
	<u>(178)</u>	<u>108,431</u>	<u>50,853</u>	<u>9,718</u>	<u>(43,697)</u>

9. 融資成本

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
銀行借款的利息開支.....	24,137	23,756	39,889	15,648	21,415
租賃負債利息開支.....	2,976	4,032	4,185	1,517	1,755
	<u>27,113</u>	<u>27,788</u>	<u>44,074</u>	<u>17,165</u>	<u>23,170</u>

附錄一

會計師報告

10. 預期信貸虧損模式下的減值虧損，扣除撥回

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
(確認)撥回的減值虧損，扣除：					
－貿易應收款項.....	(5,033)	(14,394)	(149,232)	4,410	19,159
－其他應收款項.....	(367)	224	(713)	(69)	(134)
	(5,400)	(14,170)	(149,945)	4,341	19,025

減值評估詳情載於附註36。

11. 所得稅

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
即期稅項.....	3	67	27	－	－
	3	67	27	－	－

根據中國企業所得稅法（「企業所得稅法」）及企業所得稅法實施條例，除若干附屬公司享有不同的優惠稅率外，貴集團於中國經營的附屬公司的中國企業所得稅稅率為25%。

根據德國及香港的相關稅法及實施法規，貴集團的附屬公司於往績記錄期間的適用稅率為30.7%及16.5%。由於貴集團於往績記錄期間並無於該等司法管轄區產生應課稅溢利，故並無於綜合損益及其他全面收益表就德國利得稅及香港所得稅作出撥備。

貴公司及上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司均於2020年獲得高新技術企業（「高新技術企業」）資格，並於2023年分別重續其高新技術企業資格，於2020年至2025年享有15%的優惠稅率。博泰車聯網（南京）有限公司（「博泰南京」）於2023年獲得高新技術企業資格，並於2023年至2025年享有15%的優惠稅率。於2023年，博泰南京符合軟件企業資格，並自其首個盈利年度開始有權享受兩年所得稅豁免及三年50%的稅項減免，且於往績記錄期間並無產生應課稅溢利。

根據中國國家稅務總局頒佈的自2018年起生效的相關法律法規，從事研發活動的企業於釐定2022年1月1日至2022年9月30日期間及2022年10月1日至2025年5月31日期間的應課稅溢利時，有權要求將其產生的研發開支的175%及200%列作可扣稅開支。

根據企業所得稅法，貴集團若干附屬公司享有「小型微利企業」優惠稅率20%。截至2022年12月31日止年度，合資格集團實體的年度應課稅收入享有87.5%的減免。截至2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，合資格集團實體的年度應課稅收入享有75%的減免。

附錄一

會計師報告

於往績記錄期間的所得稅抵免可與除稅前虧損對賬如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
	(未經審核)				
除稅前虧損.....	(452,150)	(283,694)	(540,793)	(244,772)	(219,921)
按中國企業所得稅稅率					
25%計算之稅項.....	(113,037)	(70,924)	(135,198)	(61,193)	(54,980)
分佔聯營公司業績之稅務影響.....	—	—	183	22	1,421
分佔合營企業業績之稅務影響.....	—	—	3	—	1
不可扣稅開支之稅務影響.....	2,012	3,049	2,303	895	662
未確認暫時差額之稅務影響.....	25,176	24,322	85,793	16,171	7,086
未確認稅項虧損之稅務影響.....	136,721	87,552	92,439	60,198	67,819
動用先前未確認稅項虧損.....	(4,878)	(2,372)	(10,856)	(45)	(86)
研發開支的額外扣減.....	(45,991)	(41,560)	(34,640)	(16,048)	(21,923)
年／期內所得稅.....	3	67	27	—	—

12. 除稅前虧損

年／期內除稅前虧損乃經扣除以下各項得出：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
	(未經審核)				
董事及監事薪酬(附註13).....	23,475	23,776	45,858	25,348	15,485
其他員工成本：					
薪金及其他福利.....	418,032	417,889	448,169	150,621	199,446
酌情花紅.....	48,533	47,626	49,267	16,936	19,896
退休福利計劃供款.....	44,487	45,862	47,354	18,961	21,318
以權益結算之股份支付.....	56,286	58,840	130,707	47,541	38,773
員工成本總額.....	590,813	593,993	721,355	259,407	294,918
存貨及合約成本資本化.....	122,160	180,827	121,367	70,320	80,978
	468,653	413,166	599,988	189,087	213,940
[編纂]開支.....	—	—	[編纂]	[編纂]	[編纂]
物業、廠房及設備折舊.....	25,517	30,276	39,539	11,629	17,203
使用權資產折舊.....	24,855	35,415	55,430	24,245	23,946
折舊及攤銷總額.....	50,372	65,691	94,969	35,874	41,149
存貨及合約成本資本化.....	4,993	5,251	15,026	11,243	16,645
	45,379	60,440	79,943	24,631	24,504

附錄一

會計師報告

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
核數師酬金.....	875	1,285	439	266	455
確認為開支之存貨及合約成本(包括 於2022年、2023年及2024年以及 截至2024年及2025年5月31日止五個 月分別撇減人民幣34,894,000元、人 民幣30,825,000元、人民幣50,227,000 元、人民幣11,489,000元(未經審核) 及人民幣12,419,000元的存貨及 合約成本).....	1,042,429	1,260,762	2,248,105	530,517	652,863

13. 董事、監事、最高行政人員及僱員酬金

執行及非執行董事以及監事

姓名	職位	委任日期
應臻愷先生.....	執行董事兼總經理	2009年10月15日
張富凱先生.....	執行董事	2016年5月1日
徐真慧女士.....	執行董事	2018年5月15日
賴偉林先生.....	執行董事	2021年7月30日
高穎輝先生.....	執行董事	2017年6月18日
葉天先生.....	非執行董事	2024年2月26日 ³
王越先生.....	非執行董事	2022年6月7日
馬曉詠先生.....	非執行董事	2022年9月21日
王碧輝先生.....	非執行董事	2024年8月16日
徐黎黎女士.....	獨立非執行董事	2024年6月24日 ¹
李遠鵬先生.....	獨立非執行董事	2021年10月27日
王延峰先生.....	獨立非執行董事	2021年10月27日
龐春霖先生.....	獨立非執行董事	2021年10月27日
張曉亮先生.....	獨立非執行董事	2021年10月27日
劉功申先生.....	獨立非執行董事	2022年6月7日
梁晨先生.....	監事	2021年10月27日
徐婷婷女士.....	監事	2021年10月27日
吳蕓蕓女士.....	監事	2021年10月27日
施萬先生.....	監事	2022年9月21日
黃保剛先生.....	監事	2023年8月23日 ²
李自潔女士.....	監事	2024年6月24日

1 委任將於[編纂]生效。

2 2024年6月，該監事從 貴集團辭任。

3 2024年8月，該非執行董事從 貴集團辭任。

附錄一

會計師報告

於往績記錄期間，貴集團旗下實體已付或應付貴公司董事、監事及總經理的酬金詳情如下：

	董事袍金	薪金及 其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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						
執行董事：						
應臻愷先生.....	—	5,398	429	63	—	5,890
張富凱先生.....	—	2,754	111	63	1,878	4,806
徐真慧女士.....	—	1,489	121	63	955	2,628
賴偉林先生.....	—	2,004	156	63	861	3,084
高穎輝先生.....	—	1,572	131	63	652	2,418
非執行董事：						
葉天先生.....	—	—	—	—	—	—
王越先生.....	—	—	—	—	—	—
馬曉詠先生.....	—	—	—	—	—	—
獨立非執行董事：						
李遠鵬先生.....	150	—	—	—	—	150
王延峰先生.....	150	—	—	—	—	150
龐春霖先生.....	150	—	—	—	—	150
張曉亮先生.....	150	—	—	—	—	150
劉功申先生.....	83	—	—	—	—	83
監事：						
梁晨先生.....	—	1,568	121	63	652	2,404
徐婷婷女士.....	—	891	61	63	271	1,286
吳芸芸女士.....	—	153	12	28	83	276
施萬先生.....	—	—	—	—	—	—
	683	15,829	1,142	469	5,352	23,475
	董事袍金	薪金及 其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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2023年12月31日止年度

執行董事：						
應臻愷先生.....	—	5,233	429	68	—	5,730
張富凱先生.....	—	1,404	89	66	1,878	3,437
徐真慧女士.....	—	1,736	196	68	2,126	4,126
賴偉林先生.....	—	1,991	156	68	861	3,076
高穎輝先生.....	—	1,765	94	68	652	2,579
非執行董事：						
葉天先生.....	—	—	—	—	—	—
王越先生.....	—	—	—	—	—	—
馬曉詠先生.....	—	—	—	—	—	—

附 錄 一

會 計 師 報 告

	董事袍金	薪金及 其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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
獨立非執行董事：						
李遠鵬先生.....	150	—	—	—	—	150
王延峰先生.....	150	—	—	—	—	150
龐春霖先生.....	150	—	—	—	—	150
張曉亮先生.....	150	—	—	—	—	150
劉功申先生.....	150	—	—	—	—	150
監事：						
梁晨先生.....	—	1,730	108	50	652	2,540
徐婷婷女士.....	—	829	55	68	271	1,223
吳雲雲女士.....	—	189	14	29	83	315
施萬先生.....	—	—	—	—	—	—
黃保剛先生.....	—	—	—	—	—	—
	750	14,877	1,141	485	6,523	23,776

	董事袍金	薪金及 其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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2024年12月31日止年度

執行董事：						
應臻愷先生.....	—	5,220	429	71	—	5,720
張富凱先生.....	—	1,529	200	71	9,902	11,702
徐真慧女士.....	—	1,958	241	71	12,295	14,565
賴偉林先生.....	—	2,063	699	71	793	3,626
高穎輝先生.....	—	1,651	118	71	2,523	4,363
非執行董事：						
葉天先生.....	—	—	—	—	—	—
王越先生.....	—	—	—	—	—	—
馬曉詠先生.....	—	—	—	—	—	—
王碧輝先生.....	—	—	—	—	—	—
獨立非執行董事：						
李遠鵬先生.....	150	—	—	—	—	150
王延峰先生.....	150	—	—	—	—	150
龐春霖先生.....	150	—	—	—	—	150
張曉亮先生.....	150	—	—	—	—	150
劉功申先生.....	150	—	—	—	—	150
徐黎黎女士.....	—	—	—	—	—	—
監事：						
梁晨先生.....	—	1,959	241	71	613	2,884
徐婷婷女士.....	—	823	55	71	259	1,208
吳雲雲女士.....	—	308	613	25	94	1,040
施萬先生.....	—	—	—	—	—	—
李自潔女士.....	—	—	—	—	—	—
	750	15,511	2,596	522	26,479	45,858

附錄一

會計師報告

	薪金及 董事袍金	其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	總計
	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元 (未經審核)

截至2024年5月31日止五個月...

執行董事：

應臻愷先生.....	—	2,175	178	29	—	2,382
張富凱先生.....	—	708	142	29	6,189	7,068
徐真慧女士.....	—	816	100	29	7,684	8,629
賴偉林先生.....	—	820	563	29	496	1,908
高穎輝先生.....	—	689	49	29	1,577	2,344

非執行董事：

葉天先生.....	—	—	—	—	—	—
王越先生.....	—	—	—	—	—	—
馬曉詠先生.....	—	—	—	—	—	—

獨立非執行董事：

李遠鵬先生.....	63	—	—	—	—	63
王延峰先生.....	63	—	—	—	—	63
龐春霖先生.....	63	—	—	—	—	63
張曉亮先生.....	63	—	—	—	—	63
劉功申先生.....	63	—	—	—	—	63
徐黎黎女士.....	—	—	—	—	—	—

監事：

梁晨先生.....	—	818	159	30	384	1,391
徐婷婷女士.....	—	341	23	30	162	556
吳雲雲女士.....	—	80	606	10	59	755
施萬先生.....	—	—	—	—	—	—
黃保剛先生.....	—	—	—	—	—	—

315	6,447	1,820	215	16,551	25,348

	薪金及 董事袍金	其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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2025年5月31日止五個月...

執行董事：

應臻愷先生.....	—	2,175	179	30	—	2,384
張富凱先生.....	—	616	81	30	2,751	3,478
徐真慧女士.....	—	816	59	30	3,415	4,320
賴偉林先生.....	—	988	288	30	220	1,526
高穎輝先生.....	—	688	49	30	701	1,468

非執行董事：

王越先生.....	—	—	—	—	—	—
馬曉詠先生.....	—	—	—	—	—	—
王碧輝先生.....	—	—	—	—	—	—

附錄一

會計師報告

	董事袍金	薪金及 其他福利	酌情花紅	退休福利 計劃供款	以權益結算之 股份支付	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
獨立非執行董事：						
李遠鵬先生.....	63	—	—	—	—	63
王延峰先生.....	63	—	—	—	—	63
龐春霖先生.....	63	—	—	—	—	63
張曉亮先生.....	63	—	—	—	—	63
劉功申先生.....	63	—	—	—	—	63
徐黎黎女士.....	—	—	—	—	—	—
監事：						
梁晨先生.....	—	816	270	30	170	1,286
徐婷婷女士.....	—	367	28	30	72	497
吳雲雲女士.....	—	113	61	11	26	211
施萬先生.....	—	—	—	—	—	—
李自潔女士.....	—	—	—	—	—	—
	315	6,579	1,015	221	7,355	15,485

上文所示執行董事酬金乃就彼等於往績記錄期間管理 貴集團及 貴公司事務的服務而支付。上述非執行董事及監事的酬金分別為彼等擔任 貴公司及 貴集團董事及監事的酬金。酌情花紅乃根據 貴集團的表現、 貴集團內相關人士的表現及可比較市場統計數據釐定。

於往績記錄期間，根據 貴公司的股份激勵計劃，若干董事因其向 貴集團提供服務獲授受限制股份。有關股份激勵計劃的詳情載於歷史財務資料附註34。

五位最高薪酬僱員

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月 貴集團五名最高薪酬人士分別包括 貴公司三名、三名、三名、兩名（未經審核）及三名董事，其薪酬詳情載於上文。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，其餘兩名、兩名、兩名、三名（未經審核）及兩名最高薪酬人士的薪酬詳情分別如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
薪金及其他福利.....	6,099	6,063	5,252	2,769	1,928
酌情花紅.....	413	685	1,040	503	293
退休福利計劃供款.....	126	136	142	87	50
以權益結算之股份支付.....	2,792	3,052	13,581	10,403	6,018
	9,430	9,936	20,015	13,762	8,289

附錄一

會計師報告

最高薪酬僱員人數 (酬金屬於以下範圍) 如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	僱員人數	僱員人數	僱員人數	僱員人數	僱員人數
港元 (「港元」)					
2,500,001 港元至 3,000,000 港元	—	—	—	1	1
3,000,001 港元至 3,500,000 港元	1	—	—	—	—
3,500,001 港元至 4,000,000 港元	—	2	—	1	1
4,000,001 港元至 4,500,000 港元	—	—	—	—	1
4,500,001 港元至 5,000,000 港元	1	1	—	—	2
5,000,001 港元至 5,500,000 港元	1	—	—	—	—
5,500,001 港元至 6,000,000 港元	1	—	—	—	—
6,000,001 港元至 6,500,000 港元	—	1	1	—	—
6,500,001 港元至 7,000,000 港元	1	—	1	—	—
7,500,001 港元至 8,000,000 港元	—	1	—	1	—
8,000,001 港元至 8,500,000 港元	—	—	—	1	—
9,000,001 港元至 9,500,000 港元	—	—	—	1	—
12,500,001 港元至 13,000,000 港元	—	—	1	—	—
14,500,001 港元至 15,000,000 港元	—	—	1	—	—
15,500,001 港元至 16,000,000 港元	—	—	1	—	—
	5	5	5	5	5

於往績記錄期間，貴集團並無向任何執行董事、非執行董事、獨立非執行董事、或五名最高薪酬人士支付任何酬金，作為吸引其加入或於加入貴集團時的獎勵或作為離職補償。於往績記錄期間，概無貴公司董事或監事放棄或同意放棄任何酬金。

14. 股息

貴公司於往績記錄期間並無派付或宣派任何股息。

15. 每股虧損

貴公司擁有人應佔每股基本虧損基於以下數據計算：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
				(未經審核)	
虧損：					
就計算貴公司擁有人應佔每股基本虧損而言的虧損 (人民幣千元)	(452,095)	(283,891)	(541,238)	(244,826)	(219,725)
股份數目 (千股)：					
用作計算每股基本虧損之					
普通股加權平均數	105,563	117,968	131,818	124,313	139,554

由於截至2024年12月31日止三個年度各年或截至2024年及2025年5月31日止五個月並無已發行潛在普通股，故於往績記錄期間並無每股攤薄盈利。

附錄一

會計師報告

16. 物業、廠房及設備

貴集團

	樓宇	家具及 電子設備	機器	租賃 物業裝修	在建工程	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
成本						
於2022年1月1日	–	61,060	31,066	13,994	2,348	108,468
添置	–	7,675	2,110	–	147,169	156,954
轉讓	–	1,820	1,381	8,738	(11,939)	–
出售	–	(144)	–	–	–	(144)
於2022年12月31日	–	70,411	34,557	22,732	137,578	265,278
添置	–	12,093	20,713	–	122,256	155,062
轉讓	12,315	36,112	10,364	9,364	(68,155)	–
出售	–	(6,236)	(479)	–	–	(6,715)
於2023年12月31日	12,315	112,380	65,155	32,096	191,679	413,625
添置	–	9,254	17,160	–	134,686	161,100
轉讓	–	461	20,498	18,282	(39,241)	–
出售	–	(6,875)	(779)	–	–	(7,654)
於2024年12月31日	12,315	115,220	102,034	50,378	287,124	567,071
添置	–	2,274	57,678	–	52,717	112,669
轉讓	127,656	1,718	3,431	2,294	(135,099)	–
出售	–	(206)	–	–	(2,330)	(2,536)
於2025年5月31日	139,971	119,006	163,143	52,672	202,412	677,204
折舊						
於2022年1月1日	–	39,705	5,975	6,264	–	51,944
年內撥備	–	13,524	5,319	6,674	–	25,517
出售時核銷	–	(132)	–	–	–	(132)
於2022年12月31日	–	53,097	11,294	12,938	–	77,329
年內撥備	682	15,471	6,239	7,884	–	30,276
出售時核銷	–	(5,937)	(457)	–	–	(6,394)
於2023年12月31日	682	62,631	17,076	20,822	–	101,211
年內撥備	585	19,184	10,125	9,645	–	39,539
出售時核銷	–	(6,375)	(533)	–	–	(6,908)
於2024年12月31日	1,267	75,440	26,668	30,467	–	133,842
期內撥備	666	7,571	6,121	2,845	–	17,203
出售時核銷	–	(206)	–	–	–	(206)
於2025年5月31日	1,933	82,805	32,789	33,312	–	150,839
賬面值						
於2022年1月1日	–	21,355	25,091	7,730	2,348	56,524
於2022年12月31日	–	17,314	23,263	9,794	137,578	187,949
於2023年12月31日	11,633	49,749	48,079	11,274	191,679	312,414
於2024年12月31日	11,048	39,780	75,366	19,911	287,124	433,229
於2025年5月31日	138,038	36,201	130,354	19,360	202,412	526,365

附錄一

會計師報告

貴公司

	家具及 電子設備	機器	租賃物業裝修	在建工程	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
成本					
於2022年1月1日	44,562	13,303	4,938	–	62,803
添置	3,794	18	–	27,150	30,962
轉讓	–	–	27	(27)	–
出售	(116)	–	–	–	(116)
於2022年12月31日	48,240	13,321	4,965	27,123	93,649
添置	1,845	–	–	9,106	10,951
轉讓	34,380	–	1,849	(36,229)	–
出售	(3,442)	(465)	–	–	(3,907)
於2023年12月31日	81,023	12,856	6,814	–	100,693
添置	3,852	–	–	6,129	9,981
轉讓	–	–	6,129	(6,129)	–
出售	(5,315)	(438)	–	–	(5,753)
於2024年12月31日	79,560	12,418	12,943	–	104,921
添置	1,399	–	–	2,330	3,729
出售	(199)	–	–	(2,330)	(2,529)
於2025年5月31日	80,760	12,418	12,943	–	106,121
折舊					
於2022年1月1日	30,828	2,157	4,662	–	37,647
年內撥備	9,400	1,452	192	–	11,044
出售時核銷	(107)	–	–	–	(107)
於2022年12月31日	40,121	3,609	4,854	–	48,584
年內撥備	8,889	1,432	71	–	10,392
出售時核銷	(3,419)	(452)	–	–	(3,871)
於2023年12月31日	45,591	4,589	4,925	–	55,105
年內撥備	11,477	1,756	1,331	–	14,564
出售時核銷	(5,060)	(341)	–	–	(5,401)
於2024年12月31日	52,008	6,004	6,256	–	64,268
期內撥備	4,531	1,019	789	–	6,339
出售時核銷	(199)	–	–	–	(199)
於2025年5月31日	56,340	7,023	7,045	–	70,408
賬面值					
於2022年1月1日	13,734	11,146	276	–	25,156
於2022年12月31日	8,119	9,712	111	27,123	45,065
於2023年12月31日	35,432	8,267	1,889	–	45,588
於2024年12月31日	27,552	6,414	6,687	–	40,653
於2025年5月31日	24,420	5,395	5,898	–	35,713

附錄一

會計師報告

上述項目（在建工程除外）經計及估計剩餘價值後於以下期間按直線法折舊：

樓宇	20年
家具及電子設備	3至5年
機器	5至10年
租賃物業裝修	相關租期或5年（以較短者為準）

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團已抵押賬面值分別為零、人民幣11,633,000元、人民幣11,048,000元及人民幣138,038,000元的樓宇，賬面值分別為零、零、人民幣64,556,000元及人民幣24,808,000元的機器，以及賬面值分別為零、人民幣93,263,000元、人民幣184,222,000元及人民幣188,704,000元的在建工程，以擔保貴集團的銀行借款。

物業、廠房及設備以及使用權資產的減值測試

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025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	187,949	312,414	433,229	526,365
使用權資產	89,405	145,619	167,170	126,580
	<u>277,354</u>	<u>458,033</u>	<u>600,399</u>	<u>652,945</u>

貴集團專注於提供智能座艙及網聯服務解決方案，而貴集團將其作為整體經營。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團被識別為單一現金產生單位（「現金產生單位」），而就減值測試而言，物業、廠房及設備以及使用權資產屬於其中。

由於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月現金產生單位持續虧損，貴集團管理層認為存在減值虧損跡象，故對2022年、2023年、2024年12月31日以及2025年5月31日賬面值分別為人民幣277,354,000元、人民幣458,033,000元、人民幣600,399,000元及人民幣652,945,000元的物業、廠房及設備以及使用權資產進行減值評估。

現金產生單位的可收回金額乃根據經貴集團批准的五年期現金產生單位財務預算，以貼現現金流量法按使用價值（「使用價值」）計算釐定。五年期後的現金流量則按2.0%的穩定增長率推算，該增長率基於相關行業的增長預測，並不超過該行業的平均長期增長率。所指定關鍵假設的取值乃基於現金產生單位過往的表現及管理層對未來市場發展的預期。13.65%、14.57%、14.45%及14.06%的稅前貼現率分別用以反映截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日進行減值審閱時市場對時間價值及該現金產生單位相關特定風險的評估。

截至2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團管理層認為物業、廠房及設備以及使用權資產並無減值。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，可收回金額均遠高於該現金產生單位的賬面值。管理層相信，任何該等假設的合理變動均不會導致減值。

附錄一

會計師報告

17. 使用權資產

貴集團

	租賃土地	租賃物業	租賃機器	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年12月31日				
賬面值	28,051	61,354	—	89,405
於2023年12月31日				
賬面值	59,331	86,288	—	145,619
於2024年12月31日				
賬面值	71,395	82,743	13,032	167,170
於2025年5月31日				
賬面值	70,694	44,533	11,353	126,580
截至2022年12月31日止年度				
折舊支出.....	(312)	(24,543)	—	(24,855)
截至2023年12月31日止年度				
折舊支出.....	(1,300)	(34,115)	—	(35,415)
截至2024年12月31日止年度				
折舊支出.....	(1,614)	(33,298)	(20,518)	(55,430)
截至2025年5月31日止五個月				
折舊支出.....	(701)	(16,538)	(6,707)	(23,946)

	於12月31日			於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	(未經審核)	人民幣千元
短期租賃相關開支	9,624	4,949	4,513	1,952	2,613
租賃現金流出總額	48,215	83,016	66,698	23,949	39,414
租賃土地添置	20,294	32,580	13,678	—	—
租賃物業添置	21,291	59,257	50,775	8,838	6,996
租賃機器添置	—	—	33,550	26,469	5,216

於往績記錄期間，貴集團租賃多個辦公室及物業用作經營。租賃合約按一至六年的固定期限訂立。租期按個別基準進行磋商，且包含各種不同的條款及條件。於釐定租期及評估不可撤銷期限時，貴集團應用合約定義並確定合約的可執行期限。

貴集團已獲得租賃土地的土地使用權證書。貴公司董事認為貴集團有權合法有效佔用或使用該土地使用權。

附錄一

會計師報告

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團已抵押賬面值分別為零、人民幣27,294,000元、人民幣57,922,000元及人民幣57,335,000元的租賃土地，以擔保貴集團的銀行借款。

貴集團定期就員工宿舍訂立短期租賃。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，短期租賃組合與上述披露短期租賃開支所涉的短期租賃組合相若。

租賃限制或契約

此外，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，確認租賃負債人民幣77,053,000元、人民幣94,647,000元、人民幣116,935,000元及人民幣63,865,000元連同相關使用權資產人民幣61,354,000元、人民幣86,288,000元、人民幣95,775,000元及人民幣55,886,000元。除出租人所持有租賃資產的抵押權益外，租賃協議並無施加其他任何契約限制。租賃物業及機器不得用作借貸擔保用途。

有關租賃負債的租賃到期分析詳情載於附註32。

貴公司

	租賃物業
	人民幣千元
於2022年12月31日	
賬面值	9,157
於2023年12月31日	
賬面值	36,661
於2024年12月31日	
賬面值	62,616
於2025年5月31日	
賬面值	28,306
截至2022年12月31日止年度	
折舊支出.....	(6,962)
截至2023年12月31日止年度	
折舊支出.....	(7,505)
截至2024年12月31日止年度	
折舊支出.....	(12,901)
截至2025年5月31日止五個月	
折舊支出.....	(7,576)

18. 遞延稅項

就呈列綜合財務狀況表而言，若干遞延稅項資產及負債已抵銷。下表為就財務申報目的的遞延稅項結餘分析：

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
遞延稅項資產.....	-	-	-	-	-	-	-	-
遞延稅項負債.....	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-

附錄一

會計師報告

貴集團

	以公允價值 計量且其 變動計入當期 損益的公允 價值變動	使用權資產	租賃負債	稅項虧損	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
於2022年1月1日	—	(14,843)	14,748	95	—
(扣除) 計入損益	(63)	421	(326)	(32)	—
於2022年12月31日	(63)	(14,422)	14,422	63	—
(扣除) 計入損益	(16,763)	(3,483)	3,418	16,828	—
於2023年12月31日	(16,826)	(17,905)	17,840	16,891	—
(扣除) 計入損益	(9,360)	223	(158)	9,295	—
於2024年12月31日	(26,186)	(17,682)	17,682	26,186	—
計入 (扣除) 損益	11,566	6,540	(6,540)	(11,566)	—
於2025年5月31日	(14,620)	(11,142)	11,142	14,620	—
於2024年1月1日	(16,826)	(17,905)	17,840	16,891	—
(扣除) 計入損益 (未經審核)	(2,509)	680	(615)	2,444	—
於2024年5月31日 (未經審核)	(19,335)	(17,225)	17,225	19,335	—

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團的未動用稅項虧損分別為人民幣2,203,999,000元、人民幣2,657,332,000元、人民幣2,979,474,000元及人民幣3,174,393,000元，可用於抵銷未來溢利。已就於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的有關虧損人民幣417,000元、人民幣112,609,000元、人民幣174,572,000元及人民幣98,559,000元確認遞延稅項資產。由於未來溢利來源存在不確定性，並無就剩餘人民幣2,203,582,000元、人民幣2,544,723,000元、人民幣2,804,902,000元及人民幣3,075,834,000元確認遞延稅項資產。

未確認稅項虧損將於以下日期到期：

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
2023年	53,969	—	—	—
2024年	66,153	66,153	—	—
2025年	107,342	103,812	87,101	87,097
2026年	213,263	207,307	180,594	180,262
2027年	268,640	268,640	268,640	268,632
2028年	99,653	163,213	163,213	163,213
2029年	253,101	253,101	484,613	484,613
2030年	459,207	459,207	459,207	517,709
2031年	308,876	308,876	308,876	308,876
2032年	373,378	373,378	373,378	373,378
2033年	—	341,036	341,036	341,036
2034年	—	—	138,244	138,244
2035年	—	—	—	212,774
	<u>2,203,582</u>	<u>2,544,723</u>	<u>2,804,902</u>	<u>3,075,834</u>

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團的可扣稅暫時差額分別為人民幣244,734,000元、人民幣342,024,000元、人民幣685,194,000元及人民幣713,537,000元。並無就該等可扣稅暫時差額確認遞延稅項資產，原因是預期不會有足夠的應課稅溢利可供抵銷該等可扣稅暫時差額。

附錄一

會計師報告

貴公司

	以公允價值 計量且其 變動計入當期 損益的公允 價值變動	使用權資產	租賃負債	稅項虧損	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
於2022年1月1日	—	(2,027)	1,932	95	—
(扣除)計入損益	(63)	653	(558)	(32)	—
於2022年12月31日	(63)	(1,374)	1,374	63	—
(扣除)計入損益	(16,763)	(4,125)	4,060	16,828	—
於2023年12月31日	(16,826)	(5,499)	5,434	16,891	—
(扣除)計入損益	(9,360)	(3,893)	3,958	9,295	—
於2024年12月31日	(26,186)	(9,392)	9,392	26,186	—
計入(扣除)損益	11,156	5,147	(5,147)	(11,156)	—
於2025年5月31日	(15,030)	(4,245)	4,245	15,030	—
於2024年1月1日	(16,826)	(5,499)	5,434	16,891	—
(扣除)計入損益 (未經審核)	(2,509)	1,252	(1,187)	2,444	—
於2024年5月31日 (未經審核)	(19,335)	(4,247)	4,247	19,335	—

19. 於附屬公司的權益

貴公司

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
投資成本	634,705	634,705	1,008,306	1,038,306
應收附屬公司款項(附註)	753,276	961,250	1,030,269	1,259,281
	1,387,981	1,595,955	2,038,575	2,297,587

附錄一

會計師報告

應收附屬公司款項

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非貿易相關				
上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司	101,809	—	—	—
博泰車聯網(廈門)有限公司	407,322	701,263	678,904	917,998
博泰車聯網(南京)有限公司	—	4,831	—	7,149
上海擎感智能科技有限公司	111,357	111,267	69,665	70,485
博泰車聯網(大連)有限公司	39,580	45,980	28,198	15,398
瀋陽精一智駕科技有限公司	29,763	34,534	—	—
上海博泰昉達網絡科技有限公司	25,792	25,792	25,702	25,702
PATEO (Beijing) Technology Co., Ltd. . . .	17,516	18,714	20,524	21,674
博泰智能製造(六安)有限公司	—	—	142,051	142,151
博泰車聯網技術(新昌)有限公司	—	—	17,152	—
其他	20,137	18,869	48,073	58,724
	<u>753,276</u>	<u>961,250</u>	<u>1,030,269</u>	<u>1,259,281</u>

附註：應收附屬公司款項為無抵押、免息及預期自各報告期末起1年內收回。

20. 於聯營公司／一間聯營公司的權益

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
按權益法入賬於								
聯營公司的權益	—	—	102,267	96,585	—	—	2,267	1,301
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>102,267</u>	<u>96,585</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>2,267</u>	<u>1,301</u>

附錄一

會計師報告

貴集團各聯營公司於往績記錄期間的詳情如下：

聯營公司名稱	註冊成立	主要營業地點	於聯營公司 的權益成本	貴集團／貴公司所持所有權權益及投票權比例				主要業務
	國家			於12月31日			於5月31日	
				2022年	2023年	2024年	2025年	
Guojing Computational (Beijing) Data Technology Co., Ltd. (「Guojing」)(附註i)	中國	北京	100,000	—	—	40.00%	40.00%	銷售有關AI的 研發服務
上海安智芯車規集成電路有限公司 (「安智芯」)(附註ii)	中國	上海	2,267	—	—	25.00%	25.00%	銷售集成電路

附註：

- i. 貴集團可對Guojing行使重大影響力，因其根據Guojing公司章程有權委任Guojing三名董事中的其中一名董事。
- ii. 貴集團／貴公司可對安智芯行使重大影響力，因其根據安智芯公司章程有權委任安智芯五名董事中的其中一名董事。

所有該等聯營公司於該等綜合財務報表中使用權益法入賬。

21. 存貨及合約成本

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
材料及組件(附註a)	368,277	420,861	415,574	460,753	177,462	195,794	205,847	253,284
合約履約成本(附註b)	98,999	67,236	88,341	130,846	81,181	42,634	51,754	92,499
	467,276	488,097	503,915	591,599	258,643	238,428	257,601	345,783

附註：

- a. 材料及組件包括製成品、芯片及其他。
- b. 該成本與智能座艙解決方案的合約直接相關，產生的資源將用於履行合約並預計可收回。

附錄一

會計師報告

22. 貿易及其他應收款項

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應收款項.....	436,237	650,690	1,298,471	835,947	414,451	637,100	1,260,602	793,075
減：信貸虧損撥備.....	(17,558)	(30,996)	(173,469)	(154,310)	(16,367)	(29,394)	(172,319)	(152,507)
	418,679	619,694	1,125,002	681,637	398,084	607,706	1,088,283	640,568
服務預付款項.....	14,246	11,330	13,944	12,081	498	811	6,157	5,460
消耗品預付款項.....	4,189	1,429	1,911	651	4,189	1,429	416	476
可退還按金.....	2,742	2,720	1,742	1,908	1,619	1,527	1,491	1,483
向員工墊款.....	1,376	307	516	1,329	290	130	417	1,110
向供應商支付的預付款項..	27,331	18,275	83,139	100,471	18,232	8,885	75,600	90,859
租賃開支預付款項.....	1,045	1,485	890	239	78	121	76	96
可收回增值稅.....	24,456	31,223	74,879	102,228	20,161	16,835	23,173	53,618
遞延發行成本.....	-	-	5,194	7,034	-	-	5,194	7,034
[編纂]開支預付款項.....	-	-	[編纂]	[編纂]	-	-	[編纂]	[編纂]
出售以公允價值計量且其 變動計入當期損益的 金融資產的應收款項...	-	-	120,000	-	-	-	120,000	-
其他.....	3,885	4,468	5,611	3,099	3,487	2,472	1,844	920
減：信貸虧損撥備.....	(608)	(210)	(923)	(1,057)	(111)	(131)	(762)	(704)
	497,341	690,721	1,435,432	916,748	446,527	639,785	1,325,416	808,048

於2022年1月1日，貴集團及貴公司的貿易應收款項為人民幣191,124,000元及人民幣178,116,000元。

以下為根據發票日期呈列的貿易應收款項（扣除信貸虧損撥備）的賬齡分析：

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
0至90日.....	378,432	544,987	910,424	487,596	362,244	533,935	875,640	463,022
91至180日.....	22,512	43,832	175,670	146,615	18,296	43,609	175,241	144,711
181至365日.....	17,069	22,695	21,669	37,645	16,913	22,406	20,212	23,054
1至2年.....	666	8,180	17,239	9,781	631	7,756	17,190	9,781
	418,679	619,694	1,125,002	681,637	398,084	607,706	1,088,283	640,568

附錄一

會計師報告

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，計入 貴集團的貿易應收款項結餘的應收賬款總賬面值分別為人民幣40,247,000元、人民幣74,707,000元、人民幣106,977,000元及人民幣154,900,000元，該等款項於報告日期已逾期。在已逾期結餘中，人民幣17,069,000元、人民幣22,695,000元、人民幣21,669,000元及人民幣37,645,000元已逾期超過90日或以上，但考慮到相關貿易應收款項的過往記錄及預期後續還款，故並無被視為違約。

貿易及其他應收款項的減值評估詳情載於附註36。

23. 應收(付)關聯方／附屬公司款項

貴集團及 貴公司

應收關聯方款項

	於1月1日	於12月31日		於5月31日	
	2022年	2022年	2023年	2024年	2025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

非貿易相關

上海帛佳企業管理有限公司

(「上海帛佳」)	1,000	—	—	—	—

上海帛佳由應先生控制，有關結餘為非貿易性質，為無抵押、免息及按要求償還。

根據香港公司條例(第622章)第383條披露的於往績記錄期間非貿易性質應收關聯方款項的最高未償還金額如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日 止五個月
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
上海帛佳.....	1,000	—	—	—

貴公司

應付附屬公司款項

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
上海博泰悅臻網絡技術服務有限公司	—	143,522	438,572	428,338
博泰車聯網(武漢)有限公司	55,911	90,143	116,376	116,148
博泰車聯網(南京)有限公司	21,954	—	—	—
博泰車聯網(瑞安)有限公司	—	—	8,140	55,630
瀋陽精一智駕科技有限公司.....	—	—	4,307	54,627
博泰車聯網技術(新昌)有限公司	—	—	—	23,633
其他	—	5,234	7,824	13,301
	77,865	238,899	575,219	691,677

附錄一

會計師報告

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，金額為人民幣21,954,000元、零、零及零的貿易性質結餘為無抵押、免息、須按要求償還且賬齡為365日內。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，金額為人民幣55,911,000元、人民幣238,899,000元、人民幣575,219,000元及人民幣691,677,000元的非貿易性質結餘為無抵押、免息及須按要求償還。

24. 合約資產

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
合約資產.....	3,221	2,826	8,684	4,875	3,221	2,609	7,934	4,875
	3,221	2,826	8,684	4,875	3,221	2,609	7,934	4,875

於2022年1月1日，貴集團及貴公司的合約資產均為人民幣3,131,000元。

貴集團及貴公司的合約資產預期於貴集團正常營運週期內結算。

貴集團通常根據相關合約中規定的條款，與若干客戶約定合約價值的5%至10%保留六個月至一年。貴集團於保留期屆滿時將其確認的合約資產重新分類為貿易應收款項。

25. 以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產 非上市股權／基金投資 (附註i及ii).....	165,281	364,376	487,785	591,659	13,281	129,470	174,196	310,946
非上市可轉換債券 (附註i及iii).....	-	92,763	-	-	-	92,763	-	-
	165,281	457,139	487,785	591,659	13,281	222,233	174,196	310,946

(附註i) 貴集團已委聘獨立專業估值師藍策亞洲(北京)企業管理諮詢有限公司(「藍策」)(地址位於中國北京市朝陽區東三環北路19號SOHO嘉盛中心511室)評估於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產的公允價值。獨立專業估值師及貴集團管理層定期開會討論估值技術及市場信息的變更，以確保妥為估值。用於釐定公允價值的估值技術以及估值模型中使用的主要輸入數據在附註36中披露。

附錄一

會計師報告

(附註ii) 該等投資是指對非上市實體的股權／基金投資，該等投資的後續公允價值變動在附註8中確認為「投資收益或虧損」。

(附註iii) 貴集團於2023年自一家私營實體認購可轉換債券。自認購日期起計三個月後，貴集團有權將可轉換債券轉換為該實體的實繳資本。相關可轉換債券以固定票息10%計價，並可根據相關協議按預先確定的轉換價格轉換為可轉換債券發行人的股份，該價格以公允價值計量。於2024年3月，所有可轉換債券按預先確定的轉換價轉換為該私營實體的實繳資本。於2024年6月，貴集團與該實體訂立投資協議，以總代價人民幣20百萬元進一步收購其0.79%股權。

於2024年12月，貴集團與一名第三方簽訂股份轉讓協議，以代價人民幣120百萬元（「代價」）出售其於該實體的股權。代價於2025年3月悉數結清。

26. 以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，結餘指貴集團持有的以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據，原因為該等票據按目的為同時收取合約現金流量及出售金融資產的業務模式持有，而合約現金流量僅為本金及未償還本金利息付款。

於報告期末，以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據的賬齡分析如下：

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
0至180日	171,441	84,263	95,266	136,494	165,746	83,147	95,198	132,995
	<u>171,441</u>	<u>84,263</u>	<u>95,266</u>	<u>136,494</u>	<u>165,746</u>	<u>83,147</u>	<u>95,198</u>	<u>132,995</u>

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據虧損撥備按相等於12個月預期信貸虧損的數額計量。以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據信貸風險有限，原因為交易對手方為信貸評級機構給予高信貸評級的銀行。貴集團董事認為，以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據的信貸風險極低，並無計提減值撥備。

全部終止確認的已轉讓金融資產：

貴集團已向銀行貼現若干應收票據，並已背書予若干供應商以結清貿易應付款項。該等票據由聲譽良好及具高信貸評級的中國銀行發行或擔保，故貴公司董事認為，有關該等票據的大部分風險為利息風險，因該等票據產生的信貸風險甚微。於該等票據貼現／背書後，貴集團已將該等票據的絕大部分風險轉移至相關銀行／供應商，因此貴集團已終止確認該等應收票據。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據分別為人民幣50,493,000元、人民幣139,153,000元、人民幣177,180,000元及人民幣200,303,000元，已背書予若干供應商（但未到期）以結清貿易應付款項，且已全部終止確認。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據分別為人民幣49,720,000元、人民幣63,170,000元、人民幣55,000,000元及人民幣158,611,000元，已向銀行貼現（但未到期）且已全部終止確認。

附錄一

會計師報告

未悉數終止確認的已轉讓金融資產：

於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據分別為人民幣4,783,000元、人民幣14,851,000元、人民幣13,775,000元及人民幣16,963,000元，已按全面追索基準背書予若干供應商以結算貿易應付款項，且未悉數終止確認。由於貴集團並未於背書時將與應收票據有關的重大風險及回報轉移至其供應商，故其自按全面追索基準背書票據起，繼續確認應收票據及貿易應付款項的全部賬面值。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貴集團以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據分別為人民幣35,000,000元、人民幣47,722,000元、零及零，已按全面追索基準向銀行貼現，且未悉數終止確認。由於貴集團並未轉移絕大部分風險和回報，故繼續確認應收票據，並已將轉讓時收到的現金確認為質押借款。貴集團有抵押銀行借款的應收票據質押詳情載於附註29。

27. 現金及現金等價物／已質押／受限制銀行存款

現金及現金等價物包括用於滿足貴集團短期現金承擔的活期存款及短期存款，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日分別按市場年利率0.25%、0.20%、0.10%及0.05%計息。

已質押銀行存款指質押予銀行以擔保貴集團獲授應付票據及銀行融資的銀行存款。該等已質押銀行存款將於2022年12月31日起計未來一至兩年內對貴集團解除質押。已質押銀行存款按市場利率計息，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，年利率分別介乎0.25%至1.50%、0.20%至2.45%、0.10%至2.45%及0.05%至1.80%。

受限制銀行存款指被凍結的存款。該等受限制銀行存款於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日分別按市場年利率0.25%、0.20%、0.10%及0.05%計息。

貴集團以相關集團實體功能貨幣以外的外幣計值的銀行結餘及現金載列如下：

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
歐元(「歐元」)	2,868	558	78	10,609
港元	60	388	63	174
美元(「美元」)	8	1	10	2,282
	<u>2,936</u>	<u>947</u>	<u>151</u>	<u>13,065</u>

附錄一

會計師報告

28. 應付票據、貿易及其他應付款項

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
貿易應付款項.....	447,017	586,029	603,352	430,766	432,588	522,945	536,597	409,524
應付票據.....	-	-	-	100,000	-	-	-	-
	447,017	586,029	603,352	530,766	432,588	522,945	536,597	409,524
應付工資.....	67,555	61,613	72,876	58,290	20,770	20,018	20,300	22,909
增值稅及其他應付稅項.....	24,899	6,896	7,941	4,216	1,810	3,135	3,596	2,036
應付[編纂]開支及發行成本....	-	-	[編纂]	[編纂]	-	-	[編纂]	[編纂]
物業、廠房及設備的應付款項..	7,344	12,041	11,207	16,844	4,949	43	26	-
取得按公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的權益								
工具應付款項.....	24,365	-	-	-	24,365	-	-	-
應計費用.....	22,866	34,369	49,391	28,486	18,077	18,751	32,171	15,264
應退還政府補助(附註i).....	75,000	117,592	117,592	92,592	-	-	-	-
其他.....	4,489	12,358	24,231	35,537	1,588	1,621	993	2,627
	673,535	830,898	891,887	772,060	504,147	566,513	598,980	457,689

貿易應付賬款的信貸期一般介乎30日至90日。以下為根據發票日期呈列的貿易應付款項的賬齡分析：

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
0至60日.....	365,513	531,078	471,894	319,892	353,550	478,703	411,701	303,943
61至120日.....	69,775	37,504	98,965	95,884	67,361	29,810	96,234	92,539
121至180日.....	8,545	8,147	17,243	2,770	8,541	5,629	15,873	2,046
181至365日.....	265	3,449	7,598	2,807	264	3,011	6,980	2,712
1至2年.....	1,727	2,936	3,105	6,305	1,718	2,920	1,294	6,202
2至3年.....	184	1,723	2,903	1,053	181	1,718	2,900	144
3年以上.....	1,008	1,192	1,644	2,055	973	1,154	1,615	1,938
	447,017	586,029	603,352	430,766	432,588	522,945	536,597	409,524

截至2025年5月31日，應付票據的信貸期一般為自相關票據開具日起180日。

附錄一

會計師報告

貴集團以相關集團實體的功能貨幣以外的外幣計值的貿易應付款項載列如下：

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
美元	58,852	61,929	110,191	124,727

(附註i) 該金額為附帶有關收入和利潤標準條件的政府補助。截至2022年、2023年及2024年12月31日及2025年5月31日，貴集團並未達成該等政府補助所附標準。因此，該等款項須按要求退還予相關中國政府部門。於2025年3月，貴集團與該部門訂立協議，以解除及取代其中一份原始協議下的所有責任，而相關金額人民幣25百萬元已於2025年3月計入損益。

29. 銀行借款

貴集團

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
有抵押且有擔保 (附註iii)	101,661	98,530	—	—
有抵押無擔保 (附註ii)	—	185,328	296,560	371,251
無抵押有擔保 (附註i)	469,323	704,000	—	—
無抵押且無擔保	20,000	20,000	1,298,891	1,388,001
	590,984	1,007,858	1,595,451	1,759,252
上述借款的賬面值須予償還 (附註iv)：				
一年內	560,984	838,539	1,348,159	1,430,637
一年以上但不超過兩年期內	30,000	18,000	21,583	39,325
兩年以上但不超過五年期內	—	119,092	94,269	123,256
五年以上	—	32,227	131,440	166,034
	590,984	1,007,858	1,595,451	1,759,252
減：流動負債項下所示一年內到期的款項	(560,984)	(838,539)	(1,348,159)	(1,430,637)
非流動負債項下所示款項	30,000	169,319	247,292	328,615
	590,984	1,007,858	1,595,451	1,759,252
固定利率借款	102,923	373,700	1,043,930	1,259,276
浮動利率借款	488,061	634,158	551,521	499,976
	590,984	1,007,858	1,595,451	1,759,252
實際利率：				
固定利率	3.85%-3.90%	3.20%-4.00%	3.00%-3.85%	1.36%-3.60%
		貸款市場 報價利率 (「LPR」)		
		-0.45%至	LPR-0.45%至	LPR-0.55%至
浮動利率	LPR+0.25%	LPR+0.35%	LPR+0.5%	LPR+0.5%

附錄一

會計師報告

貴公司

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
有抵押且有擔保	101,661	98,530	—	—
有抵押無擔保	—	—	9,009	5,000
無抵押有擔保	469,323	654,000	493,891	521,001
無抵押且無擔保	20,000	—	380,000	458,000
	<u>590,984</u>	<u>752,530</u>	<u>882,900</u>	<u>984,001</u>
上述借款的賬面值須予償還 (附註iv) :				
一年內	560,984	734,530	882,900	972,223
一年以上但不超過兩年期內	30,000	18,000	—	11,778
	<u>590,984</u>	<u>752,530</u>	<u>882,900</u>	<u>984,001</u>
減：流動負債項下所示一年內				
到期的款項	(560,984)	(734,530)	(882,900)	(972,223)
非流動負債項下所示款項	<u>30,000</u>	<u>18,000</u>	<u>—</u>	<u>11,778</u>
固定利率借款	102,923	202,000	672,900	746,001
浮動利率借款	488,061	550,530	210,000	238,000
	<u>590,984</u>	<u>752,530</u>	<u>882,900</u>	<u>984,001</u>
實際利率:				
固定利率	3.85%-3.90%	3.20%-3.80%	3.00%-3.80%	2.95%-3.40%
		LPR-0.45%至	LPR至	LPR-0.15%至
浮動利率	LPR+0.25%	LPR+0.35%	LPR+0.35%	LPR

附註：

- i. 於2022年及2023年12月31日，貴集團人民幣469,323,000元及人民幣704,000,000元的借款分別由應先生擔保。
- ii. 於2023年、2024年12月31日及2025年5月31日，貴集團人民幣185,328,000元、人民幣287,551,000元及人民幣366,251,000元的借款分別以附註16及附註17所披露的樓宇、機器、在建工程及租賃土地作為質押。於2024年12月31日及2025年5月31日，貴集團人民幣9,009,000元及人民幣5,000,000元的借款以已質押銀行存款作為抵押。
- iii. 於2022年及2023年12月31日，貴集團人民幣35,000,000元及人民幣47,722,000元的借款分別以應收票據作為抵押，並由應先生擔保，以及人民幣66,661,000元及人民幣50,808,000元的借款分別以已質押銀行存款作為抵押，並由應先生擔保。
- iv. 到期款項按貸款協議所載的計劃還款日期呈列。
- v. 貴集團已與銀行訂立若干供應商融資安排。根據該等安排，銀行直接向供應商支付貴集團所欠款項。貴集團對供應商的責任經有關銀行結算後依法終止。貴集團其後於銀行結算後約180天內與銀行結算。該等安排延長了付款期限，可能延長至超出相關發票的原定到期日。考慮到上述安排的性質及內容，貴集團於綜合財務狀況表將該等安排項下應付銀行

附 錄 一

會 計 師 報 告

款項呈列為「借款」。於綜合現金流量表中，償還銀行款項基於該等安排的性質計入融資現金流量，而銀行向供應商支付的款項則列為非現金交易。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，供應商融資安排下的銀行借款結餘分別為人民幣74,970,000元、人民幣50,808,000元、人民幣9,009,000元及人民幣10,000,000元。屬於供應商融資安排一部分的借款到期付款日期介乎210日至270日，而並非供應商融資安排一部分的可比應付貿易款項的到期付款日期介乎30日至90日。受供應商融資安排影響的負債變動主要歸因於採購貨品及服務的新增負債及其後的現金結算。

30. 合約負債

	貴集團				貴公司			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
智能座艙解決方案	44,025	7,329	28,791	28,833	43,143	5,716	25,049	27,842
網聯服務	4,739	4,749	5,856	7,311	189	—	—	—
	<u>48,764</u>	<u>12,078</u>	<u>34,647</u>	<u>36,144</u>	<u>43,332</u>	<u>5,716</u>	<u>25,049</u>	<u>27,842</u>

於2022年1月1日，貴集團及貴公司的合約負債分別為人民幣22,862,000元及人民幣20,162,000元。

計入貴集團於2022年、2023年、2024年及2025年1月1日的合約負債結餘中，人民幣19,371,000元、人民幣46,342,000元、人民幣9,216,000元及人民幣8,374,000元分別於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月確認為收入。

計入貴公司於2022年、2023年、2024年及2025年1月1日的合約負債結餘中，人民幣18,362,000元、人民幣41,793,000元、人民幣4,765,000元及人民幣3,342,000元分別於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月確認為收入。

31. 遞延收入

	貴集團				貴公司			
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	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	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1月1日	56,347	47,877	2,685	83,593	3,862	1,479	921	11,721
添置	2,870	140	83,297	1,000	920	140	11,300	800
重新分類為其他應付款項 (附註28)	—	(42,592)	—	—	—	—	—	—
轉至其他收入 (附註7)	(11,340)	(2,740)	(2,389)	(962)	(3,303)	(698)	(500)	—
於12月31日／5月31日 ...	<u>47,877</u>	<u>2,685</u>	<u>83,593</u>	<u>83,631</u>	<u>1,479</u>	<u>921</u>	<u>11,721</u>	<u>12,521</u>

附錄一

會計師報告

32. 租賃負債

貴集團

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應付租賃負債：				
一年內	30,291	34,164	57,076	33,089
一年以上但不超過兩年期內	22,025	22,261	16,357	11,031
兩年以上但不超過五年期內	24,737	31,185	41,646	19,745
五年以上	—	7,037	1,856	—
	77,053	94,647	116,935	63,865
減：流動負債項下所示一年內 到期須結清的款項	(30,291)	(34,164)	(57,076)	(33,089)
非流動負債項下所示款項	46,762	60,483	59,859	30,776

貴公司

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
應付租賃負債：				
一年內	7,350	4,033	12,818	8,851
一年以上但不超過兩年期內	2,047	3,289	13,563	8,120
兩年以上但不超過五年期內	—	21,867	38,329	16,364
五年以上	—	7,037	1,856	—
	9,397	36,226	66,566	33,335
減：流動負債項下所示一年內 到期須結清的款項	(7,350)	(4,033)	(12,818)	(8,851)
非流動負債項下所示款項	2,047	32,193	53,748	24,484

於往績記錄期間，租賃負債的加權平均增量借款利率介乎4.28%至4.64%。

附錄一

會計師報告

33. 股本

貴集團及 貴公司

股本

	普通股數目	股本
	千股	人民幣千元
每股面值人民幣1元的普通股		
法定及已發行		
於2022年1月1日 (附註ii)	94,868	94,868
發行普通股 (附註i)	23,100	23,100
於2022年及2023年12月31日	117,968	117,968
發行普通股 (附註iii)	21,586	21,586
於2024年12月31日及2025年5月31日	139,554	139,554

附註：

- i. 於2022年2月，貴公司向一名投資者發行5,246,553股普通股，代價為人民幣291,423,000元。人民幣5,246,553元已計入貴公司股本，餘額則計入股份溢價。於2022年6月，貴公司向投資者發行11,680,034股普通股，代價為人民幣688,017,000元。人民幣11,680,034元已計入貴公司股本，餘額則計入股份溢價。於2022年12月，貴公司向投資者發行6,173,733股普通股，代價為人民幣365,990,000元。人民幣6,173,733元已計入貴公司股本，餘額則計入股份溢價。
- ii. 於2021年12月，貴公司根據中國公司法改制為股份有限公司。貴公司截至2021年7月31日為數約人民幣192,402,000元的淨資產（包括實繳資本、資本儲備、股份支付儲備及累計虧損）轉換為94,868,000股每股面值人民幣1.00元的普通股。轉換後的淨資產超出普通股面值的部分計入貴公司股份溢價。
- iii. 截至2024年12月31日止年度，貴公司向D輪投資者發行21,586,005股普通股，代價為人民幣1,330,793,000元。人民幣21,586,005元計入貴公司股本，餘額計入股份溢價。於2024年12月31日，貴公司已自投資人收到所有代價。
- iv. 如文件「歷史、發展及公司架構」中「一[編纂]前投資一[編纂]前投資者的權利」一節所述。就[編纂]前投資而言，控股股東、貴公司及[編纂]前投資者為訂約方。若干[編纂]前投資者（定義見文件）獲控股股東（定義見文件）授予若干特別權利，包括但不限於跟售權、贖回權及優先購買權，貴公司並非該等特別權利的義務人。因此，[編纂]前投資者的投資被確認為權益而非金融負債。[編纂]前投資者、貴公司及控股股東應臻愷先生各自已訂立確認函，以確認終止所授出的特別權利（包括贖回權）。各確認函件均於貴公司於2024年6月28日向聯交所呈交[編纂]前已正式簽署。如貴集團管理層所呈報，所有特別權利已於貴公司就[編纂]向聯交所遞交首次[編纂]當日或之前終止。

附錄一

會計師報告

34. 股份支付交易

受限制股份單位計劃

員工股份激勵計劃（「受限制股份單位／RSU計劃」）旨在為員工及董事（「受限制人士」）提供激勵，以促進貴集團業務的成功。為實施RSU計劃，貴公司使用員工持股平台（「持股平台」），即上海汝佳企業管理合夥企業（有限合夥）、上海晉鄰企業管理合夥企業（有限合夥）、上海楚水燕關企業管理合夥企業（有限合夥）、上海鳳午麟企業管理合夥企業（有限合夥）、上海應知企業管理合夥企業（有限合夥）、上海葉赫企業管理合夥企業（有限合夥）及上海妙瀧企業管理合夥企業（有限合夥），該等平台自2016年成立，並直接持有貴公司15,350,000股普通股。根據RSU計劃，符合條件的員工和董事應被提名為持股平台的受益所有人。

受限制人士須在受限制人士的僱傭關係終止或自願終止其與貴公司的僱傭關係至合資格[編纂]時，以首次發行價格加上類似期間的LPR出售未歸屬股份（「購回權」）。

受限制股份計劃	受限制股份 獎勵數目 (千股)	授出日期	各受限制股份於 授出日期的公允價值 人民幣元	各受限制股份 的授予價格 人民幣元
2016年受限制股份計劃	2,825	2016年12月	9.75	3
2019年受限制股份計劃	1,920	2019年1月	22.16	4
2020年受限制股份計劃	10,274	2020年8月	22.78	4
2021年受限制股份計劃	2,104	2021年11月至12月	27.05	4
2022年受限制股份計劃	360	2022年8月	59.93	4
2023年受限制股份計劃	3,025	2023年4月至12月	63.58	5
2024年受限制股份計劃	1,660	2024年7月	63.58	5

在購回權終止之前，受限制人士不得直接或間接出售、轉讓、質押、抵押或以其他方式處置任何受限制普通股。上述安排已按股份支付交易核算。因此，貴集團計量了截至授出日期的未歸屬受限制普通股的公允價值，並將該金額確認為未歸屬受限制普通股的每個單獨歸屬部分在歸屬期內的薪酬開支。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，授予的受限制普通股於綜合損益及其他全面開支中確認的開支總額約為人民幣61,638,000元、人民幣65,363,000元、人民幣157,186,000元、人民幣64,092,000元（未經審核）及人民幣46,128,000元。

附錄一

會計師報告

下表匯總了 貴集團於往績記錄期間的受限制普通股變動情況。

	未歸屬的受限制 普通股數量
受限制普通股	
於2022年1月1日	14,932,900
已授出	360,000
已沒收	(1,361,700)
於2022年12月31日	13,931,200
已授出	3,025,000
已沒收	(2,921,200)
於2023年12月31日	14,035,000
已授出	1,660,000
已沒收	(560,000)
於2024年12月31日及2025年5月31日	15,135,000

授出的受限制普通股的公允價值

採用倒推法釐定 貴公司的相關權益的公允價值，及採用期權定價模型（「期權定價模型」）釐定於2022年前授出的受限制股份的公允價值。於2022年後，採用近期成交價釐定已授出的受限制股份的公允價值。於2022年前授出日期的受限制股份的公允價值乃由 貴公司董事經參考獨立合資格專業估值師藍策（其地址披露於附註25）所出具的估值報告進行估值。

除 貴公司相關權益公允價值外，期權定價模型於授出日期的主要輸入數據如下：

	2016年12月	2019年1月	2020年6月	2021年 11月至12月
無風險利率	3.67%	3.00%	2.45%	2.10%
預期波幅	70.00%	63.00%	57.00%	52.00%

35. 資本風險管理

貴集團管理其資本乃為確保 貴集團內各實體將可以持續方式經營，同時透過優化債務及股本結餘，為股東帶來最大回報。 貴集團整體策略於往績記錄期間保持不變。

貴集團的資本架構包括債務結餘淨額（包括附註29所披露的銀行借款及附註32所披露的租賃負債，扣除附註27的現金及現金等價物）及 貴公司擁有人應佔權益（包括已發行股本、累計虧損及其他儲備）。

貴集團管理層每年持續檢討資本架構。作為檢討的一部分， 貴集團管理層考慮資本成本及與每一類別資本有關的風險。 貴集團會根據管理層的推薦建議，通過派付股息、發行新股以及發行新債務平衡其整體資本結構。

附錄一

會計師報告

36. 金融工具

(a) 金融工具分類

貴集團

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
金融資產：				
攤銷成本.....	1,129,685	1,026,344	2,315,441	1,804,478
以公允價值計量且其變動計入其他				
全面收益的應收票據.....	171,441	84,263	95,266	136,494
以公允價值計量且其變動計入當期				
損益的金融資產.....	165,281	457,139	487,785	591,659
	<u>1,466,407</u>	<u>1,567,746</u>	<u>2,898,492</u>	<u>2,532,631</u>
金融負債：				
攤銷成本.....	1,149,199	1,735,878	2,351,833	2,434,991

貴公司

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
金融資產：				
攤銷成本.....	1,640,057	1,831,657	3,002,083	2,660,239
以公允價值計量且其變動計入其他				
全面收益的應收票據.....	165,746	83,147	95,198	132,995
以公允價值計量且其變動計入當期				
損益的金融資產.....	13,281	222,233	174,196	310,946
	<u>1,819,084</u>	<u>2,137,037</u>	<u>3,271,477</u>	<u>3,104,180</u>
金融負債：				
攤銷成本.....	1,132,339	1,516,038	1,995,735	2,087,829

(b) 金融風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括已質押銀行存款、受限制銀行存款、現金及現金等價物、以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、貿易及其他應收款項、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據、租賃按金、應付票據、貿易及其他應付款項及銀行借款。貴公司的主要金融工具包括已質押銀行存款、受限制銀行存款、現金及現金等價物、以公允價值計量且其變動計入當期損益的金融資產、貿易及其他應收款項、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據、應收附屬公司款項、租賃按金、應付票據、貿易及其他應付款項、應付附屬公司款項及銀行借款。金融工具的詳情於相關附註中披露。

與該等金融工具相關的風險包括市場風險（外幣風險、利率風險及其他價格風險）、信貸風險及流動資金風險。有關如何減低該等風險的政策載於下文。管理層管理並監控該等風險，以確保及時且有效地採取適當措施。

市場風險

貨幣風險

貴集團大多數收入、支出及資本支出亦以人民幣計值，人民幣為貴公司及有關附屬公司的功能貨幣。貴集團的外幣風險主要來自若干銀行結餘及若干貿易應付款項，其均以外幣計值。於報告期末，除下文以外幣計值的項目外，集團實體並無擁有任何其他以外幣計值的貨幣資產或負債。

附錄一

會計師報告

於報告日期結束時，貴集團以外幣計值的貨幣資產及貨幣負債的賬面值如下：

	資產				負債			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
歐元	2,868	558	78	21,110	—	—	—	—
港元	60	388	63	174	—	—	—	—
美元	8	1	10	2,282	58,852	61,929	110,191	124,727
	2,936	947	151	23,566	58,852	61,929	110,191	124,727

敏感度分析

下表詳列貴集團對於人民幣兌相關外幣升值及貶值5%的敏感度。5%指管理層評估匯率的合理可能變動。敏感度分析只包括作為基準的以外幣計值尚未結算貨幣項目，並已於報告期末按匯率有5%變動而調整換算。下文的正數表示當人民幣兌相關貨幣升值5%時虧損減少。當人民幣兌相關貨幣貶值5%時，則可能對年／期內除稅前虧損造成等額相反影響。

	歐元的影響				港元的影響				美元的影響			
	於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日		於12月31日		於5月31日	
	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025年	2022年	2023年	2024年	2025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	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	人民幣千元
對損益的影響.....	(143)	(28)	(4)	(1,056)	(3)	(19)	(3)	(9)	2,942	3,096	5,509	6,122

利率風險

貴集團及貴公司主要面臨與已質押／受限制銀行存款（附註27）、固定利率銀行借款（附註29）及租賃負債（附註32）有關的公允價值利率風險以及與浮息銀行借款（附註29）及現金及現金等價物（附註27）有關的現金流量利率風險。貴集團目前並無利率對沖政策。管理層監控利率風險，並將於需要時考慮對沖重大利率風險。貴集團根據利率的水平及前景，評估任何利率變動產生的潛在影響，以管理其利率風險。管理層將審閱固定利率的借款比例並確保其在合理範圍內。

敏感度分析

以下敏感度分析已根據於報告期末的利率風險釐定。有關分析乃假設於報告期末未償付金融工具於整個年度均為未償付而作出。在內部向主要管理人員匯報利率風險時採用浮息銀行借款利率增加或減少50個基點，反映管理層對利率合理可能變動作出的評估。由於管理層認為浮息銀行結餘產生的現金流量利率風險並不重大，故敏感度分析不包括現金及現金等價物。

倘利率上升50個基點，而所有其他變數不變，貴集團於截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月的年／期內除稅後虧損將分別增加人民幣2,440,000元、人民幣3,171,000元、人民幣2,758,000元及人民幣1,042,000元，主要由於貴集團承受浮息銀行借款之利率風險。

附錄一

會計師報告

其他價格風險

貴集團投資於以公允價值計量且其變動計入當期損益的非上市股權投資及非上市可轉換債券而面臨股權價格風險。該等金融資產的股權價格風險可能因市場價格的變動而產生。相關變動可能由金融工具本身或發行人相關因素引起，亦可能由市場因素引起。

為管理該等投資產生的股權價格風險，管理層就投資項目研究、項目批准流程設立了相關內控系統。為實現長期投資回報，管理層定期審閱投資組合結構，並考慮 貴集團及 貴公司有能力和承擔的風險及其需要的流動資金。

信貸風險及減值評估

信貸風險指 貴集團及 貴公司的交易對手方因未履行其合約義務而導致 貴集團遭受財務損失的風險。 貴集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收款項、合約資產、租賃按金、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據、已質押／受限制銀行存款以及現金及現金等價物。 貴公司的信貸風險主要來自貿易及其他應收款項、合約資產、應收附屬公司款項、租賃按金、以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據、已質押／受限制銀行存款以及現金及現金等價物。 貴集團及 貴公司並無持有任何抵押品或其他信貸增強措施以彌補與其金融資產相關的信貸風險。

貿易應收款項及合約資產

為盡量降低信貸風險， 貴集團管理層已委派一支團隊負責釐定信貸限額、信貸審批及其他監控程序，以確保採取後續行動收回逾期債務。對此， 貴集團管理層認為 貴集團的信貸風險已顯著降低。

貴集團按地理位置劃分的信貸風險主要集中於中國，於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日均為貿易應收款項及合約資產。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貿易應收款項及合約資產總額中分別有37%、33%、46%及45%為應收 貴集團最大客戶的款項，故 貴集團的信貸風險集中。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，貿易應收款項及合約資產總額中分別有82%、66%、71%及69%為應收 貴集團五大客戶的款項，故 貴集團的信貸風險集中。

貴集團根據預期信貸虧損模式就個別不同信貸特徵的貿易應收款項及合約資產進行減值評估。除進行個別減值評估的項目外，餘下所有貿易應收款項及合約資產均按照共有信貸風險特徵，經參考客戶逾期風險敞口進行分組。截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月， 貴集團按集體評估就貿易應收款項及合約資產確認信貸虧損約為人民幣5,033,000元、人民幣14,394,000元、人民幣31,644,000元及撥回約人民幣4,410,000元（未經審核）及人民幣19,159,000元；根據個別評估，截至2022年、2023年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月並無確認信貸虧損，而截至2024年12月31日止年度則確認信貸虧損約為人民幣117,588,000元。定量披露的詳情載於本附註下文。

其他應收款項（包括租賃按金及應收附屬公司款項－非貿易性質）

就其他應收款項而言，管理層根據歷史結算記錄、過往經驗以及屬合理且具有支持性的前瞻性資料的定量及定性資料對其他應收款項的可收回性進行定期個別評估。

管理層認為，自初始確認以來，該等款項的信貸風險並無顯著增加，且 貴集團根據12個月預期信貸虧損計提減值。截至2022年及2024年12月31日止年度及截至2024年及2025年5月31日止五個月， 貴集團分別計提信貸虧損約人民幣367,000元、人民幣713,000元、人民幣69,000元（未經審核）及人民幣134,000元，而截至2023年12月31日止年度， 貴集團則撥回約人民幣224,000元。

附錄一

會計師報告

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據

以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據均為銀行發行票據。由於該等發行人為具有良好信貸質素的信譽良好的銀行，故 貴集團管理層認為該等銀行發行的票據的信貸風險並不重大，故並無於年／期末就該等票據計提減值撥備。

已質押／受限制銀行存款以及現金及現金等價物

由於交易對手方為信譽良好且獲信貸評級機構評為具高信貸評級的銀行，故已質押／受限制銀行存款以及現金及現金等價物的信貸風險有限。

已質押／受限制銀行存款及銀行結餘的12個月預期信貸虧損被視為並不重大，因此並無確認虧損撥備。

貴集團的內部信貸風險等級評估包括以下類別：

內部信貸評級	描述	貿易應收款項	其他金融資產／其他項目
低風險	交易對手方違約風險低	非信貸減值存續期預期 信貸虧損	12個月預期信貸虧損
觀察名單.....	債務人經常在到期日 之後還款，但通常 會結清款項	非信貸減值存續期預期 信貸虧損	12個月預期信貸虧損
可疑	自透過內部信息或外部 資源初步確認以來， 信貸風險顯著增加	非信貸減值存續期預期 信貸虧損	非信貸減值存續期預期 信貸虧損
虧損	有證據表明資產 存在信貸減值	信貸減值存續期預期信 貸虧損	信貸減值存續期預期信 貸虧損
撤銷	有證據表明債務人面 臨嚴重的財務困難， 而 貴集團沒有實際 的收回前景	金額已撤銷	金額已撤銷

下表詳細列出了 貴集團及 貴公司須進行預期信貸虧損評估之金融資產的信貸風險：

貴集團

於2025年5月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入				
其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	136,494

附錄一

會計師報告

於2025年5月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值 人民幣千元
按攤銷成本計量的金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	900,734
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	9,091
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	198,812
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	5,007
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	10,254
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	690,978
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	27,381
		虧損 (附註3)	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	117,588
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	4,875
於2024年12月31日				
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入其他全面收益的應收票據	26	低風險	12個月預期信貸虧損	95,266
按攤銷成本計量的金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	977,006
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	1,424
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	71,707
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	127,353
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	13,872
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	1,140,571
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	40,312
		虧損 (附註3)	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	117,588
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	8,684

附錄一

會計師報告

於2023年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值 人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	84,263
按攤銷成本計量的金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	257,038
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	51,250
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	85,030
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	7,188
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	6,354
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	625,322
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	17,974
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	7,394
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	2,826
於2022年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值 人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	171,441
按攤銷成本計量之金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	587,863
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	734
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	108,685
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	6,627
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	7,705
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	427,395
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	1,448
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	7,394
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	3,221

附錄一

會計師報告

貴公司

於2025年5月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值 人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	132,995
按攤銷成本計量之金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	651,496
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	94,652
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	8,718
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	2,403
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	3,825
應收附屬公司款項 — 非貿易性質	19	低風險	12個月預期信貸虧損	1,259,281
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	648,393
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	27,094
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	117,588
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	4,875
於2024年12月31日				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	95,198
按攤銷成本計量之金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	685,800
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	1,424
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	67,040
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	123,335
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	6,694
應收附屬公司款項 — 非貿易性質	19	低風險	12個月預期信貸虧損	1,030,269
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	1,102,818
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	40,196
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	117,588
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	7,934

附錄一

會計師報告

於2023年12月31日	附註	內部信貸評級	12個月或存續期預期信貸虧損	賬面總值 人民幣千元
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	83,147
按攤銷成本計量之金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	119,207
受限制銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	50,000
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	85,029
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	3,999
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	4,597
應收附屬公司款項 — 非貿易性質	19	低風險	12個月預期信貸虧損	961,250
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	613,213
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	16,976
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	6,911
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	2,609
於2022年12月31日				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的金融資產				
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	26	低風險	12個月預期信貸虧損	165,746
按攤銷成本計量之金融資產				
現金及現金等價物	27	附註1	12個月預期信貸虧損	373,389
已質押銀行存款	27	附註1	12個月預期信貸虧損	108,650
其他應收款項	22	低風險	12個月預期信貸虧損	5,106
租賃按金		低風險	12個月預期信貸虧損	1,663
應收附屬公司款項 — 非貿易性質	19	低風險	12個月預期信貸虧損	753,276
貿易應收款項	22	附註2	非信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	406,201
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	1,339
		虧損	信貸減值存續期預期信貸虧損 (個別評估)	6,911
其他項目				
合約資產	24	附註2	存續期預期信貸虧損 (撥備矩陣)	3,221

附錄一

會計師報告

附註：

1. 交易對手為信譽良好且信用評級高的銀行，流動資金的違約風險有限。
2. 對於貿易應收款項及合約資產，貴集團應用國際財務報告準則第9號的簡化方法，按存續期預期信貸虧損計量虧損撥備。除具有不同信貸風險特徵的債務人外，貴集團按賬齡情況分組，集體確定該等項目的預期信貸虧損。
3. 該金額為於2024年12月31日來自一名陷入重大財務困難的客戶的貿易應收款項。該貿易應收款項已於截至2024年12月31日止年度予以悉數撥備。

撥備矩陣－應收賬款的賬齡

作為貴集團信貸風險管理的一部分，貴集團利用應收賬款的賬齡就與其業務有關的客戶評估減值，因為該等客戶具有共同的風險特徵，而這些特徵代表客戶有能力按照合約條款支付所有到期款項。下表提供有關於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日根據撥備矩陣評估的貿易應收款項於存續期預期信貸虧損內的信貸風險敞口的資料。於2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日，賬面總值分別約為人民幣7,394,000元、人民幣7,394,000元、人民幣117,588,000元及人民幣117,588,000元的應收賬款已進行個別評估。

賬面總值

	賬面總值							
	於2022年12月31日		於2023年12月31日		於2024年12月31日		於2025年5月31日	
	平均虧損率	貿易應收款項	平均虧損率	貿易應收款項	平均虧損率	貿易應收款項	平均虧損率	貿易應收款項
		人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元		人民幣千元
一年內	2%	427,395	2%	625,322	3%	1,140,571	3%	690,978
一至兩年	53%	1,415	54%	17,734	54%	38,567	57%	22,505
兩年以上	100%	33	100%	240	100%	1,745	100%	4,876

估計虧損率乃按應收賬款於預計年期內觀察所得之過往違約率進行估算，並就毋須付出不必要成本或努力即可獲得之前瞻性資料（包括中國國內生產總值、居民消費價格指數及發行人加權企業年度違約率）作出調整。管理層定期檢討有關分類以確保涉及特定應收賬款之相關資料為最新資料。

下表顯示根據簡化方法就貿易應收款項確認的存續期預期信貸虧損變動。

	存續期預期 信貸虧損 (非信貸減值)	存續期預期 信貸虧損 (信貸減值)	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
於2022年1月1日	4,798	7,727	12,525
轉撥至信貸減值	(32)	32	—
已確認減值虧損	8,907	865	9,772
已撥回減值虧損	(4,440)	(299)	(4,739)
於2022年12月31日	9,233	8,325	17,558
轉撥至信貸減值	(398)	398	—
已確認減值虧損	15,408	9,958	25,366
已撥回減值虧損	(10,755)	(217)	(10,972)
撤銷	—	(956)	(956)
於2023年12月31日	13,488	17,508	30,996

附錄一

會計師報告

	存續期預期 信貸虧損 (非信貸減值)	存續期預期 信貸虧損 (信貸減值)	總計
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
轉撥至信貸減值	(862)	862	—
已確認減值虧損	24,989	135,152	160,141
已撥回減值虧損	(4,807)	(6,102)	(10,909)
撇銷	—	(6,759)	(6,759)
於2024年12月31日	32,808	140,661	173,469
轉撥至信貸減值	(1,417)	1,417	—
已確認減值虧損	3,395	7,038	10,433
已撥回減值虧損	(15,665)	(13,927)	(29,592)
於2025年5月31日	19,121	135,189	154,310

下表顯示已就其他應收款項確認的虧損撥備對賬。

	其他應收款項 12個月預期 信貸虧損 人民幣千元
於2022年1月1日	244
已確認減值虧損	406
已撥回減值虧損	(39)
撇銷	(3)
於2022年12月31日	608
已確認減值虧損	201
已撥回減值虧損	(425)
撇銷	(174)
於2023年12月31日	210
已確認減值虧損	713
已撥回減值虧損	—
於2024年12月31日	923
已確認減值虧損	151
已撥回減值虧損	(17)
於2025年5月31日	1,057

流動資金風險

在管理流動資金風險時，貴集團及貴公司監察及維持管理層視為充足的現金及現金等價物水平，以便為貴集團及貴公司的營運提供資金並減少現金流量波動的影響。

貴集團訂立供應商融資安排，以方便其供應商取得信貸及促進供應商結算。貴集團僅有小部分銀行借款受供應商融資安排所規限。因此，管理層認為供應商融資安排不會導致貴集團面臨重大流動資金風險。有關安排的詳情載於附註29。

下表詳列貴集團及貴公司金融負債以及租賃負債的餘下合約到期期限。下表乃按照於貴集團須償還的最早日期金融負債的未貼現現金流量編製。

附 錄 一

會 計 師 報 告

該表包括利息及本金現金流量。

貴集團

	加權平均 實際利率	按要求或 於1年內	1至2年	2至5年	超過5年	未貼現現金 流量總額	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2022年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	558,215	—	—	—	558,215	558,215
銀行借款.....	3.90%	573,767	30,048	—	—	603,815	590,984
租賃負債.....	4.64%	31,709	22,539	25,491	—	79,739	77,053
		<u>1,163,691</u>	<u>52,587</u>	<u>25,491</u>	<u>—</u>	<u>1,241,769</u>	<u>1,226,252</u>
於2023年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	728,020	—	—	—	728,020	728,020
銀行借款.....	3.74%	849,161	34,447	135,852	34,282	1,053,742	1,007,858
租賃負債.....	4.48%	35,708	24,304	32,419	9,059	101,490	94,647
		<u>1,612,889</u>	<u>58,751</u>	<u>168,271</u>	<u>43,341</u>	<u>1,883,252</u>	<u>1,830,525</u>
於2024年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	756,382	—	—	—	756,382	756,382
銀行借款.....	3.28%	1,374,811	29,741	113,457	140,381	1,658,390	1,595,451
租賃負債.....	4.53%	57,718	17,536	48,738	2,359	126,351	116,935
		<u>2,188,911</u>	<u>47,277</u>	<u>162,195</u>	<u>142,740</u>	<u>2,541,123</u>	<u>2,468,768</u>
於2025年5月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	675,739	—	—	—	675,739	675,739
銀行借款.....	3.10%	1,458,157	49,710	146,766	174,938	1,829,571	1,759,252
租賃負債.....	4.28%	33,573	11,771	22,577	—	67,921	63,865
		<u>2,167,469</u>	<u>61,481</u>	<u>169,343</u>	<u>174,938</u>	<u>2,573,231</u>	<u>2,498,856</u>

貴公司

	加權平均 實際利率	按要求或 於1年內	1至2年	2至5年	超過5年	未貼現現金 流量總額	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2022年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	463,490	—	—	—	463,490	463,490
銀行借款.....	3.90%	573,767	30,048	—	—	603,815	590,984
應付附屬公司款項.....	不適用	77,865	—	—	—	77,865	77,865
租賃負債.....	4.64%	7,703	2,559	—	—	10,262	9,397
		<u>1,122,825</u>	<u>32,607</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>1,155,432</u>	<u>1,141,736</u>
於2023年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	524,609	—	—	—	524,609	524,609
銀行借款.....	3.67%	740,717	28,485	—	—	769,202	752,530
應付附屬公司款項.....	不適用	238,899	—	—	—	238,899	238,899
租賃負債.....	4.36%	4,209	3,578	25,225	9,059	42,071	36,226
		<u>1,508,434</u>	<u>32,063</u>	<u>25,225</u>	<u>9,059</u>	<u>1,574,781</u>	<u>1,552,264</u>

附錄一

會計師報告

	加權平均 實際利率	按要求或 於1年內	1至2年	2至5年	超過5年	未貼現現金 流量總額	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2024年12月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	537,616	—	—	—	537,616	537,616
銀行借款.....	3.33%	897,296	—	—	—	897,296	882,900
應付附屬公司款項.....	不適用	575,219	—	—	—	575,219	575,219
租賃負債.....	4.49%	13,109	14,516	44,833	2,359	74,817	66,566
		<u>2,023,240</u>	<u>14,516</u>	<u>44,833</u>	<u>2,359</u>	<u>2,084,948</u>	<u>2,062,301</u>
於2025年5月31日							
應付票據、貿易及							
其他應付款項.....	不適用	412,151	—	—	—	412,151	412,151
銀行借款.....	3.14%	985,342	11,849	—	—	997,191	984,001
應付附屬公司款項.....	不適用	691,677	—	—	—	691,677	691,677
租賃負債.....	4.29%	9,074	8,672	18,672	—	36,418	33,335
		<u>2,098,244</u>	<u>20,521</u>	<u>18,672</u>	<u>—</u>	<u>2,137,437</u>	<u>2,121,164</u>

(c) 金融工具的公允價值計量

(i) 根據經常性基準按公允價值計量的 貴集團金融資產的公允價值

貴集團及 貴公司的若干金融資產於各報告期末按公允價值計量。下表提供有關如何釐定該等金融資產的公允價值（特別是所使用的估值技術及輸入數據），以及根據公允價值計量輸入數據的可觀察程度將公允價值計量分類的公允價值層級（第一級至第三級）的資料。

貴集團

金融資產	2022年 12月31日	2023年 12月31日	2024年 12月31日	2025年 5月31日	公允價值層級	估值技術及主要輸入數據	重大不可觀察輸入數據
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元			
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	171,441	84,263	95,266	136,494	第二層級	現金流貼現法。未來現金流量乃根據現有市場觀察到的貼現率估計得出。	不適用
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產							
— 非上市股權／基金投資....	150,000	275,506	313,589	280,713	第二層級	近期成交價格	不適用
	13,281	9,387	53,064	50,742	第三層級	可比公司分析估值。 (附註a)	流動性折價。
	2,000	79,483	81,132	260,204	第三層級	以相關投資的公允價值為基礎的資產淨值。 (附註b)	相關資產公允價值。
	—	—	40,000	—	第三層級	資產基礎法	相關資產公允價值。
— 可轉換債券.....	—	92,763	—	—	第二層級	近期成交價格	不適用

附錄一

會計師報告

貴公司

金融資產	2022年	2023年	2024年	2025年	公允價值層級	估值技術及主要輸入數據	重大不可觀察輸入數據
	12月31日	12月31日	12月31日	5月31日			
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元			
以公允價值計量且其變動計入 其他全面收益的應收票據.....	165,746	83,147	95,198	132,995	第二層級	現金流貼現法。未來現金流量乃根據現有市場觀察到的貼現率估計得出。	不適用
以公允價值計量且其變動計入 當期損益的金融資產							
— 非上市股權／基金投資.....	—	40,600	—	—	第二層級	近期成交價格	不適用
	13,281	9,387	53,064	50,742	第三層級	可比公司分析估值。	流動性折價。
	—	79,483	81,132	260,204	第三層級	以相關投資的公允價值為基礎的資產淨值。	相關資產公允價值。
	—	—	40,000	—	第三層級	資產基礎法	相關資產公允價值。
— 可轉換債券.....	—	92,763	—	—	第二層級	近期成交價格	不適用

附註：

- (a) 如單獨考量的流動性折價略微增加，則將導致可比公司分析估值下的非上市股權投資的公允價值計量結果減少，反之亦然。在所有其他變量不變的情況下，流動性折價減少5%將使2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的非上市股權投資賬面值分別增加人民幣530,000元、人民幣407,000元、人民幣2,903,000元及人民幣2,698,000元。在所有其他變量不變的情況下，流動性折價增加5%將使2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的非上市股權投資賬面值分別減少人民幣545,000元、人民幣414,000元、人民幣2,901,000元及人民幣2,701,000元。
- (b) 如單獨考量的資產淨值略微增加，則將導致按相關投資的公允價值計算的資產淨值下以公允價值計量的非上市基金投資的公允價值計量結果增加，反之亦然。在所有其他變量不變的情況下，相關投資的公允價值增加／減少5%將使2022年、2023年及2024年12月31日以及2025年5月31日的非上市基金投資賬面值分別增加／減少人民幣100,000元、人民幣3,974,000元、人民幣4,057,000元及人民幣13,010,000元。

貴集團管理層認為，按攤銷成本於歷史財務資料列賬的金融資產及金融負債的賬面值與其公允價值相若。

(ii) 第三層級公允價值計量對賬

貴集團

	以公允價值計量且 其變動計入當期損益 的金融資產
	人民幣千元
於2022年1月1日	6,864
收益總額.....	417
— 計入損益	417
添置	8,000
於2022年12月31日	15,281

附錄一

會計師報告

	以公允價值計量且 其變動計入當期損益 的金融資產
	人民幣千元
虧損總額.....	(7,911)
— 計入損益	(7,911)
添置	83,500
出售	(2,000)
於2023年12月31日	88,870
收益總額.....	4,726
— 計入損益	4,726
添置	40,000
自第二層級轉移(附註)	40,600
於2024年12月31日	174,196
虧損總額.....	(3,250)
— 計入損益	(3,250)
添置	140,000
於2025年5月31日	310,946

貴公司

	以公允價值計量 且其變動計入當期 損益的金融資產
	人民幣千元
於2022年1月1日	4,864
收益總額.....	417
— 計入損益	417
添置	8,000
於2022年12月31日	13,281
虧損總額.....	(7,911)
— 計入損益	(7,911)
添置	83,500
於2023年12月31日	88,870
收益總額.....	4,726
— 計入損益	4,726
添置	40,000
自第二層級轉移(附註)	40,600
於2024年12月31日	174,196
虧損總額.....	(3,250)
— 計入損益	(3,250)
添置	140,000
於2025年5月31日	310,946

附註：公允價值層級轉移是由於非上市股權投資的估值技術變更，即由於2023年12月31日估值並無近期成交價格，於2024年12月31日已變更為可比公司分析估值。

附錄一

會計師報告

37. 融資活動產生的負債對賬

下表詳述 貴集團因融資活動產生的負債變動，包括現金及非現金變動。因融資活動產生的負債指在 貴集團綜合現金流量表內有關現金流量歸類為或有關未來現金流量將會歸類為融資活動產生的現金流量的負債。

	銀行借款	應計發行成本	租賃負債	應付利息	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
於2022年1月1日	491,329	—	71,257	—	562,586
利息開支 (附註9)	—	—	2,976	24,137	27,113
融資現金流量	37,635	—	(18,297)	(24,137)	(4,799)
根據賣方融資協議的					
新訂銀行借款	62,020	—	—	—	62,020
新訂租賃	—	—	21,291	—	21,291
租賃合約的變更	—	—	(174)	—	(174)
於2022年12月31日	590,984	—	77,053	—	668,037
利息開支 (附註9)	—	—	4,032	23,756	27,788
融資現金流量	420,005	—	(45,487)	(23,756)	350,762
未悉數終止確認的					
銀行貼現票據到期	(35,000)	—	—	—	(35,000)
根據賣方融資協議的					
新訂銀行借款	31,869	—	—	—	31,869
新訂租賃	—	—	59,257	—	59,257
租賃合約的變更	—	—	(208)	—	(208)
於2023年12月31日	1,007,858	—	94,647	—	1,102,505
利息開支 (附註9)	—	—	4,185	39,889	44,074
融資現金流量	501,306	(4,409)	(48,507)	(38,118)	410,272
未悉數終止確認的					
銀行貼現票據到期	(47,722)	—	—	—	(47,722)
根據賣方融資協議的新訂銀行借款	134,009	—	—	—	134,009
新訂租賃	—	—	84,325	—	84,325
租賃合約的變更	—	—	(17,715)	—	(17,715)
遞延發行成本	—	5,194	—	—	5,194
於2024年12月31日	1,595,451	785	116,935	1,771	1,714,942
利息開支 (附註9)	—	—	1,755	21,415	23,170
融資現金流量	153,801	(1,853)	(36,801)	(15,882)	99,265
根據賣方融資協議的					
新訂銀行借款	10,000	—	—	—	10,000
新訂租賃	—	—	12,212	—	12,212
租賃合約的變更	—	—	(30,236)	—	(30,236)
遞延發行成本	—	1,840	—	—	1,840
於2025年5月31日	1,759,252	772	63,865	7,304	1,831,193

附錄一

會計師報告

	銀行借款	應計發行成本	租賃負債	應付利息	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
於2024年1月1日	1,007,858	—	94,647	—	1,102,505
利息開支 (附註9) (未經審核)	—	—	1,517	15,648	17,165
融資現金流量 (未經審核)	187,024	(684)	(21,997)	(15,648)	148,695
未悉數終止確認的 銀行貼現票據到期 (未經審核) ..	(47,722)	—	—	—	(47,722)
根據賣方融資協議的 新訂銀行借款 (未經審核)	44,805	—	—	—	44,805
新訂租賃 (未經審核)	—	—	35,307	—	35,307
租賃合約的變更 (未經審核)	—	—	(17,715)	—	(17,715)
遞延發行成本 (未經審核)	—	2,035	—	—	2,035
於2024年5月31日 (未經審核)	1,191,965	1,351	91,759	—	1,285,075

38. 關聯方交易

(i) 主要管理人員薪酬

於往績記錄期間，董事及其他主要管理層成員之薪酬如下：

	截至12月31日止年度			截至5月31日止五個月	
	2022年	2023年	2024年	2024年	2025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
				(未經審核)	
薪金及其他福利	20,114	20,379	19,125	7,874	8,286
酌情花紅	1,370	1,826	3,435	2,169	1,181
退休福利計劃供款	529	552	589	243	247
以權益結算之股份支付	6,562	8,139	36,229	22,643	10,064
	28,575	30,896	59,378	32,929	19,778

39. 資本承擔

	於12月31日			於5月31日
	2022年	2023年	2024年	2025年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
就收購物業、廠房及設備已訂約 但未於綜合財務報表撥備的資本支出 ..	5,340	386,034	411,163	297,059

附 錄 一

會 計 師 報 告

40. 或有負債

於往績記錄期間，貴集團未能按照有關規定及條文為員工繳足由國家管理的界定供款退休計劃及住房公積金供款。截至2022年、2023年及2024年12月31日止各年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，按貴集團員工的實際薪資計，由國家管理的界定供款退休計劃及住房公積金供款的撥備不足分別約為人民幣1,601,000元、人民幣1,259,000元、人民幣992,000元、人民幣408,000元（未經審核）及人民幣376,000元，並已由貴集團於各自年度／期間全數撥備。

經計及相關事實、情況及法律意見，貴集團的管理層認為有關部門不太可能要求貴公司支付該等未付款項的罰款，因此，於各報告日期及於往績記錄期間均未對罰款計提撥備。

41. 貴公司主要附屬公司的詳情

於往績記錄期間及於本報告日期，貴公司主要附屬公司的詳情載列如下：

附屬公司名稱	成立及營業 地點及日期	已發行及全數 實繳資本／註冊資本	貴集團應佔股權					主營業務
			於12月31日			於5月31日		
			2022年	2023年	2024年	2025年	於本報告 日期	
			%	%	%	%	%	
直接持有								
博泰車聯網(大連)有限公司	2020年11月12日， 中國	人民幣 500,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	網聯服務的 研發，專業 從事智能座 艙軟件系統 及雲端開發
博泰車聯網(南京)有限公司	2019年11月5日， 中國	人民幣 200,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	網聯服務的 研發，以及 軟件系統、 AI、物聯網 及軟件開發
博泰車聯網(瑞安)有限公司	2022年11月28日， 中國	人民幣 100,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	汽車零部件及 配件製造
博泰車聯網(廈門)有限公司	2019年11月18日， 中國	人民幣 200,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	汽車零部件及 配件製造
博泰車聯網(武漢)有限公司	2021年1月22日， 中國	人民幣 50,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	信息系統集成 服務，專注 雲平台開發
柳州博泰車聯網有限公司.....	2020年9月8日， 中國	人民幣 100,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	汽車零部件及 配件製造
上海博泰悅臻網絡技術服務 有限公司	2006年10月26日， 中國	人民幣 34,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	網聯服務的 研發

附 錄 一

會 計 師 報 告

附屬公司名稱	成立及營業 地點及日期	已發行及全數 實繳資本／註冊資本	貴集團應佔股權				於本報告 日期	主營業務
			於12月31日			於5月31日		
			2022年	2023年	2024年	2025年		
			%	%	%	%	%	
上海擎感智能科技有限公司.....	2013年5月29日， 中國	人民幣 5,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	電子科技通訊 工程的研發
瀋陽精一智駕科技有限公司.....	2017年1月3日， 中國	人民幣 1,000,000元	100.0	100.0	100.0	100.0	[100.0]	電子產品 技術開發

附註：所有附屬公司將12月31日作為其財政年度終止日期。

於往績記錄期間，概無附屬公司發行任何債務證券。

由於並無法定審計要求，故並無就所有附屬公司編製截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度的法定財務報表。

42. 退休福利計劃

貴集團中國附屬公司的僱員為中國政府運作的國家管理界定供款退休計劃的成員。中國附屬公司須按其工資的若干百分比向退休福利計劃供款，惟不得超過社會保障局規定的若干上限。貴集團有關退休福利計劃的唯一責任為根據計劃作出規定供款。

截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2024年及2025年5月31日止五個月，自損益扣除的總成本分別為人民幣44,956,000元、人民幣46,347,000元、人民幣47,876,000元、人民幣19,176,000元（未經審核）及人民幣21,539,000元，即 貴集團向退休福利計劃支付的供款。

43. 貴公司的儲備

儲備變動

	股份溢價	股份支付儲備	以公允價值計量 且其變動計入 其他全面收益儲備	保留溢利／ (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
於2022年1月1日	97,534	20,945	(41,676)	226,943	303,746
年內虧損	-	-	-	(218,300)	(218,300)
年內其他全面開支	-	-	(32,689)	-	(32,689)
年內全面開支總額	-	-	(32,689)	(218,300)	(250,989)
發行普通股(附註33)	1,322,330	-	-	-	1,322,330
以權益結算之股份支付	-	61,638	-	-	61,638
於2022年12月31日	1,419,864	82,583	(74,365)	8,643	1,436,725
年內虧損	-	-	-	(131,303)	(131,303)
年內全面開支總額	-	-	-	(131,303)	(131,303)
以權益結算之股份支付	-	65,363	-	-	65,363
於2023年12月31日	1,419,864	147,946	(74,365)	(122,660)	1,370,785

附錄一

會計師報告

	股份溢價	股份支付儲備	以公允價值計量 且其變動計入 其他全面收益儲備	保留溢利／ (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
年內虧損.....	-	-	-	(400,941)	(400,941)
年內全面開支總額.....	-	-	-	(400,941)	(400,941)
發行普通股(附註33).....	1,309,207	-	-	-	1,309,207
以權益結算之股份支付.....	-	157,186	-	-	157,186
於2024年12月31日.....	2,729,071	305,132	(74,365)	(523,601)	2,436,237
期內虧損.....	-	-	-	(135,657)	(135,657)
期內全面開支總額.....	-	-	-	(135,657)	(135,657)
以權益結算之股份支付.....	-	46,128	-	-	46,128
於2025年5月31日.....	2,729,071	351,260	(74,365)	(659,258)	2,346,708
於2024年1月1日.....	1,419,864	147,946	(74,365)	(122,660)	1,370,785
期內虧損(未經審核).....	-	-	-	(134,410)	(134,410)
期內全面開支總額(未經審核).....	-	-	-	(134,410)	(134,410)
發行普通股(未經審核).....	733,989	-	-	-	733,989
以權益結算之股份支付(未經審核).....	-	64,092	-	-	64,092
於2024年5月31日(未經審核).....	2,153,853	212,038	(74,365)	(257,070)	2,034,456

44. 期後事項

於往績記錄期間結束後發生以下事項。

於2025年8月4日，[編纂]前購股權計劃獲採納。有關[編纂]前購股權計劃的詳情載於文件附錄六「有關董事、監事及主要股東的更多資料—[編纂]前購股權計劃」一節。

45. 期後財務報表

貴集團、貴公司或其任何附屬公司並無就2025年5月31日後及直至本報告日期的任何期間編製經審核財務報表。

附 錄 二

未 經 審 核 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 核 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 核 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 核 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附 錄 二

未 經 審 核 [編 纂] 財 務 資 料

[編 纂]

附錄三

稅項及外匯

證券持有人的稅項

H股持有人的所得稅及資本收益稅乃根據中國及H股持有人為其居民或因其他原因須繳稅的司法管轄區的法律及慣例徵收。以下若干相關稅務條文的概要乃基於現行有效的法律及慣例，並無對相關法律或政策的變動或調整作出預測，因此不會作出任何意見或建議。有關討論無意涵蓋投資H股可能產生的所有稅務影響，且並無考慮任何個別投資者的特定情況，其中部分情況可能受特別規定所規限。因此，閣下應就投資H股的稅務影響諮詢閣下本身的稅務顧問。有關討論乃基於截至本文件日期有效的法律及相關詮釋，或會變動或調整，並可能具有追溯效力。討論中並無提及所得稅、資本增值及利得稅、營業稅／增值稅、印花稅及遺產稅以外的中國或香港稅項問題。有意[編纂]務須向彼等的財務顧問諮詢有關擁有及處置H股所涉及的中國、香港及其他稅務影響的意見。

中國稅項

股息涉及的稅項

個人投資者

根據2018年8月31日最新修訂的《中華人民共和國個人所得稅法》(「**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》，向並非中國居民的外國個人投資者派付的源自中國的股息一般須按20%的稅率繳納中國預扣稅，而該等投資者因轉讓股份所變現的源自中國的收入一般須繳納20%的中國所得稅，但前述情況均可享有適用稅收協定及中國法律所載的任何減免。

根據國家稅務總局於2011年6月28日頒佈並實施的《國家稅務總局關於國稅發[1993]045號文件廢止後有關個人所得稅徵管問題的通知》規定，在香港發行股份的境內非外商投資企業向稅收協定司法管轄區的境外居民個人派付股息時可按10%的稅率預扣個人所得稅。當10%稅率不適用，預扣公司須：(a)如果適用稅率低於10%，則按照適當程序退還多餘稅款；(b)如果適用稅率為10%與20%之間，則按協定實際稅率預扣該外國個人的所得稅；或(c)如果無適用的稅收協定，則按20%的稅率預扣該外國個人的所得稅。

附錄三

稅項及外匯

同時，根據財政部、國家稅務總局及中國證監會於2015年9月7日發佈及於2015年9月8日生效的《關於上市公司股息紅利差別化個人所得稅政策有關問題的通知》，個人從公開發行和轉讓股票市場取得的上市公司股票，持股期限超過1年的，對股息紅利所得暫免徵收個人所得稅。個人從公開發行和轉讓股票市場取得上市公司股票，持股期限在1個月以內（含1個月）的，其股息紅利所得全額計入應納稅所得額；持股期限在1個月以上至1年（含1年）的，其股息紅利所得按50%的稅率計入應納稅所得額。上述所得統一適用20%的稅率計徵個人所得稅。

根據於2006年8月21日頒佈，並於2006年12月8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》，如果實益擁有人直接持有一家中國公司不少於25%之股權，當該中國公司向該香港稅務居民派發股息時，須繳付稅率5%的預扣稅；而如果實益擁有人於一家中國公司直接持有少於25%之股權，則該中國公司向該香港稅務居民派發股息時，須繳付稅率10%的預扣稅。

企業投資者

根據2018年12月29日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法》（「**企業所得稅法**」）以及於2019年4月23日最新修訂的《中華人民共和國企業所得稅法實施條例》，如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的收入與上述機構或場所無實際聯繫，則一般須就來自中國的收入（包括自香港發行股份的中國居民企業取得的股息）繳納10%的企業所得稅。該預扣稅可根據適用避免雙重徵稅協定予以減免。對非居民企業應繳納的有關所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，稅款由扣繳義務人在每次支付或者到期應支付時，從支付或者到期應支付的款項中扣繳。

國家稅務總局於2008年11月6日實施的《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》（國稅函[2008]897號）進一步闡明，中國居民企業向境外H股非居民企業股東派發2008年及以後年度股息時，統一按10%的稅率代扣代繳企業所得稅。此外，國家稅務總局於2009年7月24日頒

附錄三

稅項及外匯

佈並實施的《國家稅務總局關於非居民企業取得B股等股票股息徵收企業所得稅問題的批覆》(國稅函[2009]394號)進一步規定，任何股份在境外證券交易所上市的中國居民企業在向非居民企業派發2008年及以後年度股息時，按10%的稅率代扣代繳企業所得稅。上述稅率可根據中國與相關司法管轄區訂立的稅收協定或協議(如適用)進一步變更。

根據2006年8月21日簽訂的《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》，中國政府可就中國公司向香港居民(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公司應付股息總額的10%。如果一名香港居民在一家中國公司直接持有25%或以上股權，則該稅項不得超過該中國公司應付股息總額的5%。國家稅務總局所頒佈於2019年12月6日生效的《國家稅務總局關於〈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》規定，該等條款不適用於以獲得有關稅收優惠為主要目的的安排，除非能夠確認在此等情況下給予該優惠符合相關規定的宗旨和目的。稅收協議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》(國稅函[2009]81號)等中國稅收法律法規的規定。

稅收協定

居住在已經與中國簽有避免雙重徵稅協定或安排的司法管轄區的非中國居民投資者可享受從中國公司收取股息的企業所得稅減免待遇。中國目前與多個國家及地區(包括香港、澳門、澳洲、加拿大、法國、德國、日本、馬來西亞、荷蘭、新加坡、英國及美國等)簽有避免雙重徵稅協定／安排。根據有關所得稅協定或安排有權享有優惠稅率的非中國居民企業可向中國稅務機關申請退還超過協定稅率的企業所得稅，且退款須經中國稅務機關批准。

附錄三

稅項及外匯

股份轉讓涉及的稅項

增值稅（「增值稅」）及地方附加稅

根據於2016年5月1日實施的《財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知》（「**36號文**」），於中國從事服務銷售的實體及個人須繳納增值稅，而「於中國從事服務銷售」指應課稅服務的賣方或買方位於中國的情況。36號文亦規定，對於一般或境外增值稅納稅人，轉讓金融商品（包括轉讓有價證券的所有權）須就應課稅收入（即銷售價格扣除購買價格後的餘額）繳付6%增值稅。然而，個人轉讓金融商品免徵增值稅，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》中亦有規定。根據該等法規，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；倘持有人為非居民企業，而H股買家為位於中國境外的個人或實體，持有人無須支付中國增值稅，惟倘H股買家為位於中國的個人或實體，持有人或須支付中國增值稅。然而，實際上非中國居民企業是否須就出售H股繳納中國增值稅仍不確定。

同時，增值稅納稅人亦須繳納城市維護建設稅、教育費附加及地方教育費附加（以下統稱「**地方附加稅**」），一般按實際繳納的增值稅及消費稅（如有）的12%繳納。

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權所得收益須按20%的稅率繳納個人所得稅。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》，自1997年1月1日起，對個人轉讓上市公司股票取得的所得繼續暫免徵收個人所得稅。國家稅務總局尚未在最新修訂的個人所得稅法中明確規定是否繼續就個人轉讓上市企業股份所得暫免徵稅。

附錄三

稅項及外匯

然而，於2009年12月31日，財政部、國家稅務總局及中國證券監督管理委員會聯合頒佈《財政部、國家稅務總局、中國證券監督管理委員會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》(財政部[2009]167號)，該通知於2009年12月31日生效，其規定對個人在上海證券交易所及深圳證券交易所轉讓從上市公司公開發行和轉讓市場取得的上市股票所得，繼續免徵個人所得稅，但受限於銷售限制的相關股份(定義見該等部門於2010年11月10日聯合發佈並實施的《財政部、國家稅務總局、中國證券監督管理委員會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》(財政部[2010]70號))除外。截至最後實際可行日期，前述條文尚未明確規定非中國居民個人轉讓於境外證券交易所上市的中國居民企業股份須繳納個人所得稅。

企業投資者

根據企業所得稅法，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、場所但取得的所得與其所設機構、場所沒有實際聯繫的，應當就其來源於中國境內的所得(包括處置中國居民企業股權所得的收益)一般按10%稅率繳納企業所得稅。對非居民企業應繳納的所得稅，實行源泉扣繳，以支付人為扣繳義務人，從支付的款項中扣繳。有關稅項可根據有關避免雙重徵稅的稅務條約或協議減免。

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》，中國印花稅適用於在中國境內書立應稅憑證、進行證券交易的單位和個人，以及在中國境外書立在境內使用的應稅憑證的單位和個人。因此，非中國投資者在中國境外購買及處置H股並不適用於《中華人民共和國印花稅法》的相關規定。

遺產稅

截至最後實際可行日期，根據中國法律，中國並無徵收任何遺產稅。

附錄三

稅項及外匯

香港稅項

股息涉及的稅項

根據香港稅務局現行慣例，本公司在香港派付的股息無須繳稅。

利得稅

香港並無就出售H股徵收利得稅。然而，在香港從事任何行業、專業或業務的人士出售H股所得的交易利潤若來自或產生自在香港從事的有關行業、專業或業務，則須繳納香港利得稅。在香港聯交所出售H股所得的交易利潤將被視為來自或產生於香港。因此，在香港從事證券交易或買賣業務的人士因在香港聯交所出售H股所變現的交易利潤須繳納香港利得稅。若干類別的納稅人（如金融機構、保險公司及證券交易商）出售H股所得交易利潤可能被視為產生交易利潤而非資本收益，除非該等納稅人可證明投資證券乃持有作長期投資用途。股東應就本身之特定稅務狀況諮詢其本身之專業顧問之意見。

目前，法團首200萬港元應課稅溢利的利得稅率為8.25%，而超出該金額的溢利須按16.5%的稅率繳稅。非法團首200萬港元的應課稅溢利的利得稅率為7.5%，而超出該金額的溢利須按15%的稅率繳稅。

印花稅

香港印花稅目前的從價稅率為H股的代價或市值（以較高者為準）的0.10%，應由買方每次購買及賣方每次出售任何香港證券（包括H股）時繳納，即目前每一筆涉及H股的一般買賣交易共計應繳納0.20%的稅項。此外，目前須就轉讓H股的任何契據應繳納固定印花稅5.00港元。如果買賣雙方其中一方為非香港居民且未繳納應付的從價稅項，則未付稅款將根據轉讓契據（如有）進行評估，並由承讓人支付。如未能於到期日或之前繳納印花稅，則可能被處以最高十倍應繳稅額的罰款。

會財局交易徵費

自2022年1月1日起，會財局交易徵費按每方0.00015%適用於所有證券買賣，其將被視為交易成本之一。

附 錄 三

稅 項 及 外 匯

遺產稅

《2005年收入（取消遺產稅）條例》廢除了有關2006年2月11日或之後身故人士的遺產稅規定。

中國的外匯管制

中國的法定貨幣為人民幣，目前受外匯管制，無法自由兌換為外幣。經中國人民銀行授權，國家外匯管理局有權行使管理與外匯相關的所有事宜的職能，包括實施外匯管制規定。

根據國務院於1996年1月29日頒佈並於1996年4月1日生效的《中華人民共和國外匯管理條例》（「**外匯管理條例**」），外匯管理條例將所有國際支付及轉移劃分為經常項目及資本項目。大部分經常項目無須經外匯管理機關批准，而資本項目則須取得有關批准。外匯管理條例隨後於1997年1月14日及2008年8月1日修訂，並於2008年8月5日生效。最新修訂的外匯管理條例明確規定，國家對經常性國際支付和轉移不予限制。

於1996年6月20日，中國人民銀行頒佈《結匯、售匯及付匯管理規定》（中國人民銀行1996年6月20日[1996]第210號）（「**結匯規定**」），於1996年7月1日生效。結匯規定對經常項目下的外匯可兌換性不予限制，但對資本項目下的外匯交易施加限制。

根據中國人民銀行於2005年7月21日頒佈並實施的《中國人民銀行關於完善人民幣匯率形成機制改革的公告》（中國人民銀行公告[2005]第16號），自2005年7月21日起，中國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，人民幣匯率不再與美元掛鉤。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。

附錄三

稅項及外匯

根據中國相關法律及法規，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，可無須經外匯管理機關批准，通過在經營外匯業務的金融機構或經營結算及銷售業務的經營機構開立的外匯賬戶進行支付，但須提供有效的收據及證明。需要外匯向股東分配利潤的外商投資企業及根據有關規定需要以外匯向股東支付股息的中國企業，可根據董事會或股東大會關於利潤分配的決議，從經營外匯業務的金融機構或經營結匯、銷售業務的機構開立的外匯賬戶進行支付，或在經營外匯業務的金融機構或經營結匯、銷售業務的機構進行兌換和支付。

於2014年10月23日頒佈的《國務院關於取消和調整一批行政審批項目等事項的決定》（國發[2015]11號）已取消國家外匯管理局及其分支局對有關境外上市外資股的境外募集資金調回結匯審批。

於2014年12月26日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於境外上市外匯管理有關問題的通知》（國家外匯管理局[2014]54號），據此，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的國家外匯管理局地方分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，資金用途應與本文件及其他公開披露文件所列相關內容一致。

於2015年2月13日，國家外匯管理局頒佈《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》（國家外匯管理局[2015]13號），於2015年6月1日生效。該通知取消了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，改由銀行直接審核辦理境內直接投資項下外匯登記和境外直接投資項下外匯登記，國家外匯管理局及其分支機構通過銀行對直接投資外匯登記實施間接監管。

附錄三

稅項及外匯

根據國家外匯管理局於2016年6月9日發佈的《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》(國家外匯管理局[2016]16號)，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意願結匯比例暫定為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。

於2017年1月26日，國家外匯管理局頒佈《國家外匯管理局關於進一步推進外匯管理改革完善真實合規性審核的通知》(國家外匯管理局[2017]3號)，以進一步擴大境內外匯貸款結匯範圍，允許具有貨物貿易出口背景的境內外匯貸款辦理結匯，允許內保外貸項下資金調回境內使用，允許自由貿易試驗區內境外機構境內外匯賬戶結匯，並實施本外幣全口徑境外放款管理，境內機構辦理境外放款業務，本幣境外放款餘額與外幣境外放款餘額合計最高不得超過其上年度經審計財務報表中所有者權益的30%。

於2019年10月23日，國家外匯管理局發佈《關於進一步促進跨境貿易投資便利化的通知》(國家外匯管理局[2019]28號)，取消非投資性外商投資企業資本金境內股權投資限制。此外，取消境內資產變現賬戶資金結匯使用限制，放寬境外投資者保證金使用和結匯限制。允許試點地區符合條件的企業將資本金、外債和境外上市收入等資本項下收入用於境內支付時，無需事前向銀行逐筆提供真實性證明材料，其資金使用應當真實合規，並符合現行資本項目收入管理規定。

附錄四

主要法律及監管條文概要

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，於1954年9月20日制定，其後於1975年1月17日、1978年3月5日、1982年12月4日、1988年4月12日、1993年3月29日、1999年3月15日、2004年3月14日及2018年3月11日修訂，由成文法律、行政法規、地方性法規、單行條例、自治條例、國務院部門規章、地方政府規章、中國政府為簽署方的國際條約以及其他規範性文件組成。法院判決不構成具有法律約束力的先例。然而，彼等可用作司法參考和指引。

根據憲法及《中華人民共和國立法法》（「**立法法**」，於2000年3月15日通過並於2015年3月15日及2023年3月13日修訂），全國人民代表大會（「**全國人大**」）及全國人大常務委員會（「**全國人大常委會**」）有權行使國家立法權。全國人大有權制定及修改民事、刑事、國家機構及其他事務的基本法律。全國人大常委會有權制定和修改除應當由全國人大制定的法律以外的其他法律；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和修改，但是不得同該法律的基本原則相抵觸。國務院是中國最高行政機關，有權根據憲法和法律制定行政法規。省、自治區和直轄市的人大及其各自的常務委員會可根據其本身各自的行政區的具體情況和實際需要制定地方性法規，但須符合憲法、法律或行政法規規定。民族自治區人民代表大會有權因應當地民族政治、經濟及文化特徵，制定自治區法規及單行法規，對法律和行政法規的規定作出變通規定，但不得違背法律或者行政法規的基本原則，不得對憲法和民族區域自治法的規定以及其他有關法律、行政法規作出變通規定。

國務院各部、委員會、中國人民銀行、國家審計署和具有行政管理職能的國務院直屬機構，可以根據法律和國務院的行政法規、決定、命令，在本部門的權限範圍內，制定規章。省、自治區、直屬中央政府管理的直轄市及設區市及自治州的人民政府，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，制定地方政府規章。

附錄四

主要法律及監管條文概要

憲法具有最高的法律效力，任何法律、行政法規、地方性法規、自治條例及單行條例、規章均不得與憲法相抵觸。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或下級地方政府規章。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、自治州的人民政府制定的規章。

全國人大有權更改或撤銷其常委會制定的不適當法律，且有權撤銷其常委會已批准但違反憲法或立法法的自治條例及單行條例。

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、中央政府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單行條例。國務院有權修改或者撤銷任何不適當的部門規章和地方政府規章。省、自治區或中央政府直轄市的人民代表大會常委會有權更改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。地方人民代表大會常務委員會有權撤銷本級人民政府制定的不適當的規章。省、自治區的人民政府有權改變或者撤銷下一級人民政府制定的不適當的規章。

根據憲法及立法法，法律解釋權歸屬全國人大常委會。根據1981年6月10日實施的《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》，如果法律或法令規定的範圍需要作出進一步界定，或需要進行補充規定，應由全國人大常委會進行解釋或採用法令方式作出規定。涉及法律、法令在法院審判工作中具體應用的問題，應由最高人民法院進行解釋。涉及法律、法令在檢察院的檢察工作中具體應用的問題，應由最高人民檢察院進行解釋。最高人民法院和最高人民檢察院的解釋如果有原則性的分歧，報請全國人大常委會解釋或決定。不涉及法律、法令在審判及檢察工作中具

附錄四

主要法律及監管條文概要

體應用的問題，應由國務院及主管部門進行解釋。如果地方性法律法規的範圍需要作出進一步界定或補充，應由頒佈該等法律法規的各省、自治區及直屬中央政府的直轄市人民代表大會常務委員會進行解釋或制定規定。涉及地方性法規如何具體應用的問題，應由各省、自治區、直屬中央政府的直轄市的人民政府的主管部門進行解釋。

中國司法體系

根據憲法及《中華人民共和國人民法院組織法》(2018年修訂)(於1954年9月21日通過並隨後於1979年7月5日、1983年9月2日、1986年12月2日、2006年10月31日及2018年10月26日修訂)，中國司法體系由最高人民法院、地方人民法院、軍事法院和其他專門人民法院組成。

地方人民法院包括基層人民法院、中級人民法院及高級人民法院。基層人民法院可以設立民事、刑事及經濟法庭，以及根據地區、人口和案件情況設立若干人民法院。中級人民法院的法庭與基層人民法院的法庭相似，並可按需要設立其他專門法庭。這兩個級別的人民法院都受上級人民法院監督。最高人民法院是中國最高審判機關，監督各級人民法院及專門法庭的司法審判工作。最高人民檢察院對各級人民法院已經發生法律效力的判決和裁定進行監督，上級人民檢察院對下級人民法院已經發生法律效力的判決和裁定進行監督。

人民法院二審裁定為最終裁定。當事人可以就地方人民法院一審判決或裁定提出上訴。人民檢察院可以根據法律規定的程序向上一級人民法院提出抗訴。當事人未提出上訴，人民檢察院也未在規定期限內提出抗訴的，人民法院的判決或裁定為終審判決或裁定。中級人民法院、高級人民法院及最高人民法院的二審判決或裁定，以及最高人民法院一審判決或裁定，為最終判決或裁定。然而，若最高人民法院或上級人民法院發現任何下級人民法院已發生法律效力的判決、裁定或調解書有誤，其有權自行審查該案件或指示下級人民法院重審該案件。如果各級人民法院院長發現已發生法律效力的判決、裁定或調解書有誤，認為應該重審，可提交同級人民法院審判委員會商議決定。

附錄四

主要法律及監管條文概要

於1991年4月9日通過，並於2007年10月28日、2012年8月31日、2017年6月27日、2021年12月24日及2023年9月1日修訂的《中華人民共和國民事訴訟法》規定了提起民事訴訟的條件、人民法院的管轄權、進行民事訴訟需要遵守的程序以及民事判決或裁定的執执行程序。凡在中華人民共和國領域內進行民事訴訟，必須遵守《中華人民共和國民事訴訟法》。民事案件一般在被告住所所在地法院初步審理。合約當事人亦可以明文協議選擇民事訴訟的管轄法院，但擁有司法管轄權的人民法院應為在原告或被告住所、合約簽立或簽署地或訴訟目標所在地等與爭議直接相關的地點的法院，且不得違反管轄級別及專屬管轄權的規定。

外國個人、無國籍人士或外國企業或組織與中國公民、法人或其他組織在中國法院提出訴訟或抗訴時，享有同等訴訟權利和責任。外國法院對中華人民共和國公民、企業的民事訴訟權利加以限制的，中華人民共和國人民法院對該國公民、企業的民事訴訟權利，實行對等原則。外國人、無國籍人、外國企業和組織在中國法院起訴、應訴，需要委託律師代理訴訟的，必須委託中華人民共和國的律師。根據中華人民共和國締結或者參加的國際條約，或者按照互惠原則，人民法院和外國法院可以相互請求，代為送達文書、調查取證以及進行其他訴訟行為。民事訴訟當事人應履行發生法律效力的判決書、裁定書。民事訴訟一方當事人拒絕履行人民法院作出的判決或裁定，或中國仲裁庭作出的裁決，另一方當事人可於兩年內向人民法院申請強制執行，但可予申請延期強制執行或撤銷。一方當事人未能在規定期限內執行法院已授出執行批准判決的，法院可根據另一方當事人的申請強制執行該方的判決。

一方當事人申請強制執行人民法院作出的判決或裁定，而另一方當事人或其財產位於中國境外，則申請方可直接向擁有司法管轄權的外國法院申請承認和強制執行該判決或裁決。如果中國與相關外國締結或參加關於相互承認及執行的國際條約或如果根據互惠原則有關判決或裁定滿足法院的審查要求，則外國判決或裁定也可由人民法院根據中國執执行程序予以承認及執行，除非人民法院發現承認或執行該判決或裁定將導致違反中國的基本法律原則、有損中國主權或國家安全，或不符合社會及公共利益。

附錄四

主要法律及監管條文概要

中國公司法及管理試行辦法

於中國註冊成立並尋求於香港聯交所上市的股份有限公司主要須遵守以下中國法律法規：

- 《中華人民共和國公司法》（「**中國公司法**」）於1993年12月29日經全國人大常務委員會頒佈，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、2013年12月28日、2018年10月26日及2023年12月29日修訂，且最新修訂將於2024年7月1日生效；
- 《境內企業境外發行證券和上市管理試行辦法》（「**管理試行辦法**」）於2023年2月17日經中國證監會頒佈，並於2023年3月31日生效，適用於股份有限公司境外招股及上市。

下文所載為適用於本公司的中國公司法及管理試行辦法的主要條文概要。

總則

股份有限公司指根據中國公司法成立的企業法人，其註冊資本分為等額面值的股份。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向其債權人承擔責任。

股份有限公司應根據法律及行政法規開展其業務。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就被投資公司的債務承擔連帶及個別責任的出資人。

註冊成立

股份有限公司可以發起或募集設立方式註冊成立。其可由最少兩名但不超過200名的發起人組成，且須至少半數的發起人在中國境內擁有住所。發起人須在已發行股份足額繳納後30日內召開創立大會，並須於該大會召開前15日將會議日期通知各認購

附錄四

主要法律及監管條文概要

人或予以公告。創立大會僅在代表本公司至少半數的股份的發起人、認購人出席時才能舉行。在創立大會上，將處理包括通過公司章程及選舉公司董事會成員和監事會成員等事宜。會議所作任何決議都須經出席會議的認購人所持表決權的過半數通過。

創立大會結束後30日內，董事會須向公司登記機關申請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，股份有限公司即告正式成立，並具有法人資格。以認購方式成立的股份有限公司發行股份的，應當向公司登記機關報送國務院證券監督管理機構的核准文件。

股份有限公司發起人須承擔以下責任：(i)如公司不能註冊成立，則對註冊成立過程中發生的所有費用和負債承擔共同及個別責任；(ii)如公司不能註冊成立，則對認購人已繳納的股款，共同及個別承擔返還股款並加算銀行同期存款利息的責任；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，應當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和交易活動及相關的活動)，如公司以公開認購的方式成立，則該公司的發起人需要簽署文件並確保文件不包含任何錯誤陳述、嚴重的誤導性陳述或重大遺漏，並對文件共同及個別承擔責任。

股本

公司發起人可以現金或以貨幣計值及根據法律可予轉讓的實物(如知識產權或土地使用權)按評估值出資。

中國公司法對個人股東持有公司股份的百分比並無限制。如公司發起人以現金以外方式出資，則須對出資的資產進行估值和驗資，然後轉化為股份。公司可發行記名或不記名股份。然而，向發起人或法人發行的股份須為記名股份，並須以該發起人或法人的名義登記，且不得以不同姓名或以代表的名義登記。

附錄四

主要法律及監管條文概要

增加股本

根據中國公司法，如公司通過發行新股增加資本，須經股東就新股類別及數額、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於股東大會上批准。當公司公開發售新股須取得國務院證券監管機構的批准。發行新股募足股款後，公司須向有關工商行政管理局辦理變更登記，並發出相應的公告。

減少股本

公司可依據中國公司法規定的下列程序減少其註冊資本：

- 公司須編製資產負債表及財產清單；
- 減少註冊資本必須經股東於股東大會上批准；
- 公司應當自批准減少資本決議通過之日起十日內通知債權人，並於三十(30)日內在報紙上公告減少資本事宜；
- 公司債權人可要求公司在法定期限內清償其債務或提供相應擔保；及
- 公司須向有關工商行政管理局申請削減註冊資本登記。

股份回購

公司不得購回其本身股份，但為下列目的之一購回股份則除外：

- (1) 減少公司註冊資本；
- (2) 與持有其股份的另一家公司合併；
- (3) 將股份用於員工持股計劃或股權激勵；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- (4) 股東因對股東大會作出的公司合併或分立決議案持異議，要求公司購回其本身股份；
- (5) 將股份用於轉換上市公司發行的可轉換為股票的公司債券；及
- (6) 上市公司為維護公司價值及股東權益所必需。

公司根據前段第(1)及(2)項所載任何情形回購其本身股份須經股東大會決議；公司根據前段第(3)、(5)及(6)項所載任何情形回購其本身股份可根據公司章程或股東大會授權，經三分之二以上董事出席的董事會會議決議。

公司依照本條第一款規定收購其本身股份後，屬於第(1)項情形的，應自收購之日起十日內註銷；屬於第(2)或(4)項情形的，應在六個月內轉讓或者註銷；屬於第(3)、(5)或(6)項情形的，合計持有不得超過公司已發行股份總額的10%，並應在三年內轉讓或者註銷。

上市公司購買其本身股份應履行信息披露義務。上市公司在第(3)、(5)、(6)項規定的情形下購買其本身股份，應以公開及集中方式進行交易。

股份轉讓

股東持有的股份可合法轉讓。根據中國公司法，股東須於依法設立的證券交易所或以國務院規定的任何其他方式轉讓其股份。記名股份，由股東以股票背書方式或法律、行政法規規定的其他方式轉讓。轉讓後由公司將受讓人名稱及住所記載於股東名冊。除非上市公司股東名冊變更登記的法律另行規定，股東大會召開前20日內或者公司決定分配股利的基準日前五日內，不得進行前述的股東名冊的變更登記。無記名股票的轉讓，由股東將該股票交付給受讓人後即發生轉讓的效力。

附錄四

主要法律及監管條文概要

根據中國公司法，發起人持有的股份，自公司成立之日起一年內不得轉讓。公司公開行股份前已發行的股份，自公司在證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。公司董事、監事、高級管理層應向公司申報其持股情況及持股情況的任何變動。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%。所持公司股份自公司於證券交易所上市之日起一年內不得轉讓。上述人員離職後半年內，不得轉讓其所持有的公司股份。公司章程可以對公司董事、監事、高級管理層轉讓其所持有的公司股份作出其他限制性規定。

股東

根據中國公司法，公司股東有權享有股權收益、參與重要決策、選舉管理層並依法享有其他權利。

股東大會

股東大會是公司的權力機關，根據中國公司法行使權利。股東大會行使以下權力：

- 決定公司經營方針及投資計劃；
- 選舉或罷免非由職工代表擔任的董事及監事；
- 決定董事及監事薪酬有關的事項；
- 審批董事會報告；
- 審批監事會或監事報告；
- 審批公司的年度財務預算方案及決算方案；
- 審批公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；
- 決定公司註冊資本的增減；
- 決定公司發行債券；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- 決定公司合併、分立、解散及清算及其他事項；
- 修訂公司章程；及
- 公司章程規定的其他權力。

股東大會應每年召開一次年度會議。發生下列任何一項情形，應在情況發生後兩個月召開臨時股東大會：

- 董事人數少於中國公司法規定的人數或者少於公司章程規定人數的三分之二；
- 公司未彌補的虧損達公司實收股本總額的三分之一；
- 單獨或合計持有公司股份10%或以上的股東要求；
- 董事會認為必要時；
- 監事會提議時；或
- 公司章程規定的其他情形。

股東大會會議由董事會召集，董事會主席主持。

召開股東大會年度會議及股東大會臨時會議的通知根據中國公司法須分別於有關會議舉行前20日或15日發出。發行不記名股票的，會議召開的時間、地點和審議事項應於會議召開前30日公告。

中國公司法並無對關於股東大會法定股東出席人數的具體規定。單獨或合計持有公司股份3%以上的股東，可在股東大會召開十日前提出臨時提案並書面提交董事會。董事會應在收到有關提案後兩日內通知其他股東，如該等提案屬於其職責範圍內的事

附錄四

主要法律及監管條文概要

項，將提案提交股東大會審批。臨時提案的內容應屬於股東大會職權範圍，有明確議題和具體決議事項。股東大會不得對前述兩項通知中未列明的事項作出決議。不記名股份持有人擬出席股東大會的，應自會議召開前五日至會議結束時止，將股票交存於公司。

根據中國公司法，出席股東大會的股東，每持一股股份擁有一票表決權，但公司持有的股份並無表決權。根據公司章程的規定或股東大會的決議，股東大會選舉董事及監事可採用累積投票制。根據累積投票制，股東大會選舉董事或者監事時，每一股份擁有與應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。

根據中國公司法，股東大會作出決議，必須經出席會議的股東所持表決權的過半數通過。然而，股東大會就下列事項作出決議，須經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過：

- (1) 增加或減少公司註冊資本；
- (2) 公司的分立、分拆、合併、解散或者變更公司形式；
- (3) 公司章程的任何修訂。

根據中國公司法，股東大會應對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須簽署表示認可該等會議記錄。會議記錄應與股東出席登記冊及委任表格一併保存。

董事會

根據中國公司法，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。董事任期由公司章程規定，但每屆任期不得超過三年。董事任期屆滿，可連選連任。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、行政法規及公司章程規定履行董事職務。

附錄四

主要法律及監管條文概要

根據中國公司法，董事會主要行使以下職權：

- 召集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；
- 制定公司的年度財務預算方案、決算方案；
- 制定公司的利潤分配方案及彌補虧損方案；
- 制定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、解散或變更公司形式的方案；
- 決定公司內部管理機構的設置；
- 聘任或者解聘公司總經理；及根據總經理的提名，聘任或者解聘副總經理及財務總監；以及決定前述高級管理人員薪酬事項；
- 制定公司的基本管理制度；及
- 行使公司章程規定的任何其他職權。

監事會

公司應設監事會，其成員不得少於三人。監事會由股東代表及適當比例的公司職工代表組成，其中公司職工代表的比例不得低於三分之一，且實際比例由公司章程規定。監事會中的公司職工代表由公司職工通過職工代表大會、職工大會或者其他形式民主選舉產生。董事及高級管理人員不得同時出任監事。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

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，在正式改選出的監事就任前，原本監事仍應依照法律、行政法規及公司章程的規定，履行監事職務。

監事會可行使以下職權：

- (1) 審查公司財務狀況；
- (2) 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、公司章程或股東大會決議的董事及高級管理人員提出免職的建議；
- (3) 董事或高級管理人員的行為損害公司利益時，要求董事及高級管理人員糾正該等行為；
- (4) 提議召開臨時股東大會，並在董事會不履行中國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；
- (5) 向股東大會提交提案；
- (6) 根據中國公司法的有關條文，對董事及高級管理人員提出訴訟；及
- (7) 行使公司章程規定的其他權利。

監事可以列席董事會會議，並對董事會決議提出質詢或建議。監事會可以對公司經營異常進行調查，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。

監事會主席召集和主持監事會會議。監事會主席不能履行職務或不履行職務的，由監事會副主席召集和主持監事會會議。監事會副主席不能履行職務或不履行職務的，由半數以上監事推舉一名監事召集和主持監事會會議。

附錄四

主要法律及監管條文概要

經理及高級管理人員

根據中國公司法，公司須設經理一名，由董事會聘任或解聘。同時，根據《上市公司章程指引》的相關規定，經理向董事會報告，並可行使以下職權：

- (1) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議；
- (2) 組織實施公司年度經營計劃及投資方案；
- (3) 擬定公司內部管理機構設置方案；
- (4) 擬定公司基本管理制度；
- (5) 制定公司的具體規章；
- (6) 建議委任或解聘公司的副經理、財務主管；
- (7) 決定聘任或解聘除應由董事會決定聘任或者解聘以外的管理人員；及
- (8) 行使董事會授予的其他職權。

公司章程對經理職權另有其他規定的也須遵守。經理須列席董事會會議。然而，除非經理兼任董事，否則在董事會會議上並無表決權。

根據中國公司法，高級管理人員是指經理、副經理、財務負責人、董事會秘書（如屬上市公司）以及公司章程規定的其他人員。

董事、監事、總經理及其他高級管理人員的職責

根據中國公司法的規定，公司董事會董事、監事、總經理及其他高級管理人員須遵守有關法律、法規及公司的公司章程，誠實履行職責，並保障公司利益。公司各董

附錄四

主要法律及監管條文概要

事、監事、總經理及高級管理人員亦須對公司承擔保密責任，除非經有關法律法規或股東許可，否則不得洩露公司的機密資料。

任何董事、監事、總經理及其他高級管理人員履行其職責時違反法律、法規或公司的公司章程的規定，給公司造成損失的，須對公司承擔個人責任。

財務及會計

公司應當依照法律、行政法規和國務院財政部的規定制定其財務會計制度。每個財政年度結束時，公司須編製財務報告，且有關報告須依法經審查驗證。

公司應在年度股東大會召開前至少20日提供財務報表，供股東查閱。通過募集方式成立的公司必須公佈其財務報表。

公司分配每年稅後利潤時，應當提取稅後利潤的10%撥入公司法定公積金（除非該法定公積金已達到公司註冊資本的50%）。公司從稅後利潤中提取法定公積金後，經股東決議或股東大會決議批准，亦可從稅後利潤中提取任意公積金。若公司的法定公積金不足以彌補公司上一年度的虧損，在依照前段規定提取法定公積金之前，應當先用當年利潤彌補虧損。

除公司章程另有規定外，若為股份有限公司，在彌補虧損及提取盈餘公積金後，所餘稅後利潤將按照股東持股數目比例分派予股東。股份有限公司的資本公積金由超過公司已發行股份面值的溢價及國務院財政部規定列作資本公積金的其他款項組成。公司的公積金用於彌補公司的虧損、擴大公司生產經營規模或增加公司註冊資本。但是，資本公積金不得用於彌補公司的虧損。若法定盈餘公積金轉為註冊資本，則法定公積金餘額不得少於轉增前註冊資本的25%。

附 錄 四

主 要 法 律 及 監 管 條 文 概 要

會計師事務所任命及解聘

根據中國公司法，公司聘用、解聘承辦公司審計業務的會計師事務所，依照公司章程的規定，由股東大會或者董事會決定。公司聘用會計師事務所的聘期，自公司本次年度股東大會結束時起至下次年度股東大會結束時止。股東大會就解聘會計師事務所進行表決時，應當允許會計師事務所陳述意見。公司應當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數據，不得拒絕、隱匿、謊報。

利潤分配

根據中國公司法，公司不得在彌補虧損及計提法定公積金之前分配利潤。

公司章程的修訂

根據中國公司法，公司股東大會作出修改公司章程的決議，必須經出席會議的股東所持表決權的三分之二以上通過。根據《上市公司章程指引》，股東大會決議通過的公司章程修改事項應經主管機關審批的，須報主管機關批准；涉及公司登記事項的，依法辦理變更登記。公司章程修改事項屬於法律、法規要求披露的信息，按規定予以公告。

解散及清算

根據中國公司法，公司因以下原因須予解散：

- (1) 公司章程所規定的經營期限屆滿或公司章程規定的其他解散事由出現；
- (2) 股東大會決議解散公司；
- (3) 公司因合併或分立需要解散；

附錄四

主要法律及監管條文概要

- (4) 依法被吊銷公司營業執照、責令關閉或者被撤銷；
- (5) 公司經營管理發生不能通過其他途徑解決的嚴重困難，繼續存續會使股東利益受到重大損失，持有代表公司全部股東表決權10%以上股份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。

公司若有上述第(1)段情形，可以通過修改公司章程而存續。依照前述規定修改公司章程須經出席股東大會的股東所持表決權三分之二以上通過。

若公司因上述第(1)、(2)、(4)或(5)項情形而解散，須在解散事由出現之日起15日內成立清算組。清算組成員須由董事或股東大會確定的任何其他人員組成。逾期不成立清算組的，公司的債權人可向人民法院申請指定有關人員組成清算組進行清算。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：

- (1) 清理公司財產，分別編製財務狀況表和資產清單；
- (2) 通知、公告債權人；
- (3) 處理與清算有關的任何未了結業務；
- (4) 清繳所欠稅款以及清算過程中產生的稅款；
- (5) 清理債權、債務；
- (6) 處理公司清償債務後的剩餘資產；
- (7) 代表公司參與民事訴訟活動。

清算組應當自成立之日起十日內通知公司債權人，並於六十日內在報紙上公告。

附錄四

主要法律及監管條文概要

債權人應當自接到通知書之日起三十日內，未接到通知書的，自公告之日起四十五日內，向清算組申報其債權。債權人申報債權，應當說明債權的有關事項，並提供證明材料。清算組應當對債權進行登記。在申報債權期間，清算組不得對債權人進行清償。

清算組在清理公司財產、編製財務狀況表和資產清單後，應當制定清算方案，並報股東大會或人民法院確認。公司資產在支付清算費用、職工工資、社會保險費用和法定補償金，繳納所欠稅款，清償公司債務後的餘額，按照股東持有的股份比例分配。清算期間，公司存續，但不得開展與清算無關的經營活動。公司財產在依照上述規定清償前，不得分配給股東。

清算組在清理公司財產、編製財務狀況表和資產清單後，發現公司資產不足清償債務的，須依法向人民法院申請宣告破產。公司經人民法院裁定宣告破產後，清算組應當將清算事務移交給人民法院。

公司清算結束後，清算組應當製作清算報告，報股東大會或人民法院確認。報告於確認後報送公司登記機關，申請註銷公司登記，公告公司終止。清算組成員應當忠於職守，依法履行清算義務。清算組成員不得利用職權收受賄賂或者其他非法收入，不得侵佔公司財產。清算組成員因故意或者重大過失給公司或債權人造成損失的，應當承擔賠償責任。

公司被依法宣告破產的，依照有關企業破產的法律實施破產清算。

境外上市

於2023年2月17日，經國務院批准，中國證監會頒佈了管理試行辦法及5項相關配套指引，於2023年3月31日生效。

附錄四

主要法律及監管條文概要

根據管理試行辦法，(i)中國境內企業直接或者間接到境外發行證券或者將其證券在境外上市交易須向中國證監會辦理備案手續並向中國證監會提交相關材料；倘該等中國境內企業未能履行備案程序，或隱瞞重要事實或偽造備案文件中的任何重大內容，其可能會受到責令改正、給予警告及罰款等行政處罰，而其控股股東、實際控制人、直接負責人及其他直接負責人亦可能受到警告及罰款等行政處罰；(ii)境內企業境外直接發行上市，是指在中國註冊成立的股份有限公司在境外發行上市；及(iii)任何境內股份有限公司應在提交境外上市申請後三個工作日內向中國證監會備案。中國境內企業未按照管理試行辦法完成備案的，可以由中國證監會責令改正、給予警告、處以人民幣1百萬元以上人民幣10百萬元以下罰款。

H股「全流通」

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，H股上市公司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股上市公司提出「全流通」申請。

H股上市公司可單獨或在申請境外再融資時一併提出「全流通」申請。尚未上市的境內股份有限公司可在申請境外首次公開發行上市時一併提出「全流通」申請。

合併與分立

如公司合併，應簽訂合併協議，且相關的公司應編製各自的財務狀況表及資產清單。公司應當自通過合併決議之日起十日內通知其各自的債權人，並在30日內在報章上發佈公告。債權人自接到通知書之日起30日內，未接到通知書的，自公告日期起45日內，可要求公司清償任何未償還債務或提供相應的擔保。如公司合併，合併各方的債權和債務，應當由存續的公司或新設公司承繼。

如公司分立，其資產須作相應的分割，並應編製財務狀況表及資產清單。如公司分立的決議獲通過，公司應自通過上述決議之日起十日內通知其所有債權人，並於30

附錄四

主要法律及監管條文概要

日內在報章上公告。除債權人就債務清償達成書面協議外，公司分立前的相關負債責任須由分立後的公司承擔連帶責任。

公司合併或分立引起公司業務登記的變更，必須向工商管理部門辦理變更登記。

根據法律，如公司解散應辦理公司註銷登記，註冊成立新公司應辦理公司成立的登記。

證券法及其他相關法規

中國已頒佈多項有關股份發行及交易以及公司資料披露方面的法規。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，制定證券相關的政策，規劃證券市場發展及指導、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執行機構，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、規管證券交易、編製證券相關統計數字，並進行有關研究及分析。1998年，國務院合併了證券委員會及中國證監會，中國證監會自此接管證券委員會的原有職能。

1995年12月25日，國務院頒佈《國務院關於股份有限公司境內上市外資股的規定》。該規定主要涉及境內上市外資股的發行、認購、交易、股息宣派及其他分派及境內上市外資股股份有限公司資料披露等事宜。

證券法於1999年7月1日開始施行，並於2004年8月28日經第一次修訂，2005年10月27日經第二次修訂，2013年6月29日經第三次修訂，2014年8月31日經第四次修訂，2019年12月28日經第五次修訂。該法是中國第一部全國證券法律，分為14章226條，規管(其中包括)證券的發行及交易、上市公司收購、證券交易所、證券公司及國務院證券監管機構的職務及責任等。證券法全面規範中國證券市場的活動。證券法第

附錄四

主要法律及監管條文概要

224條規定，境內企業直接或者間接到境外發行證券或者將其證券在境外上市交易，應當符合國務院的有關規定。證券法第225條規定，境內公司股票以外幣認購和交易的，具體辦法由國務院另行規定。目前，在境外發行和交易的股份（包括H股）仍然受國務院及中國證監會頒佈的規則及法規的管轄。

仲裁及仲裁裁決的執行

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（2017年修正）》（「**仲裁法**」），並於1995年9月1日施行，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則之前，根據**仲裁法**及民事訴訟法制定**仲裁**暫行規則。如果當事人通過協定約定以**仲裁**方式解決爭議，則人民法院將拒絕受理有關案件，但**仲裁**協議已無效時則除外。

根據**仲裁法**及民事訴訟法的規定，**仲裁**裁決是終局，對各方均具有約束力。倘其中一方未能遵守**仲裁**裁決，則裁決另外一方可向人民法院申請強制執行該**仲裁**裁決。倘**仲裁**人的程序或組成違法，或裁決事項不屬於**仲裁**協議的範圍或**仲裁**委員會無權**仲裁**，則法院可拒絕強制執行**仲裁**委員會作出的**仲裁**裁決。

一方尋求向另一方強制執行中國**仲裁**小組的裁決，而該一方或其財產並非在中國境內的，可向對有關執行事宜具管轄權的海外法院申請強制執行該裁決。同樣，中國法院可根據互惠原則或中國已簽訂或參與的任何國際公約，確認及執行由海外**仲裁**機關作出的**仲裁**裁決。1986年12月2日全國人大常務委員會通過決議，中國加入於1958年6月10日通過的關於《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**的其他各簽訂國對**紐約公約**的另一簽訂國作出的所有**仲裁**裁決均予承認及執行，但各國保留在若干情況下（包括違反該國公共政策的情況）拒絕強制執行的權利。全國人大常務委員會於中國加入該公約時同時宣稱，(i)中國唯有在互惠原則的基礎上承認和強制執行外國**仲裁**裁決，及(ii)**紐約公約**僅可應用於根據中國法律視為合約及非合約商業法律關係所引起的爭議。

附錄四

主要法律及監管條文概要

香港和最高人民法院之間就相互執行仲裁裁決問題達成一致意見。1999年6月18日，最高人民法院採納《最高人民法院關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》（於2000年2月1日生效）及《最高人民法院關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的補充安排》（於2020年12月26日頒佈）。根據該安排，中國仲裁機構根據仲裁法作出的裁決可在香港執行，而香港仲裁裁決亦可在中國執行。

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》（「**安排**」），對於中國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」是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人民法院或香港特別行政區法院具有唯一管轄權的協議。由此，對於符合前述法規若干條件的中國或香港的終審判決，可以經當事人向中國法院或香港特別行政區法院申請由對方的法院予以認可和執行。

中國最高人民法院與香港政府於2019年1月18日簽署了《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民商事案件判決的安排》（「**新安排**」），旨在為香港與中國內地之間更廣泛的民商事案件判決的認可和執行建立更清晰明確的機制。新安排終止了就相互承認和執行判決簽訂司法管轄協議的規定。新安排在最高人民法院公佈司法解釋及香港完成相關立法程序後，於2024年1月29日生效。新安排生效後取代了安排。

附錄四

主要法律及監管條文概要

滬港通

於2014年4月10日，中國證監會與香港證券及期貨事務監察委員會（以下簡稱「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》，原則批准上海證券交易所（以下簡稱「上交所」）、聯交所、中國證券登記結算有限責任公司（以下簡稱「中國結算」）、香港結算開展滬港股票市場交易互聯互通機制試點（以下簡稱「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500,000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、中國結算、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，中國證監會發佈《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

公司章程概要

本附錄載有於2024年6月24日採納的公司章程的主要條文概要，將於H股在聯交所[編纂]日期生效。本附錄主要旨在向潛在[編纂]提供本公司的公司章程概覽，因此可能不包含對潛在[編纂]而言屬重要的資料。誠如「附錄七－送呈公司註冊處處長及展示文件」所討論，公司章程的中文版全文可供查閱。

1. 股份及註冊資本

公司的股份採取股票的形式。公司股份的發行，實行公開、公平、公正的原則，同種類的每一股份應當具有同等權利。同時發行的同一類別的股份必須以相同的條件和相同的價格發行。所有單位或者個人所認購的股份，每股應當支付相同價格。

公司不得為他人購買公司或者其母公司的股份提供贈款、貸款、擔保等財務資助，但公司實施員工持股計劃或根據公司章程規定由股東大會或者董事會授權的除外。

公司為了公司的利益，經股東大會決議或董事會決議，可以按照公司章程或者股東大會的授權，為他人收購公司股份提供財務資助，但財務資助總額不得超過已發行股本總額的10%。董事會決議應由全體董事三分之二以上通過。

2. 增減股本及回購股份

公司根據經營和發展的需要，經股東大會決議，可以按照法律、法規及公司股份[編纂]地的香港上市規則的規定，以下列方式增加資本：

- (1) [編纂]；
- (2) 非公開發售；
- (3) 向現有股東派送紅股；
- (4) 資本儲備轉增股本；
- (5) 按照法律及行政法規、香港上市規則規定及中國證監會批准的其他方式。

公司可以減少註冊資本。該減少須按照中國公司法、香港上市規則及其他相關規定及公司章程所載的程序進行。

公司不得收購自有股份。但是，有下列情形之一的除外：

- (1) 減少公司註冊資本；
- (2) 與持有自有股份的其他公司合併；
- (3) 將股份用於員工持股計劃或者股權激勵；
- (4) 股東因對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議，要求公司收購其股份的；
- (5) 將股份用於轉換公司發行的可轉換股公司債券；
- (6) 公司為維護本公司價值及股東權益所必需。

3. 股份轉讓

公司不得接受其自有股份作為擔保物。

[編纂]股份前已發行的股份，自公司股份於證券交易所[編纂]日期起計一年內不得轉讓。

公司的董事、監事、高級管理人員應當定期申報其持有的股份數量及其變動情況。於彼等的任職期間，每年轉讓的股份不得超過其所持有公司同一類別股份總數的25%；所持公司股份自公司股份[編纂]起一年內不得轉讓。該等人員自離開公司之日起半年內不得轉讓其持有的公司股份。在法律、法規規定的轉讓期限內質押股份的，質權人在轉讓期限內不得行使質押權。

4. 股東的權利及義務

公司應當根據證券登記處提供的憑證製作股東名冊。股東名冊是證明股東持有公司股份的充分證據。股東應按照其所持股份的類別享有權利並承擔義務。持有同一類別股份的股東享有相同的權利並承擔相同的義務。

公司召開股東大會、分配股息、執行清算或者作出其他需要確認股權的行為時，由董事會或者股東大會召集人確定股權登記日。股權登記日營業時間結束時登記在冊的股東為有權利的股東。

公司股東享有下列權利：

- (1) 按所持股份數目比例收取股息及其他分派；
- (2) 依法按所持股份的比例請求、召集、主持、親自出席股東大會並投票或委派代理人代為出席股東大會並投票；
- (3) 對公司的經營進行監督，提出建議或者質詢；
- (4) 依照法律、行政法規和公司章程的規定轉讓、贈與或者質押其持有的股份；查閱或者複製公司章程、股東名冊、公司債券存根、股東大會記錄、董事會會議及監事會會議決議案，以及財務會計報告；
- (5) 在公司終止或清算時，按照持有的股份數量參與公司剩餘資產的分配；
- (6) 股東因對股東大會作出的公司合併、分立決議持異議，有權要求公司收購其股份；
- (7) 按照法律、行政法規、部門規章、香港上市規則或公司章程規定的其他權利。

公司股東應承擔下列義務：

- (1) 遵守法律、行政法規和公司章程；
- (2) 按照約定的支付方式支付認購股份的認購款項；
- (3) 除有關法律、行政法規規定的情形外，不得退出公司；
- (4) 不得濫用股東權利損害公司或者其他股東的利益；不得濫用公司獨立法人地位和股東有限責任損害公司債權人的利益。

濫用股東權利給公司或者其他股東造成損失的，應當依法承擔賠償責任。公司股東利用公司的獨立地位或者股東的有限責任，無視債務，嚴重損害公司債權人利益的，應當對公司的債務承擔連帶責任。

5. 股東大會

(1) 總則

股東大會是公司的權力機關，依法行使下列職權：

- (1) 決定公司的經營方針和投資計劃；
- (2) 選舉、更換董事及監事以及決定董事及監事的報酬事項；
- (3) 審批董事會報告；
- (4) 審批監事會報告；
- (5) 審批公司年度財務預算方案及決算方案；
- (6) 審批公司利潤分配方案和彌補虧損方案；

附錄五

公司章程概要

- (7) 對公司註冊資本的增減作出決議；
- (8) 對公司債券發行作出決議；
- (9) 對公司合併、分立、解散、清算或者變更組織形式等事項作出決議；
- (10) 修訂公司章程；
- (11) 對聘用、解聘會計師事務所作出決議，確認其報酬；
- (12) 審批公司章程第四十二條規定的擔保事項；
- (13) 審閱公司在一年內購買及／或出售超過公司最近一期經審核總資產30%的重大資產的事項；
- (14) 審批變更募集資金用途的事項；
- (15) 審議股權激勵計劃及員工持股計劃；
- (16) 審閱法律、行政法規、部門規章、香港上市規則或者公司章程規定應當由股東大會決定的其他事項。

股東大會分為股東週年大會及臨時股東大會（「臨時股東大會」）。股東週年大會每年召開一次，並於上一財年結束後六個月內召開。

公司應當在下列情形之一發生後兩個月內召開臨時股東大會：

- (1) 董事人數少於中國公司法規定的人數或者公司章程規定人數的三分之二；
 - (2) 公司未彌補虧損達到公司總股本三分之一的；
- 持有公司10%以上股票的股東提出請求；

(3) 董事會認為有必要；

- 監事會提議召開該會議；

(4) 按照法律、行政法規、部門規章、香港上市規則或公司章程規定的任何其他情形。

(2) 召開股東大會

獨立非執行董事（獨立董事）有權向董事會提議召開臨時股東大會。獨立董事提議召開臨時股東大會的，董事會應當依照法律、行政法規和公司章程的規定，在收到提議之日起十日內就是否召開臨時股東大會作出書面答覆。如果同意召開臨時股東大會，董事會須於董事會決議案作出後五日內發出召開會議的通知。董事會如果不同意召開會議，應當說明理由並公告。

監事會有權向董事會提議召開臨時股東大會，並應當以書面形式提出。董事會應當依照法律、行政法規和公司章程的規定，在收到提議之日起十日內就是否召開臨時股東大會作出書面答覆。

若董事會同意召開臨時股東大會，董事會須於董事會決議案作出後五日內發出召開會議的通知。通知中對原議案的變更，須經監事會批准。

董事會不同意召開臨時股東大會，或者在收到提案後十日內未提供書面反饋的，視為董事會不能或者不履行召開臨時股東大會的職責。監事會可以自行召集及主持會議。

單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東有權向董事會、監事會提議召開臨時股東大會，並以書面形式向董事會、監事會提出。董事會及監事會應當依照法律、行政法規和公司章程的規定，自收到請求之日起十日內作出是否召開臨時股東大會的決定，並書面答覆股東。

董事會、監事會同意召開臨時股東大會的，應當在董事會決議及監事會決議作出後五日內發出召開會議的通知。通知中對原議案的變更，須經相關股東批准。

附錄五

公司章程概要

董事會、監事會不同意召開臨時股東大會，或者自收到請求之日起十日內未反饋意見的，連續九十日單獨或者合計持有公司10%以上股份的股東有權召集、主持該次會議。

公司股份[編纂]地的法律、行政法規、部門規章和證券監管規則另有規定的，從其相關規定。

(3) 股東大會提案及通告

公司召開股東大會時，董事會、監事會和單獨或者合計持有公司1%以上股份的股東有權向公司提出提案。

受香港上市規則限制，單獨或合計持有公司1%以上股份的股東可以在股東大會召開10日前提出臨時提案並以書面形式提交董事會。應確定並詳細說明臨時提案。董事會應當在收到提案後兩日內補充發出股東大會通知，並將臨時提案的內容予以公示，但臨時提案違反法律、行政法規或者公司章程的規定，或者不屬於股東大會職權範圍的除外。

除上述規定或根據香港上市規則另有規定外，召集人在發出股東大會通知後不得修改股東大會通知所載的提案，也不得增加新的提案。

股東大會通告中未列明或不符合公司章程第五十三條規定的提案，股東大會不得進行表決並作出決議。

(4) 召開股東大會

股權登記日登記在冊的所有股東均有權出席股東大會，並依照有關法律、法規和公司章程的規定行使表決權。股東可以親自出席股東大會，也可以委託代理人代為出席和表決。

股東大會由董事會主席主持。董事會主席不能履行職務或者不履行職務的，由董事會副主席主持（公司有兩位或兩位以上董事會副主席的，由半數以上董事共同推舉董事會副主席主持）。公司無董事會副主席或者不能履行職務的，由半數以上董事共同推舉一名董事主持。

附錄五

公司章程概要

監事會召集的股東大會，由監事會主席主持。監事會主席不能履行職務或者不履行職務的，由監事會副主席主持。副主席不能履行職務或者不履行職務的，由半數以上監事共同推舉一名監事主持。

股東自行召集的股東大會，由召集人推舉代表主持。

在股東大會召開過程中，會議主持人違反議事規則使股東大會無法繼續進行的，經現場出席股東大會有表決權的過半數股東同意，股東大會的股東可推舉一人擔任會議主持人，繼續開會。

(5) 股東大會的表決和決議

股東大會決議分為普通決議和特別決議。

股東大會作出普通決議，應當由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持表決權的過半數通過。

股東大會作出特別決議，應當由出席股東大會的股東（包括股東代理人）所持表決權的三分之二以上通過。

下列事項由股東大會以普通決議通過：

- (1) 董事會和監事會的報告；
- (2) 董事會擬訂的利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (3) 董事會和監事會成員的任免及其報酬以及其報酬的支付方法；
- (4) 公司年度預算方案及決算方案；
- (5) 對聘用、解聘會計師事務所作出決議，確認其報酬；
- (6) 除法律、行政法規、香港上市規則或公司章程規定應當以特別決議通過以外的其他事項。

下列事項由股東大會以特別決議通過：

- (1) 公司註冊資本的增減；
- (2) 公司的分立、分拆、合併、解散和清算；
- (3) 修訂公司章程；
- (4) 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核總資產百分之三十的；
- (5) 股權激勵計劃；
- (6) 法律、行政法規、香港上市規則或公司章程規定應當以特別決議通過的其他事項以及根據股東大會普通決議案可能會對公司產生重大影響且需要以特別決議通過的事項。

6. 董事及董事會

(1) 董事

董事由股東大會選舉或更換，在任期屆滿前，股東大會可解除其職務。董事任期三年，任期屆滿，可以連選連任。

董事任期自董事就任之日起計算，至本屆董事會任期屆滿時為止。董事任期屆滿未及時改選，或者董事在任期內辭職導致董事會成員低於法定人數的，在改選出的董事就任前，原董事仍應當依照法律、行政法規、公司章程和公司股份[編纂]地監管規則的規定，履行董事職務。

董事可以由總經理或者其他高級管理人員兼任，但兼任總經理或者其他高級管理人員職務的董事以及由職工代表擔任的董事，總計不得超過公司董事總數的1/2。

(2) 董事會

董事會應由15名董事組成，其中三名為獨立非執行董事。董事會設董事會主席一人。董事會應行使下列職權：

- (1) 召開股東大會，並向股東大會報告工作；
- (2) 執行股東大會採納的決議；
- (3) 對公司的經營計劃和投資方案作出決議；
- (4) 制定公司年度財務預算方案及決算方案；
- (5) 制定公司利潤分配方案和彌補虧損方案；
- (6) 制定公司註冊資本的增減、發行公司債券或者其他證券，以及上市的方案；
- (7) 制定公司合併、分立、解散或變更公司形式的方案；
- (8) 股東大會授權範圍內，決定公司的對外投資、收購出售資產、資產抵押、對外擔保事項、委託理財、關連交易、對外捐贈等事項；
- (9) 決定公司內部管理機構的設置；
- (10) 聘任或者解聘公司總經理、董事會秘書及其他高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；根據總經理的提名，聘任或者解聘公司副總經理、董事會秘書、首席財務官等高級管理人員，並決定其報酬事項和獎懲事項；
- (11) 制定公司基本管理制度；
- (12) 制定公司章程的修訂方案；
- (13) 管理公司信息披露事項；
- (14) 向股東大會提請聘請或更換為公司提供審核服務的會計師事務所；

附錄五

公司章程概要

- (15) 聽取公司總經理的工作匯報並檢查總經理工作；
- (16) 決定公司在股東大會範圍以外的對外擔保事項；
- (17) 決定在一年內購買、出售重大資產或擔保金額不超過公司最近一期經審核總資產的30%；
- (18) 審批根據法律、法規、香港上市規則及公司章程規定應由董事會審批的事項(包括但不限於關聯(關連)交易或其他交易)；
- (19) 按照法律、行政法規、部門規章、香港上市規則、公司章程及股東大會授予的其他職權。

公司董事會設立審核委員會、提名委員會和薪酬與考核委員會。專門委員會對董事會負責，依照公司章程和董事會授權履行職責。彼等的提案應當提交董事會審議決定。各專業委員會全部由董事組成。審核委員會、提名委員會、薪酬與考核委員會中獨立董事佔多數並擔任召集人，審核委員會的召集人為會計專業人士。審核委員會成員應當為不在公司擔任高級管理人員的董事。董事會負責制定專門委員會工作規則，規範專門委員會的運作。

7. 總經理及其他高級管理人員

公司設總經理一名，由董事會聘任或者解聘。

總經理、副總經理、首席財務官、董事會秘書以及其他由董事會明確任命為高級管理人員的人員應為公司的高級管理人員。總經理對董事會負責，並行使下列職權：

- (1) 主持公司的生產經營管理工作，組織實施董事會決議，並向董事會報告工作；

- (2) 組織實施公司年度經營計劃和投資方案；
- (3) 擬定公司內部管理機構設置的方案；
- (4) 擬定公司的基本管理制度；
- (5) 制定公司的具體規章；
- (6) 提請董事會聘任或者解聘副總經理和首席財務官；
- (7) 決定聘任或者解聘除應由董事會聘任或者解聘以外的負責管理人員；
- (8) 根據董事會及股東大會的授權，對公司的對外投資、資產處置、關聯（關連）交易等事項進行決策；
- (9) 決定並代表公司在日常生產經營中簽署經濟合約；
- (10) 審批公司日常經營管理活動中發生的費用支出，簽發日常行政、業務等文件；
- (11) 擬定公司僱員的工資、福利及獎懲計劃，決定公司僱員的僱用及解僱；
- (12) 公司章程或董事會授予的其他職權。

總經理及其他高級管理人員應以觀察員身份列席董事會會議。

8. 監事會

公司設監事會。監事會由五名監事組成。監事會設主席一名，由全體監事過半數選舉產生，可以設副主席。監事會會議由監事會主席召集和主持。監事會主席不能履

附錄五

公司章程概要

行職務或者不履行職務時，由監事會副主席召集和主持監事會會議。副主席不能履行職務或者不履行職務時，由全體監事過半數共同提名的監事召集和主持。

監事會由股東代表監事和職工代表監事組成，職工代表監事不得少於監事會成員的三分之一。監事會中的職工代表由職工通過職工代表大會或者職工大會或者其他形式民主選舉產生。

監事會應行使下列職權：

- (1) 檢查公司財務；
- (2) 對公司董事、高級管理人員執行職務的行為進行監督，對違反法律、行政法規、公司股份[編纂]地證券監管規則、公司章程或者股東大會決議的董事、高級管理人員提出罷免建議；
- (3) 發現董事、高級管理人員的行為損害公司利益時，督促其改正；
- (4) 提議召開臨時股東大會，在董事會不履行召集和主持股東大會職責時，召集和主持股東大會；
- (5) 向股東大會提交提案；
- (6) 審議董事會編製的公司定期報告，並提出書面審議意見；
- (7) 依照公司章程第三十三條和中國公司法的有關規定起訴董事或者高級管理人員；
- (8) 對公司經營中的異常情況進行調查；必要時，聘請律師事務所、會計師事務所或其他專業機構協助其工作，費用由公司承擔；
- (9) 公司章程規定的其他職權。

9. 財務會計制度

公司依照法律法規和國家有關部門的規章，制定公司的財務會計制度。

股東大會應在每個財年結束後的六個月內審批年度財務和會計報告。上述財務會計報告按照有關法律、行政法規、部門規章及香港上市規則的規定進行編製。

10. 利潤分配

公司的利潤分配政策如下：

(1) 利潤分配原則

公司的利潤分配政策應重視對股東的合理投資回報，利潤分配政策應保持連續性和穩定性。公司的利潤分配不得超過累計可分配利潤的範圍，不得損害公司的持續經營能力。

存在股東違規佔用公司資金情況的，公司應當扣減該股東所分配的現金紅利，以償還其佔用的資金。

(2) 利潤分配的方式

公司可以採取現金或股票的方式分配股利，並積極推行現金分配方式；可以進行中期現金分紅。

11. 委聘會計師事務所

公司應當聘用符合證券法規定的會計師事務所進行財務報告審核、淨資產驗證及其他相關的諮詢服務等業務。聘用該會計師事務所的聘期為一年，可以續聘。

公司聘用會計師事務所必須由股東大會決定。董事會不得在股東大會召開前委任會計師事務所。

12. 解散及清算

公司因下列原因解散：

- (1) 公司章程規定的營業期限屆滿或公司章程規定的其他解散事由出現；
- (2) 股東大會以特別決議方式決議解散公司；
 - 因公司合併或分立而需要解散；
- (3) 公司依法被吊銷營業執照、責令關閉或者被撤銷；
- (4) 公司經營管理發生嚴重困難，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，合共持有全部表決權10%以上的股東，可以請求人民法院解散公司。

公司有前條第1項和第2項情形且尚未向股東分配財產的，可以通過修改公司章程或股東大會決議而存續。依照前段規定修改公司章程或股東大會決議，須經出席股東大會的股東所持表決權的三分之二以上通過。

清算組在清理公司財產、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。

公司在分別支付清算費用、職工的工資、勞保費用和法定補償金，繳納所欠稅款，清償公司債務後的剩餘財產，應按照股東持有的股份比例分配。

清算期間，公司仍然存在但不得開展任何與清算無關的經營活動。公司的財產在所有債務按前段規定清償前不得分配予股東。

若清算組在清理公司財產以及編製資產負債表及財產清單後，發現公司財產不足以清償債務，應立即向人民法院申請破產清算。

公司經人民法院受理破產申請後，清算組應將清算事務移交給人民法院指定的破產管理人。

公司清算結束後，清算組應當製作清算報告，報股東大會或者人民法院確認，並報送公司登記機關，申請註銷公司登記。

13. 修訂公司章程

有下列情形之一的，公司應當修改公司章程：

- (1) 在中國公司法或有關法律、行政法規或香港上市規則修改後，以及公司章程規定的事項與修改後的法律、行政法規或公司股份[編纂]地證券交易所的上市規則的規定相抵觸；
- (2) 公司的情況發生變化，與公司章程記載的事項不一致；
- (3) 股東大會以特別決議批准修改公司章程。

附錄六

法定及一般資料

有關本公司的更多資料

本公司成立

2009年10月20日，本公司的前身博泰悅臻電子設備製造根據中國法律成立為有限責任公司。2021年12月2日，本公司根據中國法律改制為股份有限公司，公司名稱變更為博泰車聯網科技(上海)股份有限公司。我們的註冊辦事處位於中國上海市虹口區東長治路866號3701室。

本公司已在香港設立營業地點(地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心46樓)，並已根據公司條例第16部在香港註冊為非香港公司。梁鰲欣女士[已]獲委任為我們在香港接收法律程序文件及通知的授權代表，其通訊地址與我們在香港的營業地點相同。

本公司股本變動

除「歷史、發展及公司架構」所披露者外，本公司股本在緊接本文件日期前兩年內並無任何變動。

我們附屬公司的股本變動

我們附屬公司的詳情載於「歷史、發展及公司架構－我們的主要附屬公司」及本文件附錄一所載會計師報告附註41。

除下文披露者外，我們附屬公司的註冊資本在緊接本文件日期前兩年內並無任何變動。

青島信泰銘馳私募股權投資基金合夥企業(有限合夥)

2023年12月26日，青島信泰銘馳私募股權投資基金合夥企業(有限合夥)根據中國法律成立，資本承擔為人民幣27,000,000元。

博泰車聯網科技(長春)有限公司

2024年1月30日，博泰車聯網科技(長春)有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣30,000,000元。

附錄六

法定及一般資料

博泰車聯網技術(新昌)有限公司

2024年2月29日，博泰車聯網技術(新昌)有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣50,000,000元。

博泰智能製造(六安)有限公司

2024年3月7日，博泰智能製造(六安)有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣50,000,000元。

北京國創未來能動私募股權投資基金(有限合夥)

2024年6月18日，北京國創未來能動私募股權投資基金(有限合夥)根據中國法律成立，資本承擔為人民幣100,000,000元。

博泰車聯網(內江)有限公司

2024年8月2日，博泰車聯網(內江)有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣30,000,000元。

博泰車聯網技術(無錫)有限公司

2024年9月6日，博泰車聯網技術(無錫)有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣300,000,000元。

無錫臻芯車規集成電路有限公司

2025年9月5日，無錫臻芯車規集成電路有限公司根據中國法律成立，註冊資本為人民幣10,000,000元。

股東決議案

根據於2024年6月24日的股東書面決議案，股東議決(其中包括)：

- (a) 本公司發行每股面值人民幣1.00元的H股及該等H股於聯交所[編纂]；
- (b) 將予發行的H股數目不得超過本公司經[編纂]擴大後已發行股本總額的25% (未計及因行使[編纂]而可能發行的任何H股)，以及就不超過[編纂]初步可供認購H股數目的[編纂]%授出[編纂]；

附錄六

法定及一般資料

- (c) 待中國證監會批准後，於[編纂]完成時，[遼泉潤東、天津金米、盛盈創投、僱員激勵平台、東風集團、一汽投資、寧波亞信、上海夏置、南京智能總部基金、建元綠金、上海複鼎二期、嘉興宸玥、乾道榮輝、湖北宏泰、新余一豐、江西文信二號、嘉興晶凱、杭州富陽、吉晟投資、寧波垠星、長春長興、武漢卡睿通、蘇州新景及杭州楠盛]持有的合共[編纂]股內資股將按一對一基準轉換為H股；
- (d) 授予董事會一般授權，以單獨或同時配發、發行及處理額外股份，而該等股份數目不得超過截至[編纂]已發行股份的20%；
- (e) 待[編纂]完成後，授予董事會一般授權，以回購在聯交所發行的H股，總數量不超過緊隨[編纂]完成後已發行H股總數的10%（未計及因行使[編纂]而可能發行的任何H股），以及將內資股轉換為H股；
- (f) 待[編纂]完成後，有條件採納將於[編纂]生效的組織章程細則，並授權董事會根據法律、法規及監管規則及相關政府機構或監管部門的規定，以及為[編纂]之目的，在必要時修訂組織章程細則；及
- (g) 授權董事會或其授權人士處理與[編纂]、發行H股及H股在聯交所[編纂]等有關的一切事宜。

關於回購我們自有證券的解釋性聲明

下文各段包括聯交所規定須載入本文件的若干資料，當中涉及回購我們在聯交所[編纂]的自有證券。

回購原因

董事會認為，於適當的時候回購H股將有利於本公司及其股東整體利益且符合其最佳利益。此舉可增強投資者對本公司的信心，對維持本公司在資本市場的聲譽有積極影響。只有在董事會認為回購將有利於本公司及其股東整體利益的情況下，才會進行回購。

附錄六

法定及一般資料

註冊資本

截至最後實際可行日期，本公司的註冊資本為人民幣139,554,349元，包括已發行139,554,349股每股面值人民幣1.00元的內資股。

行使回購H股的一般授權

待[編纂]完成後，董事會獲授予回購H股的一般授權，直至相關期間結束為止。回購H股的一般授權將於下列日期（以較早者為準）屆滿：

- (i) 本公司下屆股東週年大會結束時，除非在該大會上通過特別決議案，有條件或有附帶條件地延續該授權；或
- (ii) 在本公司任何股東大會上撤銷或變更決議項下的授權。

全面行使回購H股的一般授權將導致本公司於相關期間內最多購回[編纂]股H股，即最多佔[編纂]已發行H股總數的10%（基於根據[編纂]將予發行的[編纂]股H股（並無計及因行使[編纂]而可能發行的任何H股）及將[編纂]股內資股轉換為H股）。

資金來源

在回購其H股時，本公司擬動用本公司內部資源的資金，為根據公司章程、中國適用法律、規則及法規以及上市規則可合法用於此目的的資金。本公司不得以現金以外的代價在聯交所購買證券，或以聯交所不時的交易規則以外的交收方式購買證券。

暫停回購

[編纂]公司在獲悉內幕資料後，直至資料公開前，不得在任何時候在聯交所購回其股份。具體而言，在下列日期（以較早者為準）之前30日的期間內：(i)董事會會議批准本公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績（不論是否為上市規則所規定）的日期（如該日期已根據上市規則首次通知聯交所）；及(ii)發行人根據上市規則公佈任何年度、半年度、季度或任何其他中期期間（不論是否為上市規則所規定）業績的截止日期，直至業績公佈日期為止，除非有特殊情況，否則本公司不得在聯交所回購其股份。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

緊密聯繫人及核心關連人士

據董事所知，在作出一切合理詢問後，董事或任何緊密聯繫人現時均無意在回購H股的一般授權獲得批准的情況下向本公司出售任何H股。

本公司的核心關連人士並未知會本公司其現時有意向本公司出售任何H股，或已承諾在回購H股的一般授權獲得批准的情況下向本公司出售任何H股。

[編纂]公司不得在知情的情況下向核心關連人士(即本公司或其任何附屬公司的董事、最高行政人員或主要股東，或任何該等人士的緊密聯繫人)購買其在聯交所的股份，而核心關連人士亦不得在知情的情況下向其出售其於本公司股份中的權益。

回購股份的狀況

在不違反公司章程、上市規則及任何其他適用法律及法規的情況下，本公司回購的H股可於若干期限內註銷或轉讓及／或視乎購回時本公司的資本管理需要而作為庫存股持有。

收購影響

如果回購H股導致股東在本公司投票權中的權益比例增加，則就收購守則而言，該權益比例的增加將被視為收購。因此，一名股東或一群一致行動的股東(具有收購守則所賦予之涵義)，視乎股東權益增加的程度，可取得或鞏固對本公司的控制權，並須根據收購守則規則26提出強制性收購要約。

除上述者外，董事並不知悉根據一般授權購回H股會引致收購守則規定的任何後果。

一般情況

截至最後實際可行日期，本公司未持有任何庫存股，在[編纂]完成前也不會持有任何庫存股。回購我們自有證券的解釋性聲明及建議的股份回購均無任何不尋常之處。

附錄六

法定及一般資料

如果在任何時候全面執行回購H股的一般授權，可能會對我們的營運資金或資產負債狀況（與我們最近公佈的經審計賬目中披露的狀況相比）產生重大不利影響。然而，董事不建議行使一般授權回購H股，以免對我們的營運資金或資產負債狀況造成重大不利影響。

董事將根據上市規則及中國適用法律行使一般授權購回H股。回購我們自有證券的解釋性聲明及建議的股份回購均無任何不尋常之處。

有關我們業務的更多資料

重大合約概要

我們[已]在緊接本文件日期前兩年內簽訂以下屬或可能屬重大的合約（不包括在日常業務過程中簽訂的合約）：

(a) [編纂]。

知識產權

商標

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對業務至關重要的商標：

序號	商標	註冊編號	註冊	註冊地點	類別	屆滿日期
			擁有人			
1		8183514	本公司	中國	35	2032年01月6日
2		8183679	本公司	中國	35	2031年12月27日
3		54537798	本公司	中國	35	2032年01月6日
4		54536861	本公司	中國	9	2031年11月6日
5		8183520	上海博泰悅臻	中國	35	2034年02月20日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	商標	註冊編號	註冊	註冊地點	類別	屆滿日期
			擁有人			
6		8183516	上海博泰悅臻	中國	42	2033年3月13日
7		26181515	上海博泰悅臻	中國	9	2029年7月6日
8		31607457	上海博泰悅臻	中國	12	2031年5月13日
9		36885449	上海博泰悅臻	中國	9	2031年1月6日
10		52378682	上海博泰悅臻	中國	42	2031年1月6日
11		54517645	上海博泰悅臻	中國	35	2031年1月6日

專利

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對業務至關重要的專利：

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
1	一種路由方法、微服務系統、設備及存儲介質	博泰車聯網南京	CN202311518483.X	中國	發明	2024年2月27日
2	視頻流顯示方法、裝置、設備及存儲介質	博泰車聯網南京	CN202311463683.X	中國	發明	2024年1月26日
3	一種調度方法、調度系統及存儲介質	博泰車聯網南京	CN202311480660.X	中國	發明	2024年1月26日
4	語音控制方法、裝置、設備及存儲介質	博泰車聯網南京	CN202211281999.2	中國	發明	2023年11月3日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
5	一種音頻管理方法、裝置、系統及計算機存儲介質	博泰車聯網南京	CN202011008154.7	中國	發明	2023年3月24日
6	用於車輛交互的方法、計算設備和計算機存儲介質	博泰車聯網南京	CN202110175165.2	中國	發明	2022年8月30日
7	車載終端、為車輛位置添加說明的方法與系統	博泰車聯網南京	CN201010616494.8	中國	發明	2016年6月15日
8	呼叫中心及其興趣點搜索方法、興趣點搜索系統	博泰車聯網南京	CN201010613749.5	中國	發明	2016年1月6日
9	儀表遠程升級處理方法及系統	本公司	CN201910079809.0	中國	發明	2024年3月12日
10	文件傳輸方法、裝置、計算機設備及存儲介質	本公司	CN202110433120.0	中國	發明	2024年3月1日
11	基於藍牙控制車輛方法、移動終端、車載TBOX及系統	本公司	CN201810699473.3	中國	發明	2024年2月27日
12	一種訪問請求處理方法及裝置	本公司	CN202011000156.1	中國	發明	2024年1月12日
13	基於車聯網的智能推薦方法、裝置、服務器及存儲介質	本公司	CN202010759544.1	中國	發明	2023年12月22日
14	一種基於位置的語音交互方法及系統	本公司	CN202111233280.7	中國	發明	2023年11月17日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
15	基於硬隔離的資源重分配方法、系統和設備	本公司	CN202011446773.4	中國	發明	2023年9月29日
16	基於硬隔離的音頻播放方法、系統和設備	本公司	CN202011446821.X	中國	發明	2023年9月29日
17	一種硬隔離實現系統	本公司	CN202011447127.X	中國	發明	2023年9月29日
18	基於硬隔離的分區啟動方法、系統和設備	本公司	CN202011448875.X	中國	發明	2023年9月29日
19	道路匹配方法及相關裝置	本公司	CN202011329050.6	中國	發明	2023年9月22日
20	應用程序跨系統通信方法及相關裝置	本公司	CN202010097809.6	中國	發明	2023年4月28日
21	音頻播放方法及相關產品	本公司	CN201911386063.4	中國	發明	2023年4月28日
22	智能車鑰匙系統及其控制方法	本公司	CN201710761926.6	中國	發明	2022年5月31日
23	尋車方法及相關設備	本公司	CN201911278385.7	中國	發明	2022年5月27日
24	車輛數據發送、獲取方法及相關設備	本公司	CN202011006444.8	中國	發明	2021年11月26日
25	基於移動終端的語音控制裝置及其語音控制方法	本公司	CN201610033861.9	中國	發明	2019年8月9日
26	基於Android系統的車載系統的快速啟動方法	本公司	CN201310255835.7	中國	發明	2018年10月2日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
27	基於雲數據處理技術的電子支付方法	本公司	CN201110457906.2	中國	發明	2018年4月3日
28	車載端，車載端升級的實現系統、適配裝置和啟動方法	本公司	CN201110457660.9	中國	發明	2018年1月12日
29	一種互動消息數據處理系統	本公司	CN201110457323.X	中國	發明	2017年11月7日
30	基於全自動模擬導航的導航路徑可靠性檢測方法和裝置	本公司	CN201210572404.9	中國	發明	2017年11月7日
31	一種車載端數據處理系統及地理信息數據處理平台	本公司	CN201110450035.1	中國	發明	2017年11月7日
32	導航裝置及導航方法	本公司	CN201110450071.8	中國	發明	2016年12月14日
33	車載應用的適配裝置、啟動方法和系統，車載端	本公司	CN201110457345.6	中國	發明	2016年8月10日
34	車載電子系統的模式自動選擇方法	本公司	CN201010613629.5	中國	發明	2016年6月22日
35	車載信息推送服務系統和方法	本公司	CN201010622056.2	中國	發明	2016年4月20日
36	車載信息同步服務系統和方法	本公司	CN201010621307.5	中國	發明	2016年3月30日
37	車輛狀態的提醒方法、車載終端	本公司	CN201110377107.4	中國	發明	2016年1月6日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
38	車載系統、車載信息服務系統及車載信息提醒方法	本公司	CN201110207672.6	中國	發明	2015年10月7日
39	路況事件信息的提供方法及裝置、導航系統	本公司	CN201210572874.5	中國	發明	2015年8月26日
40	音樂文件及音樂信息的提供系統及提供方法	本公司	CN201010210075.4	中國	發明	2015年7月15日
41	車載智能通信系統	本公司	CN201010621322.X	中國	發明	2015年4月8日
42	個性化音樂媒體信息獲取方法及系統	本公司	CN201010572192.5	中國	發明	2015年4月8日
43	綜合車輛故障檢測系統的車載端及其數據處理方法	本公司	CN201010622028.0	中國	發明	2015年2月11日
44	車載系統的控制方法和裝置、車載系統	本公司	CN201010572509.5	中國	發明	2014年10月22日
45	基於車速控制車載系統功能可用性的裝置和方法	本公司	CN201010136836.6	中國	發明	2014年9月10日
46	基於車速提供提示信息的裝置和方法	本公司	CN201010136852.5	中國	發明	2013年2月27日
47	車輛、車機設備及其基於人工智能的場景信息推送方法	上海博泰悅臻	CN201810589706.4	中國	發明	2022年5月3日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
48	用於車聯網數據的數據配置方法、裝置、介質及電子設備	上海博泰悅臻	CN202011163137.0	中國	發明	2022年3月25日
49	被授權的藍牙鑰匙激活方法及系統、存儲介質及T-BOX	上海博泰悅臻	CN201910083720.1	中國	發明	2021年11月2日
50	一種地圖數據的差分更新方法、系統及服務器	上海博泰悅臻	CN201611166036.2	中國	發明	2020年12月4日
51	一種地圖顯示方法、系統及電子設備	上海博泰悅臻	CN201611050885.1	中國	發明	2020年10月27日
52	導航地圖的生成方法和系統，及具有該系統的電子設備	上海博泰悅臻	CN201610023946.9	中國	發明	2020年10月16日
53	一種路徑數據的差分更新方法、系統及服務器	上海博泰悅臻	CN201611166008.0	中國	發明	2020年10月13日
54	一種區域道路的路況信息獲取方法和系統	上海博泰悅臻	CN201610023750.X	中國	發明	2020年7月3日
55	車載設備激活方法及激活系統	上海博泰悅臻	CN201110298582.2	中國	發明	2017年2月8日
56	車載設備及車載設備的提示方法	上海博泰悅臻	CN201110372057.0	中國	發明	2016年4月20日
57	車載設備及車載視頻控制方法	上海博泰悅臻	CN201110353025.6	中國	發明	2016年3月30日
58	服務系統及其用戶權限激活方法	上海博泰悅臻	CN201110296261.9	中國	發明	2016年2月24日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
59	車載終端及車輛監控系統	上海博泰悅臻	CN201110335608.6	中國	發明	2015年10月7日
60	確認車載設備服務權限的方法 及車載服務系統	上海博泰悅臻	CN200910247977.2	中國	發明	2015年4月8日
61	基於車載設備的用戶管理方法 及系統	上海博泰悅臻	CN201010169180.8	中國	發明	2015年4月8日
62	車載系統、服務平台及用戶與 車載設備信息的綁定方法	上海博泰悅臻	CN200910247982.3	中國	發明	2015年4月8日
63	一種車載路書應用方法	上海博泰悅臻	CN201010144101.8	中國	發明	2015年4月8日
64	媒體包的播放方法和播放器	上海博泰悅臻	CN200910247973.4	中國	發明	2014年12月17日
65	用戶身份確認方法及確認系統	上海博泰悅臻	CN201010168998.8	中國	發明	2014年12月17日
66	用於車載系統的生活指南數據 處理方法、服務中心及系統	上海博泰悅臻	CN201010168923.X	中國	發明	2014年12月17日
67	車載終端訪問管理系統及管理 方法	上海博泰悅臻	CN201010144317.4	中國	發明	2014年12月17日
68	目標文件與其關聯信息的綁定 方法及關聯信息的查找方法	上海博泰悅臻	CN200910247972.X	中國	發明	2014年9月10日

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

序號	專利名稱	專利持有人	專利編號	註冊地點	專利類型	授權日期
69	車載音樂的提供、獲取方法和裝置以及車載音樂傳輸系統	上海博泰悅臻	CN201010140344.4	中國	發明	2014年7月16日
70	車載設備、車載系統及車載登錄方法	上海博泰悅臻	CN201010111155.4	中國	發明	2014年3月5日
71	音量平衡的調整方法及調整裝置	上海博泰悅臻	CN201010169174.2	中國	發明	2014年1月15日
72	車載設備用戶自動註冊方法、服務平台以及車載系統	上海博泰悅臻	CN201010111176.6	中國	發明	2014年1月1日
73	車載設備、車載系統及車載登錄方法	上海博泰悅臻	CN200910247970.0	中國	發明	2013年12月11日
74	車載系統音量操作的顯示控制方法和裝置	本公司	CN201010136840.2	中國	發明	2013年4月24日
75	一種移動終端及其控制方法、裝置和存儲介質	上海擎感智能	CN201910450820.3	中國	發明	2023年7月18日
76	車載TBOX、車輛、藍牙鑰匙的實現方法及系統	上海擎感智能	CN201811378721.0	中國	發明	2022年4月15日
77	一種鑰匙、一種控制方法和系統、及一種電子設備	上海擎感智能	CN201610396742.X	中國	發明	2020年5月5日
78	通信方法、系統及消息服務器	上海擎感智能	CN201611259386.3	中國	發明	2020年1月3日
79	車載系統及其電源管理方法和電源管理裝置	上海擎感智能	CN201010573058.7	中國	發明	2014年10月22日

附錄六

法定及一般資料

版權

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對業務至關重要的版權：

序號	版權	註冊地	擁有人	註冊日期
1	智能化車載產品系統 升級軟件	中國	上海擎感智能	2017年1月1日

域名

截至最後實際可行日期，我們已註冊以下我們認為對業務至關重要的互聯網域名：

序號	域名	擁有人	屆滿日期
1	pateo.com.cn	上海博泰悅臻	2026年2月20日

有關董事、監事及主要股東的更多資料

董事和監事服務合約詳情

我們[已]與每位董事和監事就(其中包括)(i)服務期限，(ii)終止，(iii)遵守相關法律法規及(iv)遵守公司章程訂立服務合約或委任書。服務合約和委任書可根據公司章程和適用法律、規則和法規不時續簽。

除上文所披露者外，概無董事或監事與本集團任何成員公司簽訂或擬簽訂服務合約。

董事及監事的薪酬

有關董事及監事薪酬的詳情，請參閱本文件「董事、監事及高級管理層－董事及監事的薪酬以及五名最高薪酬人士的薪酬」及附錄一所載會計師報告附註13。

附錄六

法定及一般資料

權益披露

本公司董事、監事及主要行政人員的權益

除下文披露者外，緊隨[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）及內資股轉換為H股後，據董事所知，概無本公司董事、監事或主要行政人員將於本公司或我們相聯法團（定義見證券及期貨條例第XV部）的股份、相關股份或債權證中，擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉（如適用）（包括根據證券及期貨條例有關條文被當作或視為擁有的權益或淡倉）或根據證券及期貨條例第352條須記入該條例所指的登記冊，或根據上市規則附錄C3所載[編纂]發行人董事進行證券交易的標準守則須於H股在聯交所[編纂]後知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉（如適用）。

姓名	職位	權益性質	所持股份 數目及說明	於相關類型 股份的概約 持股百分比 ⁽¹⁾	於本公司股本 總額的概約 持股百分比 ⁽¹⁾
應先生	本集團創始人、本公司董事會主席、執行董事兼總經理	實益擁有人	[編纂]	[編纂]	[編纂]
		受控法團權益 ⁽²⁾	[編纂]	[編纂]	[編纂]

(1) 該數字乃根據[編纂]時已發行[編纂]股內資股及[編纂]股H股的總數計算，包括(i)將由內資股轉換的總計[編纂]股H股及(ii)根據[編纂]將予發行的[編纂]股H股（並無計及因行使[編纂]而可能發行的H股）。

(2) 截至最後實際可行日期，應先生為我們僱員激勵平台的普通合夥人。因此，根據證券及期貨條例，應先生被視為於該等僱員激勵平台持有的[編纂]股股份中擁有權益。

附錄六

法定及一般資料

主要股東的權益

除本文件「主要股東」所披露者外，據董事所知，概無任何其他人士（本公司董事、監事或主要行政人員除外）將於緊隨[編纂]完成（假設[編纂]未獲行使及並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）及內資股轉換為H股後，於股份或相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部的條文須向本公司及聯交所披露的權益及／或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在任何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%或以上權益。

所收代理費或[編纂]

[編纂]將就[編纂]收取[編纂]。請參閱「[編纂]—[編纂]」。除與[編纂]有關者外，緊接本文件日期前兩年內，本集團並無向任何人士（包括下文「—其他資料—專家資格」所述的董事、發起人及專家）授予與發行或出售本公司或本集團任何成員公司的任何資本或證券有關的[編纂]、折扣、經紀佣金或其他特別條款。

緊接本文件日期前兩年內，概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司任何股份或債權證支付或應付任何[編纂]。

[編纂]前購股權計劃

以下為2025年8月4日採納的[編纂]前購股權計劃的主要條款概要。由於[編纂]前購股權計劃並不涉及本公司[編纂]後授出股份或授出認購股份的購股權，故毋須遵守上市規則第十七章的條文。

目標

[編纂]前購股權計劃的目標是進一步建立及完善本公司的長效激勵機制，吸引及留住優秀人才，充分調動本公司董事、高級管理層、技術骨幹及業務骨幹及對本公司經營業績和未來發展有直接影響的其他僱員的積極性。[編纂]前購股權計劃旨在協調股東、本公司及核心人員的利益，培養對本公司長期增長的共同承諾，並確保實現其戰略及經營目標。

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

管理

[編纂]前購股權計劃須經股東大會批准、修訂及終止。董事會獲授權在股東授權的範圍內實施[編纂]前購股權計劃。薪酬委員會負責制定及修訂[編纂]前購股權計劃，將計劃提交董事會審議，並在獲批准後進一步提交股東大會批准。

資格

[編纂]前購股權計劃的合資格參與者為董事、高級管理層、技術骨幹和業務骨幹，以及本公司認為對本公司未來發展及營運有貢獻應予以激勵的其他僱員。

[編纂]前購股權計劃的各合資格參與者應已與本公司或其任何附屬公司簽訂僱傭合約或服務合約。參與[編纂]前購股權計劃的本公司董事及高級管理層應由股東大會選舉產生或獲董事會正式委任。

承授人

[編纂]前購股權計劃項下共有37名承授人，其中包括本公司四名董事、一名高級管理人員（非董事）及32名其他僱員。

最高股份數目

根據[編纂]前購股權計劃將予授出的最高股份數目不得超過股東大會審議及批准[編纂]前購股權計劃時本公司已發行股本總額的10%。因此，根據[編纂]前購股權計劃將授出的最高股份數目不得超過[編纂]股股份。

股份來源

根據[編纂]前購股權計劃授出的購股權（「購股權」）將賦予承授人認購本公司於[編纂]後發行的H股的權利。所有購股權須於[編纂]前授出。

附錄六

法定及一般資料

有效期

[編纂]前購股權計劃自授出日期起直至根據該計劃授出的所有購股權獲悉數行使或註銷為止有效及生效，期限最長為自授出日期起計60個月。

歸屬期

購股權須受限於自授出日期起計六個月的歸屬期。任何承授人不得於歸屬期屆滿前行使、質押或出售任何購股權，而在任何情況下，任何購股權均不得在[編纂]前可行使。

行使期及行使條件

根據[編纂]前購股權計劃的條款及條件以及承授人簽署的授出協議，購股權可由承授人於行使期內的任何[編纂]日行使，惟(i)購股權在歸屬期屆滿及[編纂](以較遲者為準)前不得行使，及(ii)行使期須自緊隨歸屬期屆滿後首個交易日起計，並於授出日期起計24個月內最後一個交易日止。任何購股權須進一步待訂明行使條件達成並經本公司完成必要的內部程序(包括董事會審閱及批准)後方可行使。

倘任何適用法律、規例或監管規定於行使時施加進一步限制，則行使購股權須遵守該等條文。任何未於規定行使期內行使或未能滿足適用行使條件的購股權，須根據[編纂]前購股權計劃的條款註銷。

行使價

購股權的行使價為每股股份人民幣1.00元。

釐定行使價的基準

購股權的行使價不得低於每股股份的面值。於釐定購股權的行使價時，本公司已考慮多項因素，包括但不限於本公司的股份支付開支、對現金流量的影響、對現有股東的潛在攤薄、管理團隊的發展、增長前景及參與者的財務能力。

倘自[編纂]前購股權計劃獲批准之日起至購股權獲行使之日止期間，本公司以資本公積金轉增股本、派發股票股息、股份分拆或合併、供股或派息時，將根據[編纂]前購股權計劃的相關條文調整購股權的行使價。

附錄六

法定及一般資料

禁售期及限制

[編纂]前購股權計劃項下的承授人須遵守相關法律及規例的禁售期及限制性規定。

根據[編纂]前購股權計劃授出的尚未行使購股權

截至最後實際可行日期，尚未行使購股權項下的相關股份數目為[編纂]股，佔緊隨[編纂]完成後已發行股份約[編纂]%（假設(1)[編纂]未獲行使；及(2)並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份）。

假設所有尚未行使購股權獲悉數行使，則緊隨[編纂]完成後股東的持股量（假設(1)所有購股權均獲行使；(2)[編纂]未獲行使；及(3)並無根據[編纂]前購股權計劃進一步發行任何股份）將被攤薄約[編纂]%。

下表載列[編纂]前購股權計劃項下身為本公司的董事、高級管理人員及其他僱員的承授人名單。預期不會根據[編纂]前購股權計劃進一步授出購股權。

姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的 相關股份數目	佔緊隨 [編纂] 完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^{附註1}

董事

張富凱	執行董事、本公司首席財務官及董事會秘書	中國上海市浦東新區棲山路1876弄2號101室	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
徐真慧	執行董事及本公司副總經理	中國上海市徐匯區浦北路948弄紫竹園54號101室	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的 相關股份數目	佔緊隨 [編纂] 完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^{附註1}
							[編纂]	[編纂]
賴偉林	執行董事及本 公司副總經理	中國上海市徐匯區東蘭路 121弄21號304室	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
高穎輝	執行董事	中國上海市閔行區黎明路 155弄106號601室	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
高級管理層								
張毅	本公司副總經 理及本公司智 能製造部常務 副總裁	中國江蘇省南京市鼓樓區 芳草園38號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
小計							[編纂]	[編纂]
其他僱員								
Zhu Qing . .	本公司聯席 總裁	香港九龍匯璽7座	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
Ying Weihao	本公司研發副 總裁	中國上海市長寧區榮華東 路60弄里昂花園2號樓	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
李志豪	本公司研發高 級總監	中國上海市閔行區姚虹路 299弄21號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]

附錄六

法定及一般資料

姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的 相關股份數目	佔緊隨 [編纂] 完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^(附註1)
							[編纂]	[編纂]
張嶸	本公司戰略規劃高級總監	中國江蘇省南京市玄武區漢府街6號5幢	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
閔輝	本公司研發高級總監	中國江蘇省南京市江寧區東山街道東城風景花園1幢	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
劉磊	本公司研發副總裁	中國遼寧省沈陽市和平區和平路21號1單元24樓	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
熊正橋	本公司研發總監	中國湖北省武漢市漢陽區江城大道196號4棟6樓	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
孫玉乙	本公司研發總監	中國遼寧省大連市沙河口區大慶街道70號6棟	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
徐海俊	本公司研發總監	中國上海市嘉定區封周路368弄39號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
馬馳	本公司電子學專家	中國江蘇省如皋市如城鎮中山東路348號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
胡玉貴	本公司研發總監	中國江蘇省南京市棲霞區文苑路1號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]

附錄六

法定及一般資料

姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的	佔緊隨 [編纂]
							相關股份數目	完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^{附註1}
俞銘	本公司研發總 監	中國江蘇省南京市玄武區 月苑四村9幢	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
陸璐	本公司研發副 總監	中國江蘇省南京市玄武區 進香河路33號14幢	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
王晶昕	本公司研發測 試總監	中國江蘇省南京市雨花台 區玉蘭路5號翠竹園47幢二 單元	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
陳學良	本公司研發項 目總監	中國江蘇省徐州市徐州經 濟開發區龍潭公寓11號樓2 單元	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
馬勇	本公司國內業 務部總經理	中國江蘇省南京市棲霞區 仙隱南路2號1幢三單元	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
張捷	本公司國際業 務部副總經理	中國上海市虹口區涼城路 465弄48號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
楊志航	本公司公司事 務副總裁	中國上海市虹口區峨嵋路 348號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
徐琛	本公司高級財 務總監	中國上海市蘭村路60弄12 號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]

附錄六

法定及一般資料

							佔緊隨 [編纂]	完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^{附註1}
姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的 相關股份數目	
杜文	本公司投融資 總監	中國上海市黃浦區西藏南 路1427號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
王洋	本公司投融資 專家	中國北京市西城區三里河 二區南一巷一號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
陸璋	本公司投融資 專家	中國江蘇省南京市玄武區 蘇寧大道8號25幢三單元	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
黃華瓊	本公司企業營 銷傳播總監	中國上海市徐匯區大木橋 路158弄17號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
邱萍	董事會主席助 理	中國上海市靜安區北京西 路1400弄12號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
陳慧香	本公司戰略規 劃總監	中國浙江省溫州市瑞安市 安陽街道望湖家園26幢	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
李凡	本公司戰略規 劃總監	中國遼寧省營口市鯀魚圈 區淮河街大廈小區B30號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
張海濤	本公司內部顧 問	中國上海市靜安區北京西 路758弄19號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]

附錄六

法定及一般資料

姓名	本集團的 職務	地址	授出日期	屆滿日期	行使期	每股行使價 (人民幣)	未行使 購股權的 相關股份數目	佔緊隨 [編纂] 完成後已發行 股份的概約 百分比(%) ^(附註1)
							[編纂]	[編纂]
樓家琪	本公司營銷經 理	中國上海市靜安區萬航渡 路661弄1號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
彭艷	本公司戰略規 劃總監	中國上海市浦東新區金橋 路1500弄6號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
陳雪峰	本公司副營銷 總監	中國上海市閔行區金平路 558弄475號	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
江浩	本公司公司事 務總監	中國江蘇省南京市鼓樓區 峨嵋嶺19號19棟	2025年 8月25日	2030年 8月25日	附註2	人民幣1.00元	[編纂]	[編纂]
小計							[編纂]	[編纂]
總計							[編纂]	[編纂]

附註：

1. 假設(1)[編纂]未獲行使；及(2)並無根據[編纂]前購股權計劃發行股份。
2. 承授人可於行使期內的任何交易日行使購股權，惟(i)購股權不得於歸屬期屆滿及[編纂]（以較遲者為準）前行使，及(ii)行使期須自緊隨歸屬期屆滿後首個交易日起計，並於授出日期起計24個月內最後一個交易日止。

免責聲明

- (a) 概無董事、監事或下文「專家資格」所述的任何專家於本集團任何成員公司的發起，或於本集團任何成員公司在緊接本文件日期前兩年內收購或出售或租賃的任何資產中，或於本集團任何成員公司擬收購或出售或租賃的任何資產中擁有任何直接或間接權益。
- (b) 除與[編纂]有關者外，董事、監事或下文「專家資格」所述的任何專家概無(i)於本文件日期存續的任何合約或安排中擁有重大權益，而該合約或安排在法律上或實

附錄六

法定及一般資料

益上於本集團任何成員公司的任何股份中擁有權益；或(ii)擁有任何權利（無論是否可依法強制執行）以認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何證券；

- (c) 董事或其各自的緊密聯繫人或據董事所知擁有我們已發行股本5%以上權益的股東概無於本公司於往績記錄期間的五大客戶或供應商中擁有任何權益。

其他資料

遺產稅

董事已獲悉，本公司或我們任何附屬公司概無須承擔遺產稅的重大責任。

訴訟

截至最後實際可行日期，本集團成員公司概無涉及任何重大訴訟、仲裁、行政程序或索償，而據董事所知，本集團任何成員公司也無任何尚未了結或面臨威脅的重大訴訟、仲裁、行政程序或索償。

聯席保薦人

各聯席保薦人均符合上市規則第3A.07條規定的適用於保薦人的獨立性標準。聯席保薦人就[編纂]事宜作為本公司保薦人將收取的費用總額為2,230,000美元。

開辦費用

本公司並無產生任何重大的開辦費用。

發起人

本公司的發起人為我們改制為股份有限公司前截至2021年10月12日的本公司當時全部30名股東。於緊接本文件日期之前兩年內，概無就[編纂]或本文件所述相關交易向任何發起人支付、分配或給予也不擬支付、分配或給予任何現金、證券或其他利益。

附錄六

法定及一般資料

專家資格

在本文件中提供意見或建議的專家的資格如下：

名稱	資格
中國國際金融香港證券有限公司	獲發牌可從事證券及期貨條例項下定義的第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）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的法團
國泰君安融資有限公司	獲發牌可從事證券及期貨條例項下定義的第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的法團
招銀國際融資有限公司	獲發牌可從事證券及期貨條例項下定義的第1類（證券交易）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的法團
華泰金融控股（香港）有限公司	獲發牌可從事證券及期貨條例項下定義的第1類（證券交易）、第2類（期貨合約交易）、第3類（槓桿式外匯交易）、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）受規管活動的法團
中信證券（香港）有限公司	獲發牌可從事證券及期貨條例項下定義的第4類（就證券提供意見）及第6類（就機構融資提供意見）受規管活動的法團
德勤•關黃陳方會計師行	執業會計師（根據財務匯報局條例註冊的公眾利益實體核數師
競天公誠律師事務所	中國法律顧問

附 錄 六

法 定 及 一 般 資 料

名稱	資格
灼識行業諮詢有限公司	獨立行業顧問
Hogan Lovells	美國出口管制法律顧問

專家同意書

上文「專家資格」中提及的各專家已就發行本文件[出具]書面同意，同意按本文件所採用的形式和內容，在本招章程中刊載其報告、函件或意見（視情況而定）以及對其名稱的引述，且[未撤回]書面同意。

H股持有人的稅項

出售、購買及轉讓H股須繳納香港印花稅。對買賣雙方收取的現行稅率為所出售或轉讓H股的代價或（如較高）公允價值的0.1%。有關稅項的進一步資料，請參閱「附錄三－稅項及外匯」。

約束力

如果根據本文件提出申請，則本文件具有使所有相關人士均必須遵守公司（清盤及雜項條文）條例第44A條及第44B條的所有適用條文（罰則除外）的效力。

雙語文件

本文件的中英文版本乃根據香港法例第32L章《公司（豁免公司及招股章程遵從條文）公告》第4條規定的豁免而分開刊發。

其他事項

- (a) 除上文「歷史、發展及公司架構－成立和公司發展」及「－有關本公司的更多資料－我們附屬公司的股本變動」所披露者外，於緊接本文件日期前兩年內，本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行或建議發行任何股份或借貸資本或債券均以換取現金，或以現金之外的方式或其他方式繳足或部分繳足；

附錄六

法定及一般資料

- (b) 除上文「一 有關董事、監事及主要股東的更多資料 — [編纂]前購股權計劃」所披露者外，本公司或其任何附屬公司的股份或借貸資本並不附有股票期權或有條件或無條件同意附有股票期權；
- (c) 本公司或其任何附屬公司未發行也未同意發行任何創始人或管理層股份或遞延股份；
- (d) 概無任何限制會影響本公司從香港境外匯入利潤或將資本調入香港；
- (e) 概無有關放棄或同意放棄未來股息的安排；
- (f) 除「業務 — 生產 — 生產基地 — 廈門生產中心」所披露者外，我們概無簽訂任何與我們的業務有關、期限超過一年的重大廠房租賃或租購合約；
- (g) 於本文件日期前12個月內，我們的業務並無受到可能或已經對我們的財務狀況造成重大影響的干擾；
- (h) 概無本公司的股本或債務證券（如有）的任何部分於任何證券交易所或[編纂]系統[編纂]或[編纂]，且並無尋求或擬議尋求在聯交所以外的任何證券交易所[編纂]或獲准[編纂]；
- (i) 本公司並無發行在外的可換股債務證券或債權證；
- (j) 本公司為股份有限公司，受《中華人民共和國公司法》規管；及
- (k) 本文件的英文文本應優先於其相應的中文文本。

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的文件

隨同本文件副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件為：

1. 「附錄六－法定及一般資料－其他資料－專家同意書」所述的書面同意書；及
2. 「附錄六－法定及一般資料－有關我們業務的更多資料－重大合約概要」所述的各項重大合約副本。

可供展示文件

以下文件的副本自本文件日期起計14日期間內在聯交所網站www.hkexnews.hk及我們的網站www.pateo.com.cn上公示：

1. 公司章程；
2. 德勤•關黃陳方會計師行編製的會計師報告，全文載於「附錄一－會計師報告」；
3. 本公司截至2022年、2023年及2024年12月31日止年度以及截至2025年5月31日止五個月的經審核綜合財務報表；
4. 德勤•關黃陳方會計師行編製的有關本集團[編纂]財務資料的報告，全文載於「附錄二－[編纂]財務資料」；
5. 「附錄六－法定及一般資料－有關我們業務的更多資料－重大合約概要」所述的重大合約；
6. 「附錄六－法定及一般資料－其他資料－專家同意書」所述的書面同意書；
7. 「附錄六－法定及一般資料－有關董事、監事及主要股東的更多資料－董事和監事服務合約詳情」所述的服務合約；
8. 我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所根據中國法律就（其中包括）本集團的一般公司事務及物業權益出具的中國法律意見；

附 錄 七

送 呈 公 司 註 冊 處 處 長 及 展 示 文 件

9. 我們的美國出口管制法律顧問Hogan Lovells編製的法律備忘錄；
10. 灼識行業諮詢有限公司發佈的行業報告，其概要載於「行業概覽」一節中；
11. [編纂]前購股權計劃的條款；及
12. 中國公司法、《中國證券法》、試行辦法及中國證監會出具《上市公司章程指引》，連同其非官方英文譯本。